



**HERBSTSITZUNG 2015  
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE  
(2015-II)**

Straßburg, den 3. Dezember 2015



ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (15) 2 endg.

## **HERBSTSITZUNG 2015**

### **ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2015-II)**

**Straßburg, den 3. Dezember 2015**



# INHALTSVERZEICHNIS

Seite

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

Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung .....	1
Protokoll 2: Zusammensetzung der Berufungskammer .....	1

## II. Allgemeine Fragen

Protokoll 3: Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union Unterzeichnung des Vertrags mit der GD MOVE der Europäischen Kommission .....	2
Protokoll 4: Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen .....	3
Protokoll 5: Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2014-2015.....	3
Protokoll 6: Durchführung der Arbeitsprogramme .....	8
Protokoll 7: Zielsetzungen der schweizerischen Präsidentschaft.....	8
Protokoll 8: Arbeitsprogramme .....	11
Protokoll 9: Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2016-2017 .....	26

## III. Rechtsfragen

Protokoll 10: Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde und Ausrüsterbescheinigung .....	28
Protokoll 11: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	31
Protokoll 12: Beschwerde der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU) gegen das deutsche Mindestlohngesetz .....	37

## IV. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 13: Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt .....	48
--------------------------------------------------------------	----

## V. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 14: Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV .....	69
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

## VI. Schifffahrtsregeln

Protokoll 15 : Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art Änderungen der Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§§ 1.10 und 7.08) .....	72
Protokoll 16 : Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art Änderung der Vorschriften für die freie Sicht (§ 1.07) .....	77
Protokoll 17 : Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9).....	81

## VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 18 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, und 24.02 Nr. 2).....	90
Protokoll 19 : Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung Anerkennung gleichwertiger anderer Genehmigungen für Bordkläranlagen (§ 14a.07) .....	91
Protokoll 20 : Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Informations- und Navigationsgeräte (Anlage M Teil I §§ 1 und 3).....	94
Protokoll 21 : Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Vorschriften für die freie Sicht (§§ 7.02, 15.01 Nr. 5 und 6, 24.02 und 24.06).....	99
Protokoll 22 : Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Vorschriften für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, insbesondere Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen .....	105

## VIII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 23 : Neubau einer Brücke über den Pannerdens Kanal.....	137
Protokoll 24 : Ausbau der Stauhaltung Fessenheim – Reparaturarbeiten an einem Stahlträger infolge eines Unfalls – Brücke Chalampé .....	143
Protokoll 25 : Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten .....	148

**IX. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften**

Protokoll 26 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften ..... 150

**X. Haushalt und Verwaltung**

Protokoll 27 : Haushalt der Zentralkommission für 2016 ..... 257

Protokoll 28 : Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2016 ..... 257

Protokoll 29 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2014..... 257

Protokoll 30 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2014 ..... 257

**XI. Verschiedenes**

Protokoll 31 : Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht ..... 258

Protokoll 32 : Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden ..... 258

Protokoll 33 : Pressemitteilung ..... 258

Protokoll 34 : Termin der nächsten Sitzung..... 258



**ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2015 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

**PROTOKOLL 1**

**Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung  
Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

**PROTOKOLL 2**

**Zusammensetzung der Berufungskammer**

**Beschlussentwurf**

**I.**

Die Zentralkommission

gewährt Herrn Antoon VERSTREKEN (Belgien), Richter, einen ehrenvollen Rücktritt von seinen Funktionen und

ernennt auf Vorschlag der belgischen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 für die Zeit vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2021 Herrn Paul DE BAETS (Belgien) zum Richter und Herrn Björn BULLINCK (Belgien) zum Stellvertretenden Richter.

**II.**

Die Zentralkommission

gewährt Herrn Fritz RAPP (Schweiz), Richter, einen ehrenvollen Rücktritt von seinen Funktionen und

ernennt auf Vorschlag der schweizerischen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 für die Zeit vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2021 Frau Marie-Louise STAMM (Schweiz) zur Richterin und Herrn Bruno LÖTSCHER (Schweiz) zum Stellvertretenden Richter.

### III.

#### Die Zentralkommission

hat auf Vorschlag der deutschen, belgischen, französischen, niederländischen und schweizerischen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 die Ernennung der Mitglieder der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt für die Zeit vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2021 wie folgt vorgenommen:

Richter:	Herr W. BALL	(Deutschland)
	Herr P. DE BAETS	(Belgien)
	Herr J.M. WOEHRLING	(Frankreich)
	Herr B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Niederlande)
	Frau M.L. STAMM	(Schweiz)
Stellvertretende Richter:	Herr A. GÖBEL	(Deutschland)
	Herr B. BULLYNCK	(Belgien)
	Herr B. BANGRATZ	(Frankreich)
	Herr K.F. HAAK	(Niederlande)
	Herr B. LÖTSCHER	(Schweiz)

### PROTOKOLL 3

#### **Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union Unterzeichnung des Vertrags mit der GD MOVE der Europäischen Kommission**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR),

unter Bezugnahme auf die am 22. Mai 2013 in Brüssel unterzeichnete Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und die vom Sekretariat der ZKR und der GD MOVE der Europäischen Kommission zu erstellende mehrjährige indikative Haushaltsplanung,

in der Erwägung, dass die Voraussetzungen für eine engere Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der GD MOVE der Europäischen Kommission geschaffen wurden im Hinblick auf

- a) die Ausarbeitung von Standards für technische Vorschriften und die Berufsbefähigungen für das Personal in der Binnenschiffahrt,
- b) die Marktbeobachtung der Binnenschiffahrt in Europa und die technische Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Durchführung des Aktionsprogramms NAIADES II,

eingedenk in diesem Zusammenhang der Einrichtung des Europäischen Ausschusses CESNI durch die ZKR und unter Würdigung der Tatsache, dass dieser Ausschuss seine Arbeit bereits aufgenommen hat,

stellt fest, dass die beiden Parteien einen Finanzrahmen für die Aktivitäten im Zeitraum 2016-2018 geschaffen haben,

bevollmächtigt ihren Generalsekretär, den für diese Zwecke vom Sekretariat mit der GD MOVE der Europäischen Kommission ausgehandelten Vertrag (MOVE/B3/SER/2015-2013/SI2.718156) im Namen der ZKR zu unterzeichnen,

beschließt, einen Lenkungsausschuss (Lenkungsausschuss für den europäischen Vertrag (PCE)) unter der Leitung der Präsidentschaft der ZKR einzusetzen, der die Umsetzung dieses Vertrages durch das Sekretariat begleitet, und beauftragt diesen, bis spätestens Ende 2016 eine Bewertung der Ausführung des Vertrages vorzulegen,

beauftragt ihren Generalsekretär,

- 1) sich mit Beginn 2016 für die Realisierung einer dauerhaften Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU einzusetzen,
- 2) die Präsidentschaft und die Vizepräsidentschaft der ZKR über Beratungen zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD MOVE der Europäischen Kommission zu informieren und wenn nötig einzubeziehen,
- 3) in Absprache mit dem Ausschuss PCE mit der GD MOVE der Europäischen Kommission Änderungen an dem Vertrag auszuhandeln, wenn dies aufgrund der Bewertung dieses Ausschusses erforderlich erscheint,
- 4) anzustreben, dass die ZKR ebenfalls volle geistige Eigentumsrechte an allen im Rahmen des Vertrages erstellten Arbeiten genießt,
- 5) eine fundierte und transparente Rechenschaftslegung für die Verwaltung der finanziellen Abwicklung des Vertrages zu gewährleisten und in diesem Rahmen den Zusammenhang zum regulären Haushalt der ZKR transparent zu machen.

#### **PROTOKOLL 4**

##### **Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 5**

##### **Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2014-2015**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seiner Präsidentin über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2014-2015 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

dankt Frau GIJSBERS für ihr beständiges und effizientes Wirken als Präsidentin und auch ihrem Team für die geleistete Arbeit.

**Anlage**

## **Bilanz der niederländischen Präsidentschaft der ZKR 2014-2015**

Die vorrangigen Ziele der niederländischen Präsidentschaft bezogen sich insbesondere auf die Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, die Modernisierung der Regelwerke, das „Greening“ der Binnenschifffahrt und die Eindämmung der Krise in der Binnenschifffahrt.

### **Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission**

#### Zielsetzungen der Präsidentschaft:

*Die niederländische Delegation betrachtet es als ihre Aufgabe, die in dieser Verwaltungsvereinbarung<sup>1</sup> formulierten Zielsetzungen weiter auszuarbeiten und in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission sowie allen übrigen involvierten Parteien weitere Schritte zu unternehmen, um zu einer gleichgewichtigen Struktur zu gelangen, in welcher die Standards für die Binnenschifffahrt in ganz Europa ausgearbeitet werden.*

Unter der niederländischen Präsidentschaft wurde intensiv an der Einrichtung eines neuen Ausschusses gearbeitet, der Standards in den Bereichen der technischen Anforderungen an Binnenschiffe, der Anforderungen an Besatzungen sowie der Berufsbefähigungen erarbeiten kann. Schließlich wurde im Juni 2015 durch Beschluss der ZKR der CESNI-Ausschuss eingerichtet. In diesem Ausschuss sind sowohl die Mitgliedstaaten der ZKR als auch die Mitgliedstaaten der EU vertreten. Außerdem darf eine große Anzahl nichtstaatlicher Verbände an den Sitzungen von CESNI teilnehmen, damit auf diese Art und Weise eine Unterstützung für die von CESNI erarbeiteten Standards gesichert ist.

Es wurden Vereinbarungen über die organisatorische Unterstützung des CESNI-Ausschusses durch das ZKR-Sekretariat sowie über dessen Finanzierung durch die Europäische Kommission getroffen. Im Herbst 2015 nahm der CESNI-Ausschuss seine Arbeit auf und es konnte der erste technische Standard angenommen werden. Außerdem wurde mit der Erstellung eines Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2016-2018 begonnen. Voraussichtlich wird dieses Programm Anfang 2016 beschlossen werden.

Darüber hinaus wurden erneut Vereinbarungen mit der Europäischen Kommission über die Durchführung der Marktbeobachtung getroffen.

### **Modernisierung der Regelwerke**

#### a) Besatzung

#### Zielsetzungen der Präsidentschaft:

*Genau so, wie dies für die französische Präsidentschaft galt, wird die Modernisierung des Systems der Befähigungen des Personals in der Binnenschifffahrt absolute Priorität genießen. (...) Wichtig ist es, zu prüfen, ob die aktuellen, inzwischen schon wieder etwas veralteten Regelwerke für die Zusammensetzung der Besatzung, für die Fahr- und Ruhezeiten sowie für die dazu benötigten Vollzugsmittel die Binnenschifffahrt in ihrer Wettbewerbskraft vielleicht unnötig behindern. Aus diesem Grunde möchten die Niederlande mit Priorität der Frage nachgehen, ob diese Regelwerke überhaupt noch den heutigen Anforderungen bezüglich der Betriebsführung, der neuen technischen Möglichkeiten sowie der geänderten Arbeitsmarktsituation in der Binnenschifffahrt entsprechen.*

---

<sup>1</sup> Verwaltungsvereinbarung vom 22. Mai 2013

Bezüglich der Regelwerke für die Zusammensetzung der Besatzung und die Fahr- und Ruhezeiten wurde 2014 anlässlich des Runden Tisches zu diesem Thema sowohl von den Vertretern der ZKR-Staaten als auch von den Sozialpartnern und den zuständigen Kontrollbehörden eine Modernisierung dieser Vorschriften als notwendig erachtet. Inzwischen haben die Sozialpartner eine Reihe von Vorschlägen für kurz- und mittelfristig realisierbare Änderungen vorgelegt. Zudem wird derzeit in Kooperation zwischen der ZKR und den Sozialpartnern sondiert, wie eine weitreichendere Änderung dieser Vorschriften aussehen kann.

Zur gegenseitigen Anerkennung durch ZKR und Drittstaaten von durch Ausbildung erworbenen Berufsbefähigungen wurde ein ZKR-Verfahren geschaffen. Die Kompetenztabellen von PLATINA bilden dabei einen Ausgangspunkt. Sie sind von wesentlicher Bedeutung, um einen aussagekräftigen Vergleich zwischen den Berufsausbildungen an Rheinschiffahrtsschulen und Schulen von Drittstaaten vornehmen zu können. Die Anwendung dieses Verfahrens hat inzwischen dazu geführt, dass die an den Schifferschulen von Děčín in der Tschechischen Republik, CERONAV in Rumänien und in den ZKR-Staaten erworbenen Matrosenbefähigungen gegenseitig anerkannt werden.

Berufsbefähigungen gehören zu den Themen, die gemeinsam mit der EU in Angriff genommen wurden und innerhalb von CESNI fortgeführt werden sollen. Die Europäische Kommission hat verlautbaren lassen, dass Ende 2015 ein Vorschlag für eine neue Richtlinie vorgelegt werden solle. Dieser Vorschlag stützt sich unter anderem auf die PLATINA-Kompetenztabellen.

#### b) Einheitlicher Standard technische Regelwerke

##### Zielsetzungen der Präsidentschaft:

*Gleichzeitig mit den Tätigkeiten für einen einheitlichen Rechtsrahmen, der die Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU besiegelt, muss auf dem Gebiet der technischen Regelwerke auf der Grundlage der aktuellen RheinSchUO und des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG ein einheitlicher technischer Standard ausgearbeitet werden.*

Unter Federführung des ZKR-Sekretariats hat eine Gruppe von Sachverständigen aus Frankreich, den Niederlanden, Österreich und dem Vereinigten Königreich an einem Vergleich zwischen der RheinSchUO und Anhang II der Richtlinie 2006/87/EG gearbeitet. Auf der Grundlage dieses Vergleichs hat eine Sachverständigengruppe einen Vorschlag für einen technischen Standard entworfen.

Dieser Vorschlag wurde in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe der ZKR und der EU (JWG) erörtert. Nachdem die JWG über die verbliebenen offenen Diskussionspunkte im September 2015 entschieden hatte, stellte die oben genannte Sachverständigengruppe unter Hinzuziehung von Sachverständigen aus Deutschland und Belgien den Entwurf des Standards im Oktober 2015 fertig. Nachdem eine eigens von CESNI eingerichtete Arbeitsgruppe den Entwurf des Standards für zustimmungswürdig befunden hatte und das Koordinierungsverfahren innerhalb der EU abgeschlossen war, konnte der Standard am 26. November 2015 durch den CESNI-Ausschuss angenommen werden.

#### **Greening der Binnenschifffahrt**

##### Zielsetzungen der Präsidentschaft:

*Einer der wichtigsten Merkposten ist die Schaffung eines allumfassenden Rahmens für die Nutzung von LNG als Kraftstoff für Binnenschiffe. Jeder zuständige Ausschuss der ZKR wird in seinem eigenen Tätigkeitsbereich einen stabilen regulatorischen Rahmen ausarbeiten müssen, um die Nutzung von LNG als Kraftstoff dauerhaft zu ermöglichen. Auch die Nutzung sonstiger alternativer Kraftstoffe wie beispielsweise Wasserstoffgas verdient besondere Aufmerksamkeit.*

Seit März 2013 wurde in unterschiedlichen Sachverständigengruppen an Vorschlägen gearbeitet, um die Vorschriften der ZKR an den zunehmenden Einsatz von LNG als Brennstoff anzupassen. Es wurden Vorschläge zur Anpassung an die RheinSchUO, die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein entwickelt. Die verschiedenen Sachverständigengruppen zeichneten sich durch eine breit gefächerte Zusammensetzung aus Vertretern von Delegationen verschiedener Mitgliedstaaten, anerkannten Klassifikationsgesellschaften und Hafenbehörden aus. Die Sachverständigengruppen wurden durch das Sekretariat der ZKR angemessen unterstützt.

Die Vorschläge der verschiedenen Sachverständigengruppen wurden in den zuständigen Arbeitsgruppen und Ausschüssen der ZKR und der EU behandelt (RP, STF, RV sowie RP/G und JWG). Eine Anhörung des Binnenschiffahrtsgewerbes am 2. Februar 2015 im Palais du Rhin in Straßburg zeigte, dass die Vorschläge auf eine breite Zustimmung stoßen. Im Juni 2015 hat die Plenartagung der ZKR Vorschläge zur Änderung der RheinSchPV und der RheinSchPersV angenommen. Im Dezember 2015 wird die Plenarsitzung voraussichtlich den Vorschlag zur Änderung der RheinSchUO annehmen. Damit hat die ZKR den Weg für den weiteren Ausbau der Verwendung von LNG als Brennstoff in der Binnenschiffahrt geebnet. Die Vorschläge wurden auch in die technischen Standards von CESNI aufgenommen.

Mit dem Ziel, für weitere Impulse für die Einführung von LNG zu sorgen, fand am 8. Oktober 2015 in Straßburg das „LNG-Strategiesymposium Binnenschiffahrt und Häfen“ statt. Die Diskussion kam zum Ergebnis, dass eine kohärentere Unterstützung der Entwicklung von LNG durch die Europäische Union als wichtig erachtet wird, wobei das Risiko der strengeren Emissionsgrenzwerte betont wurde. Obwohl die derzeitige Marktlage aufgrund der stark gesunkenen Ölpreise als schwierig eingestuft wird, könnte das globale Überangebot an LNG mittel- bis langfristig als gutes Vorzeichen für dessen zukünftige Wettbewerbsfähigkeit gesehen werden.

### **Eindämmung der Krise in der Binnenschiffahrt**

#### Zielsetzungen der Präsidentschaft:

*Eine Intensivierung der Marktbeobachtung für die Binnenschiffahrt seitens der ZKR kann allgemeine Angaben zu Marktentwicklungen liefern und somit zur Untermauerung von Investitionsentscheidungen seitens der Unternehmer beitragen. (...) Als Teil dieses vordringlichen Aufgabengebietes streben die Niederlande eine dauerhafte Lösung von Problemen an, die sich aus dem Auslaufen von Übergangsfristen gemäß RheinSchUO ergeben.*

Im Oktober 2014 fand in Brüssel unter dem gemeinsamen Vorsitz des ZKR-Sekretariats und der Europäischen Kommission (GD Move) ein Runder Tisch statt, an dem neben den Mitgliedstaaten auch verschiedene Vertreter des Gewerbes und andere Stakeholder teilgenommen haben. Das Ziel bestand darin, über die Erfahrungen mit der Marktbeobachtung zu sprechen und Ideen für die Neuausrichtung der Marktbeobachtung zu generieren. Diese Anregungen fanden Eingang in den neuen Vertrag zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR, der voraussichtlich Ende 2015 geschlossen werden wird. Das ZKR-Sekretariat wird auch in den nächsten Jahren eine Marktbeobachtung im Auftrag der Europäischen Kommission veröffentlichen. Ziel sollte es dabei sein, aktuellere Informationen bereitzustellen, indem u. a. regelmäßig digitale Aktualisierungen herausgebracht werden. Das Gewerbe äußerte den Wunsch, dass in der Beobachtung auch vermehrt Prognosen Berücksichtigung finden sollten. Die Mitgliedstaaten müssen die für die Marktbeobachtung erforderlichen Daten übermitteln. Hierbei ist zu untersuchen, inwieweit aktuellere Daten erhoben werden können.

2014 hat die ZKR eine dauerhafte Lösung für Schiffe gefunden, deren Steuerhäuser Fensterscheiben mit einer Lichtdurchlässigkeit von weniger als 75% aufweisen. Untersuchungen haben ergeben, dass noch annähernd 30% der Binnenschiff flotte mit grün getönten Steuerhausscheiben ausgestattet sind. Diese grün getönten Scheiben haben eine niedrigere Lichtdurchlässigkeit. Diese niedrigere Lichtdurchlässigkeit stellt tagsüber kein fahrtechnisches Problem dar. Mithilfe einiger einfacher Anpassungen ist eine sichere Fahrt auch nachts möglich. Die RheinSchUO wurde für bestehende Schiffe angepasst. Im Vergleich zu den „alten“ Vorschriften ist die Investition pro Schiff zwischen € 5.000,- und € 10.000,- niedriger.

In der Zwischenzeit wurden auch Untersuchungen zu den Anforderungen an Autokrane, Lärmemissionen, Beiboote und Entlüftungsrohren an Brennstofftanks durchgeführt. Voraussichtlich wird CESNI 2016 konkrete Vorschläge behandeln.

## **PROTOKOLL 6**

### **Durchführung der Arbeitsprogramme**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 7**

### **Zielsetzungen der schweizerischen Präsidentschaft**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Geschäftsordnung (§ 24 (3)),

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2016-2017 festgesetzt werden,

dankt der niederländischen Delegation für die Arbeiten zur Vorbereitung der kommenden Präsidentschaft,

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2015-II-8).

#### **Anlage**

## Prioritäten des Schweizer ZKR-Vorsitzes 2016 – 2017

### 1) Fortsetzung der Kooperation mit der EK und Strukturierung der neuen Gefässe

Im Juni 2015 wurde von der ZKR formell der neue Ausschuss CESNI (*Comité Européen pour les Standards dans la Navigation Intérieure*) gegründet. In der Zwischenzeit hat er sich konstituiert und seine Arbeit aufgenommen. Die schweizerische Delegation hat sich für die Schaffung dieses neuen Gefässes ausgesprochen und ist bestrebt, CESNI nach Massgabe der Regeln der ZKR und seinen eigenen Vorschriften zu unterstützen. Die Kooperation der ZKR mit der EK auf dem Gebiet der Marktbeobachtung wurde um diejenige bei den technischen Vorschriften und bei den Befähigungen für das Schiffpersonal erweitert. Sowohl die EK als auch die ZKR haben hohe Erwartungen an die Entwicklung der gewählten Kooperationsform im Rahmen von CESNI. Es gilt, in den kommenden Jahren Vertrauen zu schaffen sowie Strukturen zu konsolidieren und allenfalls zu ändern. Die eingeleitete Dynamik könnte dazu genutzt werden, eine weitere Intensivierung der Kooperation zwischen der ZKR und der EK in Erwägung zu ziehen. Dabei ist den Interessen beider Organisationen Rechnung zu tragen.

### 2) Modernisierung des operationellen und finanziellen Managements der ZKR angesichts der verstärkten Zusammenarbeit mit der EK

Die Arbeitsaufnahme des neuen Ausschusses CESNI ist eine Herausforderung auch für die Bewältigung der operationellen Aufgaben der ZKR. Die Management-Strukturen des Sekretariates müssen angesichts der neu hinzu gekommenen Zuständigkeiten auf hohem Stand sein. Die jährlichen Beiträge der fünf Mitgliedstaaten ermöglichen die vielfältigen Aufgaben des ZKR-Sekretariates. Zu den Kernaufgaben sind in den letzten Jahren neue dazu gekommen, welche über eigene Haushaltslinien finanziert werden (KVP; CASS). CESNI wird wiederum aus Mitteln der ZKR als auch aus solchen der EK gespeist. Die schweizerische Delegation unterstützt das ZKR-Sekretariat bei der Organisationsentwicklung und bei der Stärkung der finanziellen Strukturen und Abläufe.

### 3) Zwischenstand der Vision 2018 unter besonderer Berücksichtigung des „Greening“ in der Schifffahrt

Im Jahr 2013 erarbeitete die ZKR gemeinsam mit den Schlüsselakteuren der europäischen Binnenschifffahrt die Vision 2018 als wegweisende Orientierung für die nachhaltige Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt. Im Rahmen der Umsetzung der Vision 2018 erstellt die ZKR im Laufe des Jahres 2016 unter Einbindung ihrer Ausschüsse und der anerkannten Verbände einen Zwischenbericht, um die in diesem Zusammenhang erzielten Fortschritte und zukünftigen Herausforderungen in der Binnenschifffahrt festzustellen. Der ökologischen Dimension der Nachhaltigkeit sowie der einheitlichen Anwendung von Arbeits- und Sozialstandards will die Schweizer Delegation in diesem Zusammenhang besondere Aufmerksamkeit schenken.

### 4) Förderung von innovativen Lösungen bei der Schaffung und Implementierung der ZKR-Standards mit dem Ziel einer praxisverträglichen Umsetzung

Der Erlass und die Einhaltung der ZKR-Standards dienen in erster Linie der Sicherheit in der Schifffahrt. Absolute Sicherheit kann es indes nicht geben. Bei der Schaffung neuer und der Umsetzung bestehender Regeln soll immer auch die wirtschaftliche Machbarkeit im Auge behalten werden. Zudem sollen die Sicherheit fördernde Innovationen schrittweise umgesetzt werden, wie beispielsweise die Ausbildung am Simulator. Im Rahmen einer sorgfältigen Interessenabwägung soll jegliche neue Vorschrift vor ihrem Erlass in angemessener Weise auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft werden. Die Umsetzung der ZKR-Standards wird nicht von der ZKR selber vorgenommen. Aber die ZKR kann die Akzeptanz der Regeln erhöhen, indem sie diese in einem transparenten und nachvollziehbaren Verfahren annimmt und dabei die Mitsprache der interessierten Kreise ermöglicht.

## **5) Revision des Beschwerdefahrens gemäss Geschäftsordnung und deren Anlage 5**

Die ZKR prüft gemäss Art. 45 littera a der Revidierten Rheinschifffahrtsakte alle Beschwerden, zu denen die Anwendung dieser Akte sowie die Durchführung der gemeinsam von den Vertragsstaaten erlassenen Verordnungen und gesetzlichen, verordnungsrechtlichen oder individuellen Massnahmen führen. Die Annahme der Regelung des Beschwerderechts datiert aus dem Jahr 1992. Anlage 5 der Geschäftsordnung soll aus verschiedenen Gründen angepasst werden: Einerseits ist der gemäss Geschäftsordnung zuständige Ad-hoc-Ausschuss aufgelöst worden, andererseits ist es für einen Beschwerdeführer nicht ersichtlich, weshalb die Entscheidung der ZKR als verbindliche Auslegungshilfe für die nationalen Gerichte dienen soll. Eine inhaltliche Überarbeitung im Sinne einer Aktualisierung und Klarstellung erscheint daher angezeigt.

## **6) Förderung des Einsatzes neuer RIS-Applikationen**

Im Bereich der Sicherheit und in der Logistik nimmt die Bedeutung der RIS-Applikationen zu. So müssen die Schiffe auf dem Rhein seit dem 1. Dezember 2014 grundsätzlich mit AIS-Transpondern und Kartenanzeigeräten ausgerüstet sein. Dies eröffnet neue Möglichkeiten, zum Beispiel im Bereich der Bewältigung ausserordentlicher Ereignisse und bei der Verkehrsplanung. Zudem wird ein effizientes Schleusen- und Hafenmanagement möglich. Die im Rahmen der europäischen RIS-Expertengruppen entwickelten Applikationen sollen daher weiterhin von der ZKR geprüft und allenfalls für den Rhein übernommen werden. Die bewährte partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU in diesem Bereich soll daher weitergeführt werden.

## **7) Identifizierung von Möglichkeiten zur Beseitigung von Engpässen für die Schifffahrt am Mittel- und Oberrhein unter Berücksichtigung der Aktivitäten der EU zur Verbesserung der Transportkorridore**

Die EU hat Programme zur Verbesserung der Infrastruktur der Wasserstrassen im Rhein-Alpen-Korridor aufgelegt. Gleichzeitig laufen Bemühungen um die Festlegung von Kennzahlen, die Auskunft über die Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen und ihre Fortentwicklung geben sollen. Zur Stärkung des Status des Rheins als bedeutendste Wasserstrasse Europas will die Schweiz allfällige unnötige Einschränkungen der Fahrwasserverhältnisse am Mittel- und Oberrhein identifizieren, da sie die Nutzung der Wasserstrasse durch die Schifffahrt behindern könnten. Sie verfolgt dabei das Ziel, entsprechende Unterlagen zu sammeln und Gespräche zu führen, damit der ZKR Vorschläge für Massnahmen zu deren Abbau unterbreitet werden können.

## **PROTOKOLL 8**

### **Arbeitsprogramme**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3 zur Festsetzung der Ziele der ZKR sowie auf ihre Geschäftsordnung (§ 17 (2)),

gestützt auf die Arbeit ihrer Ausschüsse zur ex- post und ex- ante Bewertung,

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2016-2017, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

#### **Anlage**

**I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht**

**HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES DF:**  
 Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
I-16-1	<b>Ausstellung der Rheinschifffahrts-zugehörigkeitsurkunde</b> Abhaltung eines Runden Tisches für die ausstellenden Behörden zum Thema Wirksamkeit der vor Ausstellung der Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung durchgeführten Kontrollen	2008 - 2017		DF (11) 21	DF Ad-hoc-Sitzungen der ausstellenden Behörden	II	→ 7
I-16-2	<b>Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschifffahrtsrechts mit dem Unionsrecht</b> Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kooperationsvereinbarungen Verfügbare rechtliche Instrumente zur Stärkung der Zusammenarbeit	2014 - 2017			DF, auf Antrag und in Abstimmung mit PRE	I	
I-16-3	<b>Konsolidierte Fassung der Mannheimer Akte</b> Instrument ohne Rechtswirkung, das der Öffentlichkeit über die Website der ZKR zur Verfügung gestellt wird	2011 - 2017	DF (09) 7 rev. 2	DF (09)m 5	DF	II	
I-16-4	<b>Bewertung des Artikels 32 der Mannheimer Akte</b> Studie zu Artikel 32 der Mannheimer Akte im Hinblick auf eine Harmonisierung der Sanktionen in den Polizeivorschriften innerhalb der von der ZKR gesetzten Grenzen	2008 - 2017		DF (09)m 5	DF	I	
I-16-5	<b>Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen</b> Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	2002 - 2017		DF (11) 20		II	
I-16-6	<b>Regelung des Beschwerderechts</b> Bewertung der geltenden Regelung des Beschwerderechts	2016 - 2017		DF (15) 25	DF	I	
I-16-7	<b>Anordnungen vorübergehender Art</b> Bewertung des Instruments der Anordnungen vorübergehender Art	2016 - 2017		DF (15) 24	DF in Abstimmung mit RV, RP und STF	I	

**II – Wirtschaftsausschuss**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO:**

Wirtschaftliche Lage und Entwicklung der Binnenschifffahrt, Förderung der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
II-16-1	<b>Wirtschaftliche Zuverlässigkeit der Schifffahrt auf dem Rhein</b>	2016 - 2017	Die Sammlung und Auswertung von Unfallstatistiken sollte fortgeführt werden.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO, IEN	II	→ 1
II-16-2	<b>Arbeitsmarktsituation im Binnenschifffahrtssektor</b>	2016 - 2017	Der Arbeitsmarkt bildet einen wichtigen Teil des Gesamtmarktes der europäischen Binnenschifffahrt, indem er die Tätigkeit von wirtschaftlichen Akteuren des Gewerbes umfasst. Die Entwicklung der Beschäftigung, differenziert nach verschiedenen Kriterien, stellt einen wichtigen Aspekt der Marktbeobachtung dar.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO	I	→ 2

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
II-16-3	<b>Einführung von alternativen Kraftstoffen und Antriebstechnologien in der Binnenschifffahrt</b>	2016 - 2017	LNG als neuer Treibstoff bietet sehr positive Entwicklungsperspektiven für die Binnenschifffahrt. Daher sind die Entwicklungstendenzen (auf Ebene der Infrastruktur, aber auch der Preise und gehandelten Mengen) zu beobachten. Nationale Strategierahmen für die Marktentwicklung bei alternativen Kraftstoffen gemäß der Richtlinie 2014/94/EU	ECO (14) 35 ECO (15)m 17 ECO (15) 18 ECO (15) 30	ECO, RV	I	→ 3, 4
II-16-4	<b>Ökonomische Bedingungen des „Greening“</b> Begleitung der politischen Diskussionen zu Emissionsnormen auf europäischer Ebene	2016 - 2017	Europäisches Verordnungsvorhaben zur Reduzierung der Schadstoffemissionen von neuen Binnenschiffsmotoren	ECO (14) 14 intern rev. 2	ECO, RV	II	→ 3, 4
II-16-5	<b>Ökonomische Beiträge zum Zwischenstand der Vision 2018</b>	2016	Zwischenbericht zur Umsetzung der Vision 2018	CC/R (13) 2 endg.	ECO	II	→ 1, 2, 3, 4, 6, 8

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
II-16-6	<b>Internalisierung der externen Kosten</b> Monitoring der Internalisierung externer Kosten im Kontext möglicher mittelfristiger politischer Initiativen auf europäischer Ebene	2016 - 2017	NAlADES II: Konsultation zum Thema Infrastrukturgelte zur Erreichung einer Internalisierung der externen Kosten des Binnenschifftransports	ECO (15) 8 intern rev.1 PRE (15) 18 = ECO (15) 13 intern	ECO, IEN	II	
II-16-7	<b>Integration des Binnenschifftransports in die Logistikketten</b> Revision des Aktionsplans zur besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten und Umsetzung der Initiativen	2016 - 2017	RIS für Logistikzwecke	ECO (14) 7 rev.1 ECO (15) 2 ECO (15) 3	ECO	I	→ 6
II-16-8	<b>Vertretung der Rheinschifffahrt im TEN-V-Korridor Rhein-Alpen</b>	2016 - 2017	Revision der Korridorstudie und des Arbeitsplans des Rhein-Alpen-Korridors	PRE (15) 2 = ECO (15) 4 intern	ECO, IEN	I	→ 6
II-16-9	<b>Beobachtungsstelle der europäischen Binnenschifffahrt</b>	2016 - 2017	Die Ergebnisse der Arbeiten der ZKR aus verschiedenen Bereichen sollen für ein breites Publikum dargelegt werden.  Im Bereich Marktbeobachtung impliziert dies eine in wiederkehrenden Abständen vorzunehmende Aktualisierung der Informationen und Daten, die auf der Website präsentiert werden.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO	I	→ 8

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
II-16-10	<b>Impact Assessment</b>	2016 - 2017	Auf der Basis der Arbeiten im Jahr 2014 [ECO (14) 23] könnte ein Impact Assessment für einzelne Fälle (etwa Polizeivorschriften) durchgeführt werden, oder generell für nicht in CESNI enthaltene Vorschriften.	ECO (14) 23	ECO	II	
II-16-11	<b>Bericht zur wirtschaftlichen Lage in der Rheinschifffahrt</b>	2016 - 2017	Die wirtschaftliche Entwicklung der Rheinschifffahrt stellt ein wichtiges Element der allgemeinen Entwicklung des Rheinverkehrs dar. Die Erkenntnisse aus der wirtschaftlichen Beobachtung des Rheinverkehrs dienen als Hintergrundinformation für die Arbeiten der ZKR in anderen Bereichen.	ECO (15) 7 rev. 1	ECO	I	→ 6
II-16-12	Begleitung und Unterstützung der Maßnahmen in NAIADES II	2016 - 2017			ECO	II	

**III - Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES IEN:**

Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße, übergreifende Umweltthemen, grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
III-16-1	<b>Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt</b>	1/2016 - 12/2017	Abschluss der Maßnahmen im Kompetenzbereich des Ausschusses	2011-II-8	IEN/G	I	
III-16-2	<b>Unterstützung der Delegationen bei der Optimierung und der Koordinierung des Unfallmanagements</b>	1/2016 - 12/2017	Input für III-16-1 Erstellung und Pflege einer gemeinsamen Liste mit Havariegeräten	2011-II-8	IEN/G	II	→ 6
III-16-3	<b>Verbesserung der Kenntnisse und Techniken zur Gefahrgutbeseitigung bei Unfällen</b>	1/2016 - 12/2017	Input für III-16-1	2011-II-8	IEN/G	I	
III-16-4	<b>Verfolgung der Arbeiten zur Erstellung eines Konzepts zum „Good Navigation Status“</b>	1/2016 - 12/2017	Fallweise Konkretisierung und Abstimmung über Art der Erledigung	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48	IEN/G	I	→ 6
III-16-5	<b>Verfolgung der Maßnahmen in NAIADES II</b>	1/2016 - 3/2016	Mitwirken im Forschungsprojekt PLATINA II: Unterstützung der Arbeiten der PLATINA Arbeitsgruppe zur Erstellung eines „Manual on Waterway Maintenance“; fallweise Konkretisierung und Abstimmung über Art der Erledigung	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
III-16-6	<b>Unterstützung der Delegationen bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) für das Flussgebiet Rhein</b>	1/2016 - 12/2017	Verfolgung der Aktivitäten im Rahmen der Common Implementation Strategy (CIS) der Europäischen Kommission; Koordinierung von CIS-Aktivitäten mit Auswirkungen auf die Schifffahrt	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-16-7	<b>Erstellung eines Berichts zur Ausweisung von Wasserflächen des Rheins als FFH-Schutzgebiete, einschließlich möglicher negativer Auswirkung auf den Rhein als Wasserstraße</b>	1/2016 - 12/2016		IEN (13) 32 2013-II-7, III	IEN/G	II	→ 5
III-16-8	<b>Anpassungen der Wasserstraße und der Rheinschifffahrt an die möglichen Auswirkungen des Klimawandels</b>	2018 - 2019		2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	II	→ 5 → 8
III-16-9	<b>Mitwirken an den Arbeiten für multimodale Korridore auf der Ebene der EU</b>	1/2016 - 12/2017	Korridoraktivitäten werden federführend im Wirtschaftsausschuss behandelt. (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II <sup>1</sup>	→ 6
III-16-10	<b>Neufassung der „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“</b>	1/2016 - 12/2016		2013-II-7, III (TP (95) 18)	IEN/G	I	
III-16-11	<b>Bewertung und Vorbereitung der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden</b>	1/2016 - 12/2017	Daueraufgabe	1995-I-29	IEN/G	I	

<sup>1</sup> Nach Feststellung der konkreten Arbeiten ist möglicherweise die Priorität anzupassen.

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
III-16-12	<b>Feststellung der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein</b>	1/2016 - 12/2017	Daueraufgabe; Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen zur Abstimmung der Schleusensperrezeiten am Oberrhein	2007-II-6, IV	IEN/G	I	→ 1
III-16-13	<b>Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein</b>	1/2016 - 12/2017	Daueraufgabe; Zusammenstellung aller Maßnahmen am Rhein, die zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein geplant oder in der Umsetzung sind	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 6

**IV – Polizeiausschuss**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES POLIZEIAUSSCHUSSES:**

Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr;  
River Information Services (RIS)

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
<b>Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr</b>							
IV-16-1	<b>Sicherheit bei der Beförderung von Containern: Annahme einer Zusammenstellung bewährter Verfahren</b>	2012 - 2017	--	RP (13) 49 = RP/G (13) 83 = STF (13) 34 = STF/G (13) 48	RP/G (RIS/G)	I	
IV-16-2	<b>Festlegung eines Mindestniveaus an Sprachkenntnissen für den Sprechfunkverkehr:</b> Bestimmung der Sätze, die die Schiffsführer mindestens beherrschen müssen	2016	Handbuch Binnenschiffahrtfunk	RP (13) 21 = RP/G (13) 36	RP/G	I	→ 2
IV-16-3	<b>Evaluierung der Anordnungen vorübergehender Art für Fahrzeuge mit Flüssigerdgas (LNG)-Antriebssystem</b> und Erstellung der Prüflisten für das Bunkern von LNG (Schiff-Schiff und Schiff-Land)	2016 - 2017	Standard für die Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)	2015-I-8 RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	II	→ 4
IV-16-4	<b>Einsatzbedingungen von Generatoren an Liegeplätzen, die mit einem Stromanschluss ausgestattet sind</b>	2016 - 2017	Kapitel 7 RheinSchPV	RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RP/G	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
IV-16-5	<b>Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form</b>	2016 - 2017	§ 1.11 RheinSchPV	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = STF/G (15) 41 = MQ/G (15) 29 = RV (15) 71 = RV/G (15) 85 = JWG (15) 76 = MD (15) 5	RP/G (RV/G, STF/G, RIS/G)	I	
IV-16-6	<b>Sitzung der Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien: Organisation einer Sitzung</b>	2017		alle vier Jahre	RP/G	II	→ 1
IV-16-7	<b>Aktualisierung der Empfehlung für einheitliche Bußgelder bei Verstößen gegen die Polizeivorschriften (Bußgeldkatalog)</b>	2016 - 2017		2004-II-19 RP (15) 37 = RP/G (15) 55	RP/G	II	→ 1

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
<b>Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste</b>							
IV-16-8	<b>Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf andere Fahrzeuge oder Verbände (M-I.3.3), insbesondere auf Tankschiffe</b>	2014 - 2017	§ 12.01 RheinSchPV	RP (13) 22 = RP/G (13) 37 = RIS/G (13) 32, 2012-I-10, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RP/G (RIS/G)	I	
IV-16-9	<b>Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS-Gerät und einem Kartenanzeigesystem (Inland ECDIS-Gerät im Informationsmodus oder vergleichbares elektronisches Kartenanzeigergerät), einschließlich erneuter Prüfung der Mindestanforderungen an Kartenanzeigesysteme vor dem Hintergrund des Entwurfs für Edition 2.4 des Inland ECDIS-Standards und Ausrüstung der Flotte mit elektronischen Karten und Anzeigesystemen</b>	2016	§ 4.07 RheinSchPV und Mindestanforderungen an Inland ECDIS- Systeme im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte	2013-II-16, 2014-I-11, 12 und 13, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30 Anlage 2 zu RP (15) 30 = RP/G (15) 48 = RIS/G (15) 33 RIS/G (15) 23	RIS/G (RP/G)	I	→ 1
IV-16-10	<b>Mögliche Erleichterungen nach der Einführung der Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS-Geräten: Prüfung der Möglichkeit, die Meldungen beim Passieren eines Meldepunkts zu erleichtern (M-I.3.4)</b>	2014 - 2017	§§ 4.07 und 12.01 RheinSchPV	2012-I-10, 2015-I-16, RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RP/G (RIS/G)	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
IV-16-11	<b>Anzeige der Blauen Tafel im Inland ECDIS (M-I.2.6)</b>	2014 - 2017	§ 4.07 RheinSchPV, Anlage M RheinSchUO	2012-I-10 und RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G)	II	
IV-16-12	<b>Fortentwicklung der RIS-Standards</b>	2016 - 2017	ERI-, VTT-, Inland ECDIS- und NTS- Standard	2012-I-10	RIS/G	II	
IV-16-13	<b>Prüfung der Zulassung von automatischen Bahnführungssystemen (M-1.2.9)</b>	2012 - 2017		2012-I-10 RP (15) 23 = RP/G (15) 40 = RIS/G (15) 30	RIS/G, RP/G, (RV/G)	II	
IV-16-14	<b>Aktualisierung des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk in Absprache mit den anderen Flusskommissionen</b>	2014 - 2017	Handbuch Binnenschiffahrtfunk und § 4.05 RheinSchPV	RP (13) 47 = RP/G (13) 81	RP/G	I	
IV-16-15	<b>Prüfung hinsichtlich der Sicherheitsaspekte der Verwendung von Inland-AIS spezifischen anwendungsbezogenen Meldungen</b>	2016 - 2017	§ 4.07 RheinSchPV	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32	RIS/G (RP/G)	II	→ 1
IV-16-16	<b>Sachstand der Umsetzung und Aktualisierung der RIS- Strategie der ZKR</b>	2016 - 2017		2012-I-10	RIS/G	I	→ 1
IV-16-17	<b>Organisation eines RIS-Workshops</b>	2017		alle drei Jahre	RIS/G	II	

**V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:**  
Rheinpatente, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
V-16-1	<b>Modernisierung/Flexibilisierung der Vorschriften bezüglich der Schiffsbesatzungen und der Fahr- und Ruhezeiten</b>	2016 - 2018	RheinSchPersV, Besatzungsvorschriften	NS Runder Tisch Schreiben Sozialpartner STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF – Ad hoc- Gruppen	I	→ 2
V-16-2	<b>Anpassung der RheinSchPersV</b> , insbesondere um Verweise auf CESNI-Standards zu erlauben und die elektronische Veröffentlichung von Listen verstärkt zu ermöglichen	2016 - 2018	RheinSchPersV		STF	I	
V-16-3	<b>Vereinfachung der Dienstanweisungen</b>	2016 - 2017	Dienstanweisungen zur RheinSchPersV		STF	II	
V-16-4	<b>Verwaltung der Verwaltungsabkommen und der Anerkennung der Bordbücher</b> , ggf. zusätzliche Anerkennungsverfahren	2016 - 2018	Verwaltungsabkommen zu - Schiffsführer- und Radarzeugnissen - Schifferdienstbüchern - Matrosenausbildungen	2015-I-11 (Anerkennung der Bordbücher aus Drittstaaten)	STF	Dauer- aufgabe	

**VI – Untersuchungsausschuss**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RV:**  
Technische Schiffssicherheit, Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
VI-16-1	Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Vorschlags einer technischen Richtlinie des Rates und des Vorschlags eines einheitlichen Standards ES-TRIN, unter Berücksichtigung besonderer Vorschriften für einzelne Rheinstrecken	2016	RheinSchUO	RV (15) 12 rev. 2 = RV/G (15) 45 rev. 2 = JWG (15) 47 rev. 2	RV/G – RV in Abstimmung mit RP	I	→ 1
VI-16-2	Analyse der Anwendbarkeit der Übergangsbestimmungen hinsichtlich der Erteilung eines ersten Schiffsattests an Schiffe, die bereits ein Unionszeugnis besitzen	2016 - 2017	RheinSchUO, Kapitel 24	RV (15) 47 = RV/G (15) 65 = CESNI (15) 9	RV/G - RV	II	
VI-16-3	Sofern notwendig, Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der künftigen Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte	2016 - 2017	RheinSchUO, Kapitel 8a	RV (15) 69 = RV/G (15) 83	RV/G - RV	II	→ 4
VI-16-4	Erteilung von Empfehlungen für Gleichwertigkeiten und Abweichungen in Anwendung von § 2.19 der RheinSchUO	2016 - 2017	RheinSchUO, § 2.19		RV/G - RV	I	
VI-16-5	<b>Änderung der RheinSchUO</b> resultierend aus den Ergebnissen von CESNI bezüglich der Analysen des Moratoriums	2016 - 2017	RheinSchUO, Kapitel 24	2014-I-16 RV/G (14) 68 rev. 4 = JWG (14) 63 rev. 4	RV/G - RV	I	
VI-16-6	<b>Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des Polizeiausschusses und des Wirtschaftsausschusses resultieren können, insbesondere zum „Greening“</b>	2016 - 2017	RheinSchUO		RV/G - RV	II	

## **PROTOKOLL 9**

### **Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2016-2017**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2016-2017.

**Anlage**

Anlage zu Protokoll 9

Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2016-2017

ZEITRAUM	GREMIEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Vorsitz 2016/2017	CH	CH	FR	DE	NL	FR	NL	BE	BE

Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2016-2017

ZEITRAUM	GREMIEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Stellv. Vorsitz 2016/2017	DE	DE	BE	NL	CH	BE	CH	FR	FR

## **PROTOKOLL 10**

### **Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde und Ausrüsterbescheinigung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 1986-I-3, mit dem zum Zwecke der Bescheinigung der Zugehörigkeit von Schiffen zur Rheinschiffahrt die Verwendung einer Ausrüsterbescheinigung und einer Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde empfohlen wurde, deren Muster dem Beschluss als Anlage beigefügt waren,

in dem Bestreben, diese Muster den heutigen Erfordernissen anzupassen und hinsichtlich ihrer Bereitstellung zu modernisieren,

beschließt die beigefügte Änderung der Anlage des Beschlusses 1986-I-3.

#### **Anlage**

Die Anlage des Beschlusses 1986-I-3 wird durch folgenden Hinweis ersetzt:

„Die Muster der Ausrüsterbescheinigung und der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde können von der Website der ZKR (<http://www.ccr-zkr.org/>) heruntergeladen werden.“

#### **Anlagen**



**ATTESTATION D'APPARTENANCE A LA NAVIGATION DU RHIN  
RHEINSCHIFFFAHRTS-ZUGEHÖRIGKEITSURKUNDE  
RIJNVAARTVERKLARING  
CERTIFICATE OF BELONGING TO THE NAVIGATION OF THE RHINE**

Données en rapport avec le bâtiment ■ Angaben zum Fahrzeug ■ Gegevens met betrekking tot het vaartuig ■ Vessel-related data

Nom du bâtiment Name des Fahrzeugs Naam van het vaartuig Name of vessel	
Numéro européen unique d'identification du bateau ou numéro officiel Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer Unique European identification number of the vessels or official number	
Pays (et lieu) d'enregistrement du bâtiment Land der Registrierung des Fahrzeugs (und Registrierungsart) Land (en plaats) van registratie van het vaartuig Country (and place) of vessel registration	
Type de bâtiment Art des Fahrzeugs Soort vaartuig Type of vessel	

Coordonnées du propriétaire du bâtiment ■ Angaben zum Eigentümer des Fahrzeugs ■ Gegevens eigenaar van het vaartuig ■ Details of vessel owner

Nom ou raison sociale Name oder Firma Naam of firmanaam Name or company	
Adresse Anschrift Adres Address	
Tél. / Tel	
E-mail	

» Le bâtiment ci-dessus est considéré comme appartenant à la navigation du Rhin conformément à l'article 2 paragraphe 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et à l'article 2 paragraphe 3 de l'annexe du Règlement (CEE) n°2919/85.

» Vorgenanntes Fahrzeug wird gemäss Artikel 2 Absatz 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 als zur Rheinschiffahrt gehörig betrachtet.

» Het bovengenoemde vaartuig wordt ingevolge artikel 2, derde lid, van de Herzienne Rijnvaartakte en artikel 2, derde lid van Verordening 2919/85/EEG beschouwd als tot de Rijnvaart behorend.

» The above vessel shall be deemed to belong to the navigation of the Rhine in accordance with article 2 paragraph 3 of the Revised Convention for Rhine Navigation and with article 2 paragraph 3 of the annex of Regulation (EEC) No. 2919/85.

Délivré à Ausgestellt in Afgegeven te Issued in	le de d.d. on	valable jusqu'au gültig bis geldig tot valid until	Signature et cachet de l'autorité compétente Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit Signature and stamp of the competent authority
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**CERTIFICAT D'EXPLOITANT  
AUSRÜSTERBESCHEINIGUNG  
EXPLOITATIECERTIFICAAT  
OPERATOR'S CERTIFICATE**



Ce certificat doit être présenté à l'autorité dont relève le propriétaire du bâtiment.  
Diese Bescheinigung ist bei der für den Eigentümer des Fahrzeuges zuständigen Behörde vorzulegen.  
Dit certificaat moet aan de voor de eigenaar van het vaartuig bevoegde overheid worden voorgelegd.  
This certificate must be presented to the authority under whose jurisdiction the vessel owner falls.

**Données en rapport avec le bâtiment ■ Angaben zum Fahrzeug ■ Gegevens met betrekking tot het vaartuig ■ Vessel-related data**

Nom du bâtiment Name des Fahrzeugs Naam van het vaartuig Name of vessel	
Numéro européen unique d'identification du bateau ou numéro officiel Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer Unique European identification number of the vessels or official number	
Pays (et lieu) d'enregistrement du bâtiment Land der Registrierung des Fahrzeugs (und Registrierungsart ) Land (en plaats) van registratie van het vaartuig Country (and place) of vessel registration	
Type de bâtiment Art des Fahrzeugs Soort vaartuig Type of vessel	

**Coordonnées de l'exploitant du bâtiment ■ Angaben zum Ausrüster des Fahrzeuges ■ Gegevens exploitant van het vaartuig ■ Vessel operator's details**

Nom ou raison sociale Name oder Firma Naam of firmanaam Name or company	
Adresse Anschrift Adres Address	
Tél. / Tel	
E-mail	

- » Par le présent certificat il est attesté que l'exploitant ci-dessus remplit conformément à l'article 5 du Règlement d'application du Protocole additionnel n°2 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin les conditions en vue de l'exploitation du bâtiment appartenant à la navigation du Rhin de même que les conditions du Règlement (CEE) n°2919/85.
- » Diese zusätzliche Bescheinigung bestätigt, dass der vorstehende Ausrüster nach Artikel 5 der Ausführungs-Verordnung zu Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte die Bedingungen für die Ausrüstung eines zur Rheinschiffahrt gehörigen Fahrzeuges sowie die Bedingungen nach Verordnung (EWG) Nr. 2919/85 erfüllt.
- » Dit certificaat bevestigt dat de exploitant ingevolge artikel 5 van de uitvoeringsverordening bij het Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herzene Rijnvaartakte aan de voorwaarden voldoet voor de exploitatie van een tot de Rijnvaart behorend vaartuig alsook aan de voorwaarden van Verordening 2919/85/ EEG.
- » This certificate testifies that the aforementioned operator complies with the conditions governing the operation of the vessel belonging to the navigation of the Rhine in accordance with article 5 of the Implementing regulation of Additional Protocol No. 2 to the revised Convention for the Navigation of the Rhine as well as with the conditions of Regulation (EEC) N° 2919/85.

Délivré à Ausgestellt in Afgegeven te Issued in	le de d.d on	valable jusqu'au gültig bis geldig tot valid until	Signature et cachet de l'autorité compétente Unterschrift und Stempel der zuständigen Behörde Handtekening en stempel van de bevoegde autoriteit Signature and stamp of the competent authority

## **PROTOKOLL 11**

### **Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR**

Kein Beschluss.

**Anlage**

**Revidierte Rheinschiffahrtsakte**

vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963

**Inkraftgetretene Zusatzprotokolle**

**Zusatzprotokoll Nr. 1:** Änderung des Artikels 40bis: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtspolizeilichen Vorschriften in Straßburg unterzeichnet am 25. Oktober 1972, in Kraft getreten am 25. Februar 1975.

**Zusatzprotokoll Nr. 2:** Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 (neu): Beförderungsbedingungen in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. Februar 1985.

**Zusatzprotokoll Nr. 3:** Artikel 23, 32 und 37 (neu): Anpassung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. September 1982.

**Zusatzprotokoll Nr. 4:** Dieses Zusatzprotokoll ist gemäß seinem Artikel II am 31. Dezember 1999 abgelaufen. (Strukturbereinigungsmaßnahmen) in Straßburg unterzeichnet, am 25. April 1989, in Kraft getreten am 1. August 1991.

**Zusatzprotokoll Nr. 6:** Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999, in Kraft getreten am 1. November 2011.

**Zusatzprotokoll Nr. 7:** Ergänzung des Artikels 23 um einen Absatz 2 betreffend die Anerkennung der Schiffszeugnisse und Schifferpatente in Straßburg unterzeichnet, am 27. November 2002, in Kraft getreten am 1. Dezember 2004.

**In der Ratifikation befindliche Protokolle**

**Zusatzprotokoll Nr. 5:** Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003 in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999  
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	21. Januar 2000
SCHWEIZ	5. Oktober 2000

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

in Straßburg unterzeichnet, am 4. November 1988, in Kraft getreten am 1. September 1997.

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND <sup>1</sup>	9. März 1999
BELGIEN	
FRANKREICH	
LUXEMBURG <sup>2</sup>	8. Juli 1993
NIEDERLANDE <sup>3</sup>	16. April 1997
SCHWEIZ <sup>4</sup>	21. Mai 1997

<sup>1</sup>  
**Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalte :**

1. Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Abs. 1 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben a bis c genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben d und e CLNI genannten Fahrzeuge anzuwenden.
2. Die Bundesrepublik Deutschland erklärt nach Artikel 18 Abs. 2 des Übereinkommens, dass sie für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf ihren Wasserstraßen eingetreten ist, die in Artikel 7 Abs. 1, Satz 2, Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.

**Erklärung :**

Die Bundesrepublik Deutschland erklärt gemäß Artikel 15 Abs. 2 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen für alle deutschen Gewässer gilt.

<sup>2</sup>

**Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalt:**

Das Übereinkommen ist jedoch nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden sowie auf Sport- und Vergnügungsschiffe und Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt.

**Erklärung:**

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar. Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

<sup>3</sup>

**Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalt:**

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

- a) Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;
- b) Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, und dies gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a) und b) des Übereinkommens.

**Erklärung:**

Das Königreich der Niederlande erklärt gemäß Artikel 15 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), dass das Übereinkommen auf sämtlichen Binnenwasserstraßen der Niederlande zur Anwendung kommt.

<sup>4</sup>

**Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalte:**

- a) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, aus (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a) ;
- b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf Schiffe aus, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d) ;
- c) Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird die nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht anwenden (Artikel 18 Absatz 2).

**Erklärung:**

Der Bundesrat erklärt ferner gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Übereinkommens, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Übereinkommensbestimmungen auch zwischen Basel und Rheinfelden anwenden wird.

**Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)**

Das Übereinkommen liegt vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf.

Das Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt erfolgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

<b>Teilnehmer</b>	<b>Unterzeichnung</b>	<b>Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt</b>
Belgien	27. September 2012	-
Bulgarien		
Deutschland	11. Juli 2013	-
Frankreich	27. September 2012	-
Luxemburg	27. September 2012	25. September 2014
Niederlande	29. November 2012	-
Österreich		
Polen	3. Dezember 2013	
Schweiz		
Serbien	18. Juni 2013	18. Juni 2013
Slowakei		

**Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)**

in Straßburg unterzeichnet, am 9. September 1996, in Kraft getreten am 1. November 2009.

**Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)**

in Budapest unterzeichnet, am 22. Juni 2001, in Kraft getreten am 1. April 2005

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn : 7. Mai 2002  
Luxemburg : 25. März 2004  
Rumänien : 3. April 2004  
Schweiz : 19. Mai 2004<sup>1</sup>  
Kroatien : 7. Dezember 2004  
Tschechische Republik : 14. November 2005  
Bulgarien : 19. April 2006  
Niederlanden : 20. Juni 2006  
Russland : 11. April 2007  
Frankreich : 11. Mai 2007  
Deutschland : 10. Juli 2007  
Slowakei : 27. November 2007  
Moldau : 21. April 2008  
Belgien : 5. August 2008  
Serbien: 10. Juni 2010<sup>2</sup>  
Ukraine : 17. April 2014

---

<sup>1</sup> **Abgegebene Erklärung der Schweiz**

Erklärung zu Artikel 30 Absatz 1: Die Schweiz wendet das Übereinkommen nicht auf ihre nationalen Wasserstraßen einschließlich Grenzgewässer an, mit Ausnahme des Rheins zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfeldern.

Erklärung zu Artikel 31 Buchstabe a: Die Schweiz wendet das Übereinkommen auch auf die Beförderung von Gütern auf dem Rhein zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfeldern an.

<sup>2</sup> **Abgegebene Erklärungen Serbiens**

Serbien erklärt gemäß Artikel 31 Buchstabe a, dass es die Vorschriften des Übereinkommens auf Transportverträge anwendet, nach denen sich der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort im Hoheitsgebiet der Republik Serbien befinden.

**Europäisches Übereinkommen über internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (ADN)**

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, in Kraft getreten am 29. Februar 2008

Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten.

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde:

Russische Föderation : Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande : Annahme am 30. April 2003

Ungarn : Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich : Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien : Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg : Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland : Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau : Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich : Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien : Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien : Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei : Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien : Beitritt am 6. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

Belgien : Beitritt am 17. Juni 2014

## **PROTOKOLL 12**

### **Beschwerde der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU) gegen das deutsche Mindestlohngesetz**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nimmt Kenntnis von dem Beschluss betreffend die Beschwerde der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU), der am 23. Oktober 2015 im schriftlichen Verfahren angenommen worden ist:

#### **„Beschluss vom 23. Oktober 2015**

Die Zentralkommission beauftragt ihren Generalsekretär, dem Beschwerdeführer das in der Anlage beigefügte Schreiben zu übermitteln.“

#### **Anlage**

**Anlage zu Protokoll 12**

Straßburg, den 17. November 2015

Herrn Didier LEANDRI  
Präsident der EBU  
Postbus 23210  
NL- 3001 KE ROTTERDAM

Sehr geehrter Herr Präsident,

die ZKR hat die Beschwerde der Europäischen Binnenschifffahrts-Union (EBU) vom 28. Januar 2015 gemäß Artikel 45 Buchstabe a der Mannheimer Akte geprüft. Die EBU macht mit ihrer Beschwerde geltend, dass die Anforderungen des deutschen Mindestlohngesetzes (MiLoG) an ausländische Arbeitgeber, die Arbeitnehmer in Deutschland beschäftigen, die freie Schifffahrt auf dem Rhein beeinträchtigen. Dies verstoße gegen Artikel 1 Absatz 2 und Artikel 4 der Mannheimer Akte.

Zur Zulässigkeit

Nach Auffassung der ZKR liegen keine Anhaltspunkte für eine Unzulässigkeit der Beschwerde vor, sodass diese für zulässig zu erklären ist.

Zur Begründetheit

Nach Ansicht der EBU verstößt das deutsche Mindestlohngesetz gegen Artikel 1 und 4 der Mannheimer Akte.

**BEHAUPTETER VERSTOSS GEGEN ARTIKEL 1 DER AKTE**

Artikel 1 Absatz 1 der Mannheimer Akte gewährleistet die freie Schifffahrt auf dem Rhein für Fahrzeuge aller Nationen zum Transport von Waren und Personen unter Beachtung der in der Akte festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften. Nach Absatz 2 soll abgesehen von den in Absatz 1 genannten Einschränkungen „kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden“.

Die Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte, die im Beschluss 2003-II-10 festgehalten sind, geben über die Bedeutung dieser Bestimmung Aufschluss (Anlage).

So ist die ZKR für den Erlass von Vorschriften zuständig, welche die Sicherheit und die Förderung der Rheinschifffahrt betreffen. Für nichtspezifische Sicherheitsbereiche der Rheinschifffahrt können die Mitgliedstaaten gleichwohl unter dem Vorbehalt, dass dadurch die freie Schifffahrt auf dem Rhein nicht eingeschränkt wird, Maßnahmen für die Rheinschifffahrt treffen, sofern diese Maßnahmen

- mit den von der ZKR erlassenen Vorschriften vereinbar sind;
- die Einheit des Rheinschifffahrtsregimes nicht beeinträchtigen;
- nicht zu Diskriminierungen aufgrund der Staatsangehörigkeit führen.

Der allgemeine Vorbehalt, dass sie keine Beschränkung der freien Schifffahrt auf dem Rhein zur Folge haben dürfen, ist in Punkt 2 der Auslegungsprinzipien aufgeführt. Die für den vorliegenden Fall einschlägigen Bestimmungen lauten wie folgt:

*„2.3 Beschränkungen der freien Schifffahrt liegen insbesondere grundsätzlich vor,*

*[...]*

*2.3.4 wenn eine Vorschrift, die nicht direkt die Schifffahrt betrifft (nicht binnenschifffahrtsspezifische Vorschrift), indirekt eine unverhältnismäßige Beschränkung für die Schifffahrt darstellt.“*

*2.4 Beschränkungen der freien Schifffahrt bestehen dagegen insbesondere grundsätzlich nicht*

*[...]*

*2.4.2 bei nicht binnenschifffahrtsspezifischen Vorschriften (Beispiel: Vorschriften allgemeiner Art zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, wie Vorschriften über den Waffenbesitz, die Verwendung gewisser Produkte oder allgemeine sozialrechtliche Vorschriften),“*

Um als Beschränkung der freien Schifffahrt auf dem Rhein eingestuft werden zu können, muss eine nationale Regelung mithin rheinschifffahrtsspezifisch sein oder, wenn sie nicht direkt die Schifffahrt betrifft, indirekt zu einer unverhältnismäßigen Beschränkung für die Schifffahrt oder gar zu einer schweren Störung der Schifffahrt führen. Gleiches gilt im Prinzip auch, wenn für die Nutzer der Wasserstraße ein Gebot oder Verbot besteht, dessen Missachtung mit Sanktionen im Schifffahrtsbereich oder im Bereich einer mit der Schifffahrt direkt verbundenen Tätigkeit geahndet wird. Im Gegensatz dazu liegt im Falle nicht binnenschifffahrtsspezifischer Vorschriften (z. B. Vorschriften allgemeiner Art zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung oder allgemeine sozialrechtliche Vorschriften) grundsätzlich keine Beschränkung der freien Schifffahrt vor.

Nach diesen Erläuterungen ist das deutsche Mindestlohngesetz näher zu bestimmen, um festzustellen, ob es in die Bereiche fällt, für welche die Mitgliedstaaten Maßnahmen für die Rheinschifffahrt treffen dürfen und, falls ja, ob das deutsche Gesetz die Bedingungen hierfür erfüllt.

Das deutsche Mindestlohngesetz ist als arbeitsrechtliche oder allgemeine sozialrechtliche Regelung einzustufen. Es ist in keiner Weise als rheinschifffahrtsspezifisch anzusehen. Es unterscheidet nicht nach der Art der Beschäftigung, sondern begründet generell einen Mindestlohnanspruch für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und zwar gemäß § 20 MiLoG unabhängig davon, ob der Arbeitgeber seinen Sitz im In- oder Ausland hat. Es ist auch keinesfalls als binnenschifffahrtsspezifisch anzusehen. Zudem stellen die im Mindestlohngesetz enthaltenen bürokratischen Belastungen für Arbeitgeber keine unverhältnismäßige Beeinträchtigung oder gar schwere Störung der Schifffahrt dar. Dies umso weniger, als die Verordnung über Meldepflichten nach dem Mindestlohngesetz, dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz und dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (MiLoMeldV), der Verordnung zur Abwandlung der Pflicht zur Arbeitszeitaufzeichnung nach dem Mindestlohngesetz (MiLoAufzV) bzw. der Verordnung zu den Dokumentationspflichten nach den §§ 16 und 17 des Mindestlohngesetzes in Bezug auf bestimmte Arbeitnehmergruppen (MiLoDokV) diese Verpflichtungen des Mindestlohngesetzes weiter konkretisieren und gerade für den Transportbereich und damit auch die Binnenschifffahrt deutlich erleichtern. Unverhältnismäßig wäre die Beeinträchtigung nur dann, wenn die durch das Mindestlohngesetz eingeführten Pflichten für Arbeitgeber den eigentlichen Kernbereich der ausgeübten Tätigkeit, also das Fahren mit Binnenschiffen zu unterschiedlichsten Zwecken, nahezu unmöglich machen oder erheblich erschweren würden. Dies wurde vorliegend jedoch nicht vorgetragen und es gibt dafür auch keine Anhaltspunkte. Schließlich wird die Missachtung des Mindestlohngesetzes nicht durch ein Schifffahrtsverbot oder die Aussetzung des Schifffahrtsrechts geahndet, da nach § 22 MiLoG bei Verstößen gegen das Mindestlohngesetz lediglich ein nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen durchzuführendes Ordnungswidrigkeitsverfahren angestrengt wird.

Aufgrund der obigen Ausführungen kommt die ZKR zu dem Ergebnis, dass das deutsche Mindestlohngesetz auch keine Beschränkung der freien Schifffahrt auf dem Rhein zur Folge hat. Das Mindestlohngesetz fällt daher in die Bereiche, für welche die Mitgliedstaaten Maßnahmen für die Rheinschifffahrt treffen dürfen. Weiterhin ist zu prüfen, ob es auch die in Punkt 1.3 der Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte festgelegten Bedingungen erfüllt.

Nach Auffassung der ZKR stellt die Vereinbarkeit des Mindestlohngesetzes mit ihren eigenen Vorschriften kein besonderes Problem dar. Auch die Einheit des Rheinschifffahrtsregimes wird nicht beeinträchtigt. Bleibt noch zu prüfen, ob das Gesetz nicht zu Diskriminierungen aufgrund der Staatsangehörigkeit führt. Lediglich die Vorschrift des § 16 MiLoG, der u. a. im Speditions-, Transport- und damit verbundenen Logistikgewerbe gilt, enthält eine spezielle Regelung für Arbeitgeber mit Sitz im Ausland. Da Anknüpfungspunkt nicht etwa die Nationalität des Arbeitgebers, sondern sein Hauptsitz im Ausland ist, liegt keine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit vor. Betroffen sind damit auch deutsche Arbeitgeber, sofern sie ihren Sitz im Ausland haben, und umgekehrt. Dass die Meldepflicht des § 16 MiLoG an den Sitz des Arbeitgebers im Ausland anknüpft, ist sachlich begründet. Die in der Meldung enthaltenen Informationen sind erforderlich, um den zuständigen Behörden die Kontrolle des Mindestlohns im Hinblick auf diese Arbeitgeber überhaupt zu ermöglichen.

#### BEHAUPTETER VERSTOSS GEGEN ARTIKEL 4 DER AKTE

Artikel 4 der Mannheimer Akte schützt die Berechtigung der zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe, Transporte von Waren und Personen auf dem Rhein durchzuführen. Absatz 3 fordert die vertragschließenden Staaten auf, die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen auf den vorstehend genannten Wasserstraßen in jeder Hinsicht ebenso zu behandeln wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen. Anknüpfungspunkt sind also die Schiffe und deren Ladungen und nicht die arbeits- bzw. sozialrechtliche Handhabung der Arbeitsverhältnisse für die an Bord beschäftigten Personen. Insoweit ist der Schutzbereich von Artikel 4 der Mannheimer Akte bereits nicht eröffnet.

Aus den oben genannten Gründen hält die ZKR die Beschwerde der EBU für unbegründet.

Mit freundlichen Grüßen

Hans VAN DER WERF  
Generalsekretär

Kopie : Frau Hacksteiner

## PROTOKOLL 2003-II-10

### Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte

#### Beschluss

Die Zentralkommission billigt die Auslegungsprinzipien für die Revidierte Rheinschifffahrtsakte, die diesem Beschluss als Anlage beigefügt sind.

#### Anlage zu Protokoll 10

1. Die ZKR ist für den Erlass von Vorschriften zuständig, die die Sicherheit und die Förderung der Rheinschiffahrt betreffen.
  - 1.1 Solche Vorschriften, die, mit der Mannheimer Akte in Einklang stehen müssen, können die verschiedensten Bereiche betreffen:
    - 1.1.1 Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit (Artikel 1 MA),
    - 1.1.2 Vorschriften für Schiffe, Schiffsführer und Besatzungen (Artikel 22 und 23 MA),
    - 1.1.3 schiffahrtspolizeiliche Vorschriften (Artikel 32 MA),
    - 1.1.4 Maßnahmen zur Einführung gemeinsamer Vorschriften für die Ausübung der Schifffahrt, soweit sie erlauben, die Schifffahrt zu fördern (Artikel 45 MA),
    - 1.1.5 Verordnungen für Landanlagen, soweit es sich um Maßnahmen handelt, die den vorgenannten Zielen entsprechen.
  - 1.2 Die spezifischen Sicherheitsfragen der Rheinschiffahrt werden grundsätzlich von der ZKR geregelt. Bis auf Ausnahmen sind die ZKR-Vorschriften grundsätzlich abschließend. Innerstaatliche Vorschriften für diese Bereiche betreffen nur Angelegenheiten, die ausschließlich im innerstaatlichen Recht zu regeln sind, die die ZKR ungeregelt lässt oder in denen sie ausdrücklich die Regelungskompetenz an die Vertragsstaaten zurückgegeben hat (Artikel 23 MA).
  - 1.3 Für nicht spezifische Sicherheitsbereiche der Rheinschiffahrt können die Mitgliedstaaten unter dem Vorbehalt, dass dadurch die freie Schifffahrt auf dem Rhein nicht eingeschränkt wird (siehe Nr. 2 unten), unter folgenden Bedingungen Maßnahmen für die Rheinschiffahrt treffen:
    - 1.3.1 Die Maßnahmen müssen vereinbar mit den von der ZKR erlassenen Vorschriften sein,
    - 1.3.2 Innerstaatliche Vorschriften dürfen weder die Einheit des Schifffahrtsregimes beeinträchtigen noch zu einer Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit führen.
  - 1.4 Wird im Rahmen der ZKR eine Vorschrift verabschiedet, so sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, entgegenstehendes innerstaatliches Recht zu beseitigen, falls eine harmonisierende Auslegung nicht möglich ist.
    - 1.4.1 Die Verpflichtungen, die von den Mitgliedstaaten anderen Staaten oder internationalen Organisationen gegenüber eingegangen werden, müssen den (völkerrechtlichen) Pflichten aus der Mannheimer Akte und den im Rahmen der ZKR erlassenen Vorschriften Rechnung tragen,

1.4.2 Die europarechtlichen und sonstigen völkerrechtlichen Pflichten der Mitgliedstaaten sind zu berücksichtigen.

**2. Die Kernkompetenz der ZKR liegt in der Wahrung der Schifffahrtsfreiheit auf dem Rhein (Artikel 1 Abs. 2 MA).**

2.1 Beschränkungen der Schifffahrtsfreiheit erfolgen durch Vorschriften der Mannheimer Akte oder durch von der ZKR auf Grundlage der Mannheimer Akte gemeinsam erlassene Vorschriften (Artikel 1 MA).

2.2 Die Mitgliedstaaten sind zur Zusammenarbeit in der ZKR verpflichtet, um die gemeinsam erlassenen Vorschriften dem jeweiligen Stand der Technik anzupassen.

**2.3 Beschränkungen der freien Schifffahrt liegen insbesondere grundsätzlich vor,**

2.3.1 wenn eine Regelung rheinschifffahrtsspezifisch ist und die Schifffahrtsverhältnisse beeinträchtigt,

2.3.2 wenn Maßnahmen oder Vorschriften zu schweren Störungen der Schifffahrt führen,

2.3.3 wenn für die Nutzer der Wasserstraße ein Gebot oder Verbot besteht, dessen Missachtung mit Sanktionen im Schifffahrtsbereich oder im Bereich einer mit der Schifffahrt direkt verbundenen Tätigkeit geahndet wird,

2.3.4 wenn eine Vorschrift, die nicht direkt die Schifffahrt betrifft (nicht binnenschifffahrtsspezifische Vorschrift), indirekt eine unverhältnismäßige Beschränkung für die Schifffahrt darstellt.

**2.4 Beschränkungen der freien Schifffahrt bestehen dagegen insbesondere grundsätzlich nicht**

2.4.1 bei der Anwendung von zivilrechtlichen oder handelsrechtlichen Vorschriften, die sich auf die Binnenschifffahrt beziehen (Beispiel: Regime des Beförderungsvertrags in der Binnenschifffahrt),

2.4.2 bei nicht binnenschifffahrtsspezifischen Vorschriften (Beispiel: Vorschriften allgemeiner Art zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, wie Vorschriften über den Waffenbesitz, die Verwendung gewisser Produkte oder allgemeine sozialrechtliche Vorschriften),

2.4.3 bei kurzfristiger Unterbrechung des Schiffsverkehrs unter den in der Polizeiverordnung festgelegten Bedingungen.

## **Kommentar des Sekretariats zu Protokoll 2003-II-10 betreffend die Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte**

### **Regeln für die Anwendung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte**

Die Revidierte Rheinschiffahrtsakte legt, den Leitlinien des Wiener Kongresses folgend, das Grundprinzip der Schifffahrtswegfreiheit auf dem Rhein fest (Artikel 1).

Dieser Grundsatz bedeutet, dass Behinderungen der Schifffahrt vermieden oder möglichst reduziert werden, wie

- natürliche Behinderungen, verursacht durch die Nichtverfügbarkeit der Schifffahrtsstraße oder der dazu gehörigen Bauwerke,
- verwaltungs-, steuer- oder zollrechtliche Hemmnisse, insbesondere infolge der Erhebung von Abgaben, welche sich auf die Tatsache der Beschiffung gründen (Artikel 3),
- rechtliche oder verordnungsrechtliche Hemmnisse, die eine eingeschränkte Nutzung der Wasserstraße zur Folge haben.

Zulässig sind lediglich Beschränkungen der Schifffahrt, die nach der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vorgesehen oder von der ZKR beschlossen worden sind.

In ständiger Weise haben die ZKR und ihre Mitgliedstaaten aus diesem Grundprinzip die folgenden daraus hervorgehenden Prinzipien abgeleitet<sup>1</sup>:

- Gleichbehandlung (s. Urteil der Berufungskammer vom 10. Februar 2003 in Sachen Herweck). Behandlungsunterschiede sind mit objektiven Elementen zu begründen, die mit der allgemeinen Sicherheit, dem reibungslosen Verkehrsablauf oder dem öffentlichen Interesse zusammenhängen. Sie können nicht aufgrund der Nationalität erfolgen<sup>2</sup>.
- Einheit des Rheinschiffahrtsregimes. Diese setzt den Erlass einheitlicher Regelwerke voraus, die für alle Akteure der Rheinschiffahrt und auf allen Flussabschnitten gelten (vorbehaltlich besonderer schiffahrtspolizeilicher Vorschriften, die aufgrund der Besonderheiten bestimmter Strecken gerechtfertigt sein können).

Um diesen Prinzipien Geltung verschaffen zu können, ist die ZKR<sup>3</sup> mit folgenden Kompetenzen ausgestattet worden:

- Umsetzung der vorgenannten Prinzipien durch gemeinsam erlassene Regelwerke (Artikel 1),
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus für die Schifffahrt und ihr Umfeld,
- Förderung der Prosperität der Rhein- und europäischen Schifffahrt (Artikel 45).

Darüber hinaus besitzt die ZKR die Zuständigkeit, Zusatzprotokolle zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte zu beschließen.

Während die ZKR die aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte hervorgehende Zuständigkeit als internationale Organisation mit Rechtsautonomie ausübt, nimmt sie ihre Kompetenz zur Annahme von Zusatzprotokollen als ständige diplomatische Konferenz wahr.

---

<sup>1</sup> wie aus dem Beschluss 2001-I-3 zu den Zielsetzungen der ZKR hervorgeht.

<sup>2</sup> vorbehaltlich der mit Zusatzprotokoll Nr. 2 angenommenen Sondermaßnahmen

<sup>3</sup> deren Gründung auf den Wiener Kongress zurückgeht und die damit älter als die Revidierte Rheinschiffahrtsakte ist.

## **I) Kompetenzen der ZKR als internationale Organisation**

Die ZKR übt ihre Kompetenzen im Rahmen ihrer Führungsgremien als eigene Befugnisse aus: Die Beschlüsse werden einstimmig vom Plenum gefasst. Das Besondere an diesen Kompetenzen ist, dass die Beschlüsse, sofern binnen einem Monat kein Einspruch eingelegt wird, für die Mitgliedstaaten verbindlich sind (Artikel 46).

Bei den Kompetenzen der ZKR handelt es sich teils um ausschließliche, teils um mit den Kompetenzen der Mitgliedstaaten konkurrierende Zuständigkeiten. Ihre Wahrnehmung erfolgt unter Berücksichtigung des internationalen Umfelds.

### **A) Ausschließliche Kompetenzen der ZKR**

- 1) Die ausschließliche Zuständigkeit besteht für alle Vorschriften, die möglicherweise eine die freie Schifffahrt auf dem Rhein einschränkende Wirkung haben.

Die Mitgliedstaaten haben der ZKR die Befugnis zum Erlass der für die Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen Vorschriften abgetreten, die alle Regelungen einbeziehen, welche möglicherweise den freien Verkehr auf dem Rhein beeinträchtigen.

Die Mitgliedstaaten sind gehalten, mit der ZKR zusammenzuarbeiten, um die gemeinsamen Regelwerke an den Stand der technischen Entwicklung anzupassen.

- 2) Für jede Art von Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt haben, ist zu untersuchen, ob sie möglicherweise zu Beschränkungen der freien Schifffahrt auf dem Rhein im Sinne der Revidierten Rheinschifffahrtsakte führen.
  - a) Derartige die freie Schifffahrt einschränkende Auswirkungen sind in der Regel bei allen Maßnahmen festzustellen:
    - o die die Schifffahrtsverhältnisse maßgeblich bestimmen oder spezifisch beeinträchtigen. Dies ist insbesondere der Fall bei Vorschriften, die die Anforderungen an Schiffe, Kapitäne und Besatzungen festlegen (Artikel 22 und 23) sowie bei schifffahrtspolizeilichen Vorschriften (Artikel 32);
    - o die eine erhebliche oder unverhältnismäßig starke Behinderung für die Schifffahrt mit sich bringen, selbst wenn sie nicht schifffahrtsspezifisch ist;
    - o die den Nutzern der Wasserstraße bei Ausübung der Schifffahrt oder einer schifffahrtsverwandten Tätigkeit ein Gebot oder Verbot mit Strafandrohung bei Verstoß dagegen auferlegen;
  - b) Derartige Auswirkungen auf die freie Schifffahrt werden in der Regel dagegen nicht verursacht:
    - o durch zivil-, handels- oder sozialrechtliche Vorschriften, deren Missachtung nicht durch ein Schifffahrtsverbot oder die Aussetzung des Schifffahrtsrechts geahndet wird;
    - o durch nichtschifffahrtsspezifische Vorschriften allgemeiner Art, insbesondere im Bereich der öffentlichen Ordnung, Hygiene und Sicherheit;
    - o durch kurzzeitige Unterbrechungen der Schifffahrt, die nicht wiederholt und häufig auftreten.

## **B) Konkurrierende Kompetenzen der ZKR mit denen ihrer Mitgliedstaaten**

Die ZKR besitzt eine Entscheidungsbefugnis in gewissen Fragen, die ausschließt, dass ihre Mitgliedstaaten oder andere Institutionen in denselben Fragen ebenfalls Entscheidungen treffen.

- 1) Hierbei handelt es sich um einen sehr weitgefassten Bereich, der alle sachdienlichen Maßnahmen für die Rhein- und Binnenschifffahrt betrifft. Er umfasst vor allem<sup>1</sup>:
  - die Sicherung adäquater wirtschaftlicher Rahmenbedingungen;
    - . Maßnahmen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen;
    - . Marktbeobachtung;
    - . Koordination der Akteure der Wasserstraße;
    - . Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur;
    - . Aufwertung der Schifffahrtsberufe;
    - . Berücksichtigung neuer Technologien;
    - . Unterstützung bei der Erschließung neuer Märkte.
  - die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße
    - . Beitrag zur Verbesserung des Image der Rheinschifffahrt;
    - . Studien, Untersuchungen und Forschung;
    - . Überwachung im Hinblick auf die Verbesserung der Zuverlässigkeit und der Verfügbarkeit der Wasserstraße;
    - . Unterstützung bei der Einbindung der Binnenschifffahrt in den kombinierten Verkehr;
    - . Anpassung der für die Lade- und Löschvorgänge notwendigen Landanlagen.
  - die Harmonisierung der für die Binnenschifffahrt geltenden Rechtsvorschriften auf europäischer und gesamteuropäischer Ebene;
  - die schifffahrtspolizeilichen und Sicherheitsmaßnahmen, die nicht in den ausschließlichen Kompetenzbereich fallen;
  - die Entwicklung von Ausbildungsmaßnahmen für das Schifffahrtspersonal und die Erhöhung der Attraktivität des Berufes in Bereichen außerhalb des ausschließlichen Kompetenzbereichs;
  - die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen;
  - die Reduzierung von Schadstoffemissionen jeglicher Art durch die Binnenschifffahrt;
  - alle Maßnahmen, die die Integration der Wasserstraße in ein umweltfreundliches Umfeld fördern.
  
- 2) Spezifische Sicherheitsfragen der Binnenschifffahrt werden für den Rhein in der Regel ausschließlich von der ZKR geregelt. Diese Vorschriften sind bis auf Ausnahmen abschließend. Innerstaatliche Vorschriften in diesem Bereich können Fragen betreffen:
  - . die traditionsgemäß im innerstaatlichen Recht zu regeln sind;
  - . für die die ZKR ausdrücklich die Regelungsbefugnis an die Mitgliedstaaten zurückgegeben hat (Artikel 23).

---

<sup>1</sup> Diese Liste geht aus dem Beschluss 2001-I-3 zu den Zielen der ZKR hervor.

- 3) In konkurrierenden Zuständigkeitsbereichen können die Staaten unter folgenden Bedingungen Maßnahmen für die Rheinschifffahrt treffen:
- die Maßnahmen dürfen nicht in Missachtung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte ergehen,
  - sie dürfen keine Beschränkung der freien Schifffahrt auf dem Rhein zur Folge haben,
  - sie dürfen die Einheit des Rheinschiffahrtsregimes nicht beeinträchtigen, noch zu Diskriminierungen aufgrund der Staatsangehörigkeit führen,
  - sie müssen mit den Vorschriften der ZKR vereinbar sein.

Infolgedessen :

- . müssen neue Maßnahmen, die von einem Mitgliedstaat in einem konkurrierenden Zuständigkeitsbereich getroffen werden, die von der ZKR erlassenen Regelwerke beachten;
- . sind die Mitgliedstaaten bei Ergreifung neuer Maßnahmen durch die ZKR in einem konkurrierenden Kompetenzbereich gehalten, gegensätzliche innerstaatliche Regelungen aufzuheben, sofern sich deren Auslegung in einer Weise, dass sie mit der ZKR-Regelung harmonisiert werden können, als unmöglich herausstellt.

Schwierigkeiten gibt es keine, wenn die zum einen von der ZKR und zum anderen von einer konkurrierenden Behörde erlassenen Vorschriften unterschiedliche Fragen betreffen, wenn sie sich ergänzen oder zumindest, wenn sie miteinander vereinbar sind.

### **C) Kompetenzen der ZKR und internationaler Rahmen**

#### **1) Kombination aus Kompetenzen der ZKR und anderen internationalen Kompetenzen**

Die Ausübung der ZKR- Kompetenzen muss so erfolgen, dass sie mit den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten oder den Kompetenzen anderer internationaler Organisationen (insbesondere der Europäischen Gemeinschaft) wie folgt vereinbar ist :

- a) Die von den Mitgliedstaaten gegenüber anderen Staaten, anderen internationalen Organisationen oder der Europäischen Gemeinschaft eingegangenen Verpflichtungen müssen den völkerrechtlichen Verpflichtungen Rechnung tragen, die aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und den im Rahmen der ZKR erlassenen Vorschriften erwachsen (Artikel 30 der Wiener Vertragsrechtskonvention, Artikel 307 des EG- Vertrags).

Die Vertragsparteien der Mannheimer Akte können rechtsgültig Verpflichtungen Dritten gegenüber nur unter Beachtung der Kompetenzen ausschließlicher Art eingehen, die sie an die ZKR abgetreten haben.

- b) Bei Ausübung ihrer Kompetenzen muss die ZKR den Verpflichtungen Rechnung tragen, die die Mitgliedstaaten im Rahmen des Völkerrechts oder im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft übernommen haben:
- Im Bereich der konkurrierenden Kompetenzen muss die ZKR, wenn ein oder mehrere Mitgliedstaaten internationale Verpflichtungen übernommen haben, diesen Verpflichtungen beim Erlass von Vorschriften Rechnung tragen.
  - Im Bereich der ausschließlichen Kompetenzen der ZKR können die Staaten keine internationalen Verpflichtungen eingehen, da die entsprechende Kompetenz auf die ZKR übergegangen ist; die ZKR achtet bei Ausübung ihrer Kompetenzen jedoch darauf, diese mit denen anderer Binnenschifffahrtsinstanzen zu harmonisieren.

2) Aktion der ZKR als internationale Organisation

Die ZKR arbeitet bei Ausübung ihrer Zuständigkeit mit den anderen internationalen Organisationen zusammen. Sie verfügt dazu über die notwendigen rechtlichen Befugnisse (Artikel 44quinquies).

Die ZKR hat in diesem Rahmen ein Sitzabkommen mit der Französischen Republik, eine Kooperationsvereinbarung mit der Europäischen Kommission abgeschlossen und einen Notenwechsel mit anderen Organisationen durchgeführt.

**II) Kompetenz der ZKR als ständige diplomatische Konferenz**

- A) Die ZKR verfügt von jeher über die Befugnis, in ihrem Kreis die ihr geboten erscheinenden Änderungen an der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vorzunehmen, wobei die endgültige Annahme dieser Änderungen der Unterzeichnung und Ratifikation durch die Mitgliedstaaten unterliegt.

Die Mitgliedstaaten haben der ZKR damit die Befugnis erteilt, alle Änderungsvorhaben an der Revidierten Rheinschifffahrtsakte zu prüfen und zu billigen, bevor sie von den Mitgliedstaaten genehmigt werden.

- B) Die ZKR ist in ihrer Eigenschaft als ständige diplomatische Konferenz der übliche Rahmen, in dem die Mitgliedstaaten sich in allen die Entwicklung der Rheinschiffahrt und der europäischen Binnenschiffahrt betreffenden Fragen absprechen.

In diesem Rahmen können die Mitgliedstaaten:

- gemeinsame Positionen vereinbaren;
- den Abschluss spezifischer Übereinkommen vorbereiten;
- ein gemeinsames Vorgehen definieren;
- Empfehlungen an ihre jeweiligen Behörden richten;
- spezifische Kooperationsverfahren festlegen.

## **PROTOKOLL 13**

### **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 die erste Jahreshälfte 2015 und den Ausblick auf das Jahr 2016.

#### **Anlage**

**Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage  
der Rheinschifffahrt in der ersten Hälfte des Jahres 2015 und Ausblick auf das Jahr 2016**

**I. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesamtes Beförderungsaufkommen**

Die konjunkturelle Erholung in Europa schreitet zwar weiter voran, allerdings nicht so schnell wie erwartet. Die OECD rechnet in ihrer letzten Prognose vom September 2015 dennoch mit einer Erhöhung der Wachstumsrate des BIP im Euroraum, und speziell auch in Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden.

Durch den konjunkturellen „Rückenwind“, der von den gesunkenen Ölpreisen, und von der Abwertung des Euro ausging, dürfte das reale Bruttoinlandsprodukt im Euroraum in 2015 um etwa 1,6 % steigen, gegenüber nur 0,9 % in 2014. Für das kommende Jahr prognostiziert die OECD dann 1,9 %.

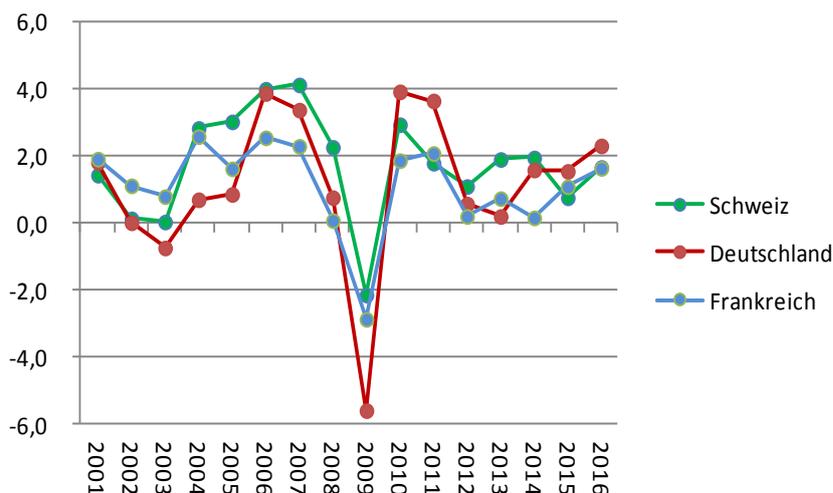
**Tabelle 1: Wachstumsrate des realen Bruttoinlandsprodukts (%) inklusive Prognose für 2015 und 2016**

	2012	2013	2014	2015	2016
Belgien	0,1	0,3	1,1	1,3	1,8
Frankreich	0,2	0,7	0,2	1,1	1,7
Deutschland	0,6	0,2	1,6	1,6	2,3
Niederlande	-1,6	-0,7	0,9	2,0	2,2
Schweiz	1,1	1,9	2,0	0,8	1,7
Euro-Raum	-0,8	-0,3	0,9	1,4	2,1

Quelle: OECD Economic Outlook (September 2015). Werte für 2015 und 2016 sind Prognosen

Die Erholung in Europa geht dennoch langsamer vonstatten als in den USA, wo für 2016 ein Plus von 2,6 % vorausgesagt wird. Grund für diesen Rückstand Europas gegenüber den USA ist die schwache Investitionsnachfrage.

**Abb. 1: Veränderungsrate des Realen BIP gegenüber dem Vorjahr in % (Deutschland, Frankreich, Schweiz) \***



Quelle: OECD Economic Outlook (September 2015).

\* Werte für 2015 und 2016 sind Prognosen

**Abb. 2: Veränderungsrate des Realen BIP gegenüber dem Vorjahr in % (Belgien, Niederlande) \***

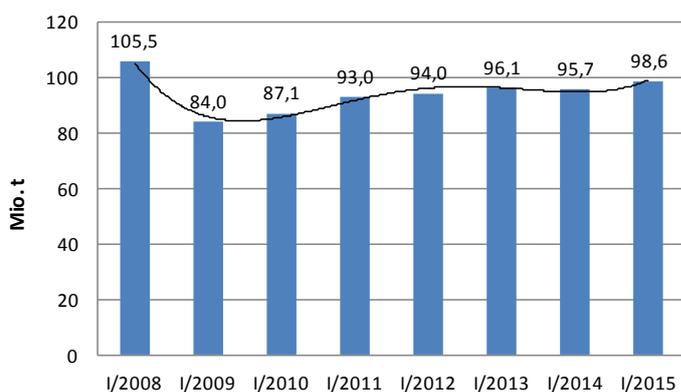


Quelle: OECD Economic Outlook (September 2015)  
\* Werte für 2015 und 2016 sind Prognosen

Die Transportnachfrage wurde durch die makroökonomischen Rahmendaten stimuliert, sodass es zu einem Zuwachs des Beförderungsaufkommens auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2015 kam. Auf dem traditionellen Rhein wurden 98,6 Mio. t transportiert, und damit 3 % mehr als im ersten Halbjahr 2014 (95,7 Mio. t). Zum Vergleich: Der Bahnverkehr ist im ersten Halbjahr in Deutschland um 3 % gesunken, was sich mit den Streiks im April und Mai erklärt. Noch stärker als das Gesamtergebnis ging der Containerverkehr per Bahn zurück.<sup>1</sup> Ein allgemeiner Vergleich zwischen dem Containerverkehr per Bahn und per Schiff auf der Rheinachse findet sich auch im Abschnitt IIa) „Container“.

Das halbjährliche Transportvolumen auf dem Rhein zeigt, über mehrere Jahre betrachtet, seit dem Einbruch in 2009 einen leichten Aufwärtstrend (siehe Grafik), der aber, ähnlich wie die gesamtwirtschaftliche Aktivität, von einem langsameren Wachstum geprägt ist als noch vor einigen Jahren erwartet und erhofft.

**Abb. 3: Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein nach Halbjahren (2008-2015)**



Quellen : Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Die Verkehrsleistung auf dem traditionellen Rhein ist um einiges stärker gestiegen als die Beförderungsmenge. Das Produkt aus beförderter Menge und zurück gelegter Distanz belief sich im ersten Halbjahr auf 21,1 Milliarden Tonnenkilometer, was einem Plus von 7 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Mehr als die Hälfte dieser Verkehrsleistung (54 %) wurde auf dem Niederrhein erbracht, ein Drittel entfiel auf den Mittelrhein und etwas mehr als ein Achtel auf den Oberrhein.

<sup>1</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt (destatis), Pressemitteilung vom 1. September 2015 – 319/15. Der Containerverkehr per Bahn erreichte im ersten Halbjahr 2,8 Mio. TEU (-13,7 %) , gegenüber 1,26 Mio. TEU in der Binnenschifffahrt (+7 %).

Aus dem monatlichen Verlauf geht hervor, dass sowohl die Beförderungsmenge, als auch die Beförderungsleistung im Monat März einen vorläufigen Jahreshöchstwert erreichten, der jedoch von dem üblichen saisonalen Peak im Herbst noch übertroffen werden dürfte.

**Abb. 4 und 5: Beförderungsaufkommen und Beförderungsleistung auf dem traditionellen Rhein im Monatsverlauf**



Quelle : destatis

## II. Lage in der Trockenschifffahrt

### a) Beförderungsmengen

#### **Landwirtschaftliche Produkte sowie Nahrungs- und Futtermittel**

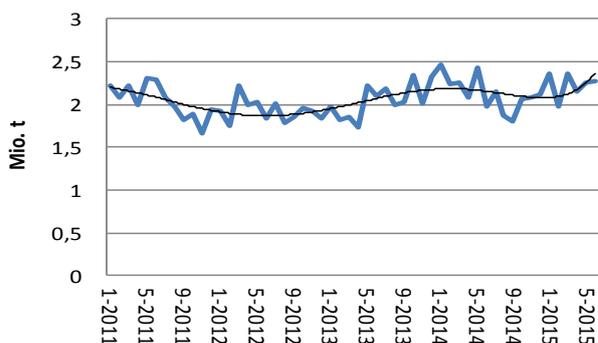
Im ersten Halbjahr 2015 wurden rund 6,2 Mio. t an Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen transportiert, was einem Zuwachs um 11 % gegenüber 2014 entspricht. Im mehrjährigen Vergleich werden die höchsten Beförderungsmengen im Oktober erreicht. Die Beförderung von Nahrungs- und Futtermitteln zeigte im bisherigen Jahresverlauf keine Abweichungen gegenüber dem Vorjahr. Es wurden in den Monaten Januar bis Juni insgesamt 3,5 Mio. t befördert, und damit genauso viel so viel wie im Vorjahreszeitraum.

Insgesamt wurden in der Summe beider Segmente rund 9,7 Mio. t befördert, gegenüber 9,1 Mio. im Vorjahr und 9,8 Mio. t in 2013. Das Volumen im ersten Halbjahr 2015 liegt damit im Bereich des mehrjährigen Durchschnitts (im Zeitraum 2002 bis 2013).

#### **Erze und Metalle sowie Metallprodukte**

Der Erzverkehr auf dem Rhein erreichte im ersten Halbjahr mit 13,4 Mio. t ein ähnlich hohes Volumen wie im Vorjahreszeitraum. Es lässt sich aus dem monatlichen Verlauf eine leichte Aufwärtstendenz feststellen.

**Abb. 6: Monatlicher Erzverkehr auf dem traditionellen Rhein**



Quelle: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Der Transport von Metallen und Metallprodukten erhöhte sich wie bereits im ersten Halbjahr 2014 (diesmal um 7 %) und setzte seinen leichten Aufwärtstrend damit fort. Es wurden 6,1 Mio. t befördert.

Beim Modal Split innerhalb der logistischen Aktivitäten der Stahlindustrie konnte die Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren etwas Marktanteile gewinnen. Nach Angaben der *Wirtschaftsvereinigung Stahl*, des Verbandes der deutschen Stahlindustrie, beträgt ihr Modal Split derzeit für die gesamte deutsche Stahllogistik (Erze, Kohle, Schrott, Fertigprodukte) etwa 30 %. Der Anteil ist seit dem Jahr 2003 um rund 5 Prozentpunkte gestiegen. Der Großteil der deutschen Stahlproduktion befindet sich im Westen des Landes und ist an das Wasserstraßennetz angebunden.

Die Rohstahlerzeugung in Deutschland ist im Zeitraum von Januar bis einschließlich Oktober im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stabil geblieben. Die Zahlen zum Auftragseingang deuten jedoch auf eine Abschwächung im kommenden Jahr hin. Die Auftragseingänge sind in den ersten drei Quartalen 2015 um 6 % gesunken, die Auslieferungen von Stahlprodukten um 3 %. Der deutsche Stahlverband rechnet für das Jahr 2016 mit keiner durchgreifenden Verbesserung.

### **Kohle**

Die Transporte fester Brennstoffe beliefen sich im ersten Halbjahr auf 15,6 Mio. t, was einem leichten Rückgang um 2,6 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Vorjahr entspricht. Dies ist der zweite Rückgang in Folge, da es bereits im ersten Halbjahr 2014 zu einem Rückgang gegenüber dem entsprechenden Zeitraum in 2013 gekommen war.

Als Erklärung hierfür lässt sich ein Rückgang des Steinkohleverbrauchs in Deutschland nennen, der im ersten Halbjahr 2015 rund 3 % betrug. Gemäß der *Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen* ist dies eine Folge des weiteren Ausbaus der Windkraftanlagen und günstiger Windverhältnisse.<sup>1</sup> Dadurch sank der Bedarf an Steinkohle in der Energiewirtschaft (Stromerzeugung), was den Rückgang der Importe und der Transporte auf dem Rhein erklärt.

Etwa die Hälfte der Steinkohleimporte Deutschlands (47 %) gelangen per Binnenschiff von den ARA-Seehäfen über den Rhein ins Land. Allerdings ist die per Eisenbahn importierte Steinkohle in den Jahren 2012 bis 2014 von 9,7 Mio. t auf 15,9 Mio. t gestiegen, und damit stärker als die auf dem Rhein eingeführten Mengen (Anstieg von 24,4 Mio. t auf 26 Mio. t)<sup>2</sup>

Im Seehafen Rotterdam wurden im ersten Halbjahr 2015 15,6 Mio. t Kohle umgeschlagen. Auch hier war das Ergebnis niedriger als im Vorjahreszeitraum (-2,2 %).

Der Ausblick auf das Gesamtjahr 2015 und auf 2016 ist sehr verhalten. Der *Verein der deutschen Kohleimporteure* erwartet stagnierende bis leicht rückläufige Steinkohleimporte. Der Verein rechnet insbesondere damit, dass die Kesselkohleimporte (Kesselkohle wird für die Stromerzeugung verwendet) im Gesamtjahr 2015 um bis zu 10 % sinken könnten, und die gesamten Steinkohleimporte um 5 %. Dies würde sich entsprechend negativ auf die Kohlebeförderung auf dem Rhein auswirken.

Von Seiten der Stahlindustrie kommen ebenfalls eher negative Nachrichten (siehe oben). Somit stehen die Zeichen auf eine leicht sinkende Transportnachfrage bei Kohle für das Gesamtjahr 2015, und wohl auch im kommenden Jahr 2016. Mitentscheidend werden hierbei allerdings die Witterungsverhältnisse sein, die sich nicht prognostizieren lassen.

### **Container**

Der Containerverkehr übertraf zum dritten Mal in Folge innerhalb eines Halbjahres die 1.000.000 TEU Marke. Die Zuwächse bei der Anzahl der Container und bei den TEU waren, wie schon im Vorjahr, höher als bei der beförderten Gütermenge. Dennoch lässt sich auch beim beförderten Gütergewicht von einer Beschleunigung des Wachstums sprechen, angesichts einer Erhöhung der Wachstumsrate von 2,5 % in 2014 auf 3,5 % in 2015.

---

<sup>1</sup> Siehe: AG Energiebilanzen (2015), Zuwachs beim Energieverbrauch / Kohleverbrauch erneut gesunken / Erneuerbare und Erdgas legen zu. Pressemeldung vom 4. August 2015.

<sup>2</sup> Quelle: Verein deutscher Kohleimporteure (VDKI)

Beim Seehafenumschlag von Containern gab es in Rotterdam mit einem Zuwachs von 3,7 % bei den TEU-Mengen und einen Anstieg der beförderten Gütermengen um 2,3 %.

**Tabelle 2 : Containerverkehr auf dem traditionellen Rhein im ersten Halbjahr 2013 - 2015**

	Anzahl Container	1.000 TEU	In Containern befördertes Gütergewicht (Mio. t)
1. Halbjahr 2013	665.213	1.019	7,7
1. Halbjahr 2014	700.285	1.085	7,9
1. Halbjahr 2015	745.169	1.165	8,2
Veränderungsrate 2014 / 2013 (%)	+5,3 %	+6,5 %	+2,5 %
Veränderungsrate 2015 / 2014 (%)	+6,4 %	+7,3 %	+3,5 %

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

Nach einer Studie des deutschen *Bundesamtes für Güterverkehr*<sup>1</sup> befördert die Binnenschifffahrt im gesamten Rhein-Alpen-Korridor (einschließlich Italiens) etwas mehr TEU als die Eisenbahn. Innerhalb dieser beiden Verkehrsträger beträgt ihr durchschnittlicher Marktanteil 52 %. Auf den Relationen die nicht Italien betreffen erreicht sie jedoch weitaus höhere Anteile.

Dies betrifft die aufkommenstärksten Relationen des gesamten multimodalen Rhein-Alpen-Korridors, etwa jene zwischen den Niederlanden und Belgien einerseits, und der Region Düsseldorf andererseits. Eine weitere aufkommenstarke Relation, bei der die Rheinschifffahrt sehr hohe Marktanteile hat, ist die Relation zwischen Belgien und den Niederlanden einerseits, und der Region Rheinhessen-Pfalz andererseits. Bei diesen Relationen liegt der Anteil der Binnenschifffahrt bei über 80 % (siehe Tabelle unten). Diese hohen Marktanteile spiegeln den Seehafen-Hinterlandverkehr von Rotterdam und Antwerpen wider. Die Regionen Düsseldorf und Rheinhessen-Pfalz gehören zum bevorzugten Hinterland dieser Seehäfen, welche stark auf die Binnenschifffahrt ausgerichtet sind.

**Tabelle 3: Relationen mit den meisten Containerbeförderungen im Rheinkorridor (Relationen mit Güteraufkommen > 100.000 TEU pro Jahr) und Anteile der Binnenschifffahrt gegenüber dem Schienengüterverkehr \***

Versandregion/Staat	Empfangsregion/Staat	Beförderungen in 1.000 TEU	Anteil Binnenschifffahrt
Niederlande	Düsseldorf	367	83 %
Düsseldorf	Niederlande	287	81 %
Belgien	Italien	193	0 %
Italien	Belgien	177	0 %
Rheinhessen-Pfalz	Belgien	158	84 %
Düsseldorf	Belgien	150	84 %
Niederlande	Italien	145	0 %
Belgien	Rheinhessen-Pfalz	130	77 %
Niederlande	Rheinhessen-Pfalz	121	91 %
Niederlande	Schweiz	121	61 %
Italien	Niederlande	113	0 %
Belgien	Düsseldorf	112	73 %
Rheinhessen-Pfalz	Niederlande	111	91 %

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr. \* Zahlen für 2013

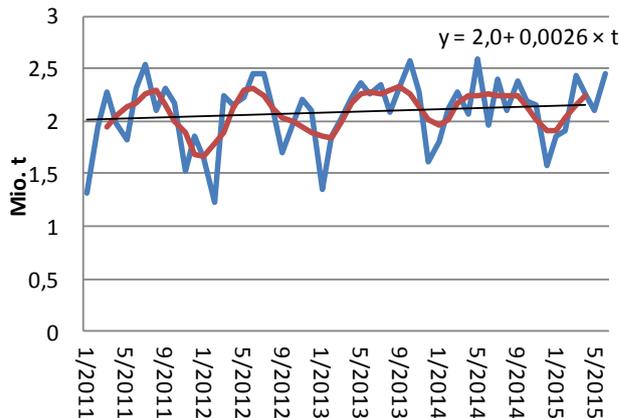
<sup>1</sup> Bundesamt für Güterverkehr (2014), Analyse des Modal Splits im Rheinkorridor unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt; Stand des Berichtes Dezember 2014

Dieses Hinterland reicht noch weiter in den Süden, bis in die Schweiz. Die Containerbeförderungen von den Niederlanden in die Schweiz werden zu etwa 60 Prozent mit dem Binnenschiff durchgeführt. Die umgekehrte Richtung ist vom Aufkommen deutlich geringer; der Anteil beträgt dort rund zwei Drittel.<sup>1</sup>

### Sande, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Es wurden im ersten Halbjahr 13 Mio. t befördert, was einen leichten Zuwachs um 1,5 % bedeutet. Folgende Grafik zeigt, dass die Beförderung von Sanden, Erden & Baustoffen, trotz starker Saisonschwankungen, einem leicht aufwärts gerichteten Trend folgt. Dies ist angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen dieses Marktes erstaunlich, da bei den Abbaugebieten für Kiese (am Oberrhein) eine Neuausweisung aus ökologischen Gründen kaum noch möglich ist.

Abb. 7: Monatliche Transporte von Sanden, Erden und Baustoffen auf dem traditionellen Rhein



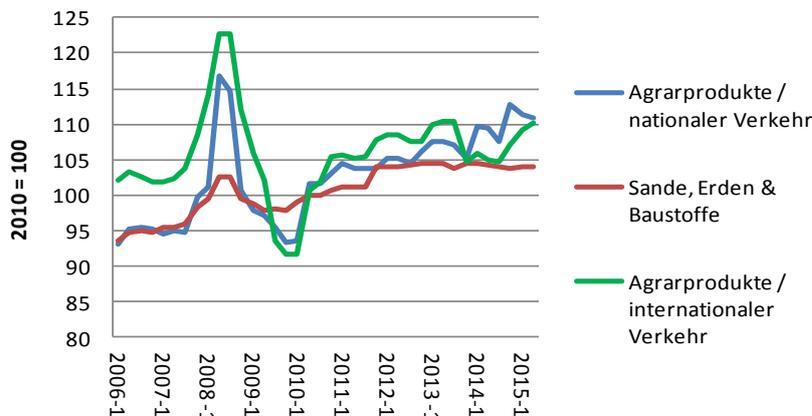
Quelle: destatis und Berechnung ZKR

### b) Frachtniveau

Die Beförderungspreise im internationalen Rheinverkehr und in Deutschland waren in der ersten Jahreshälfte relativ niedrig, und zeigten wenig Bewegung nach oben.<sup>2</sup>

Die Erhebungen für die Binnenschifffahrt in Frankreich zeigen einen Anstieg, und zwar bei den Frachtraten für den Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Hingegen haben die Preise bei der Beförderung von Sanden, Erden & Baustoffen weiterhin stagniert, wie schon in den letzten Jahren.

Abb. 8: Index der Beförderungspreise in der französischen Güterschifffahrt (2010 = 100)



Quelle: Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie

<sup>1</sup> Auch die Containerverkehre zwischen Belgien und der Schweiz sind relativ gering und erscheinen daher nicht in obiger Tabelle. Sie erfolgen jedoch fast ausschließlich per Binnenschiff.

<sup>2</sup> Vgl. die Zeitschrift „Schuttevaer“, verschiedene Ausgaben in 2015

### III. Lage in der Tankschifffahrt

#### a) Beförderungsmengen

##### **Chemische Erzeugnisse**

Mit einem Volumen von 10,4 Mio. t wurden in den ersten 6 Monaten des laufenden Jahres 2,8 % weniger an chemischen Erzeugnissen auf dem traditionellen Rhein befördert als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dieses relativ schwache Ergebnis wird widerspiegelt durch die ebenso schwache Konjunktorentwicklung in der chemischen Industrie.

Insgesamt stieg die Produktion in der chemischen Industrie in Deutschland, die angesichts ihrer Standorte (Rhein-Main-Gebiet; Region um Köln und Düsseldorf) sehr eng mit der Rheinschifffahrt verbunden ist, in den ersten sechs Monaten nur um 1 Prozent. Für das Gesamtjahr 2015 geht der Verband der chemischen Industrie von einem Zuwachs der Chemie-Produktion um rund 1,5 Prozent aus.

Der Rhein stellt für die chemische Industrie einen essenziellen Verkehrsträger dar, ohne den sie ihre gesamten wirtschaftlichen Aktivitäten in Mittel- und Westeuropa nicht durchführen könnte. Dies zeigt sich am Beispiel des weltgrößten Chemieparks in Ludwigshafen, wo jährlich 16 Mio. t an Gütern umgeschlagen werden, davon 40 % per Schiff. Eine Ausweitung der Umschlagsmengen ist geplant, wobei der Anteil der Binnenschifffahrt mindestens beibehalten werden soll.

Die chemische Industrie ist sehr daran interessiert, dass die Effizienz der Transporte auf der Wasserstraße noch weiter gesteigert wird. Dies betrifft auch die Umschlagsprozesse in den Seehäfen, wo es auf Grund einer prioritären Behandlung von Seeschiffen oft zu Verzögerungen für Binnenschiffe kommt. Die folgenden Wartezeiten werden in Form von Liegegeldern vergütet, was mit wirtschaftlichen Einbußen für die Verloader verbunden ist.

##### **Mineralölprodukte**

Die Transporte flüssiger Mineralölprodukte erlebten im ersten Halbjahr einen deutlichen Aufschwung. Das beförderte Volumen betrug 15,3 Mio. t und war damit um 12 % höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Es scheint zunächst naheliegend, dies auf einen gestiegenen Verbrauch von Mineralölprodukten der Verbraucher zurück zu führen, auf Grund gesunkener Preise. Allerdings lassen die Daten vom Absatz von Mineralölprodukten keine derartigen Nachfrageeffekte erkennen. So ist der Absatz von Ottokraftstoff (Super Benzin) in Deutschland im ersten Halbjahr 2015 sogar leicht zurückgegangen (-1,7 %), der Diesel-Absatz nur um 1 % gestiegen.<sup>1</sup> Es zeigt sich hier die geringe Preiselastizität der Nachfrage auf dem Mineralölmarkt, der bereits seit Jahren von Sättigungstendenzen beim Verbrauch geprägt ist.

Es lässt sich für Deutschland eine Erhöhung der Raffinerie-Erzeugung im ersten Halbjahr feststellen (+5,7 %), was auf günstigere Raffinerie-Margen im Zuge niedriger Ölpreise zurück zu führen ist. Dies erklärt jedoch nur einen Teil des Anstiegs bei der Beförderung. Vielmehr ist es vor allem auf Grund von Sonderfaktoren, sowie auf Grund der an den Öl-Terminmärkten zu einem Anstieg der Transportnachfrage gekommen.

In der ersten Jahreshälfte 2015 stellte sich am Terminmarkt, auf Grund der rasanten Preiseinbrüche, wieder ein leichtes *Contango* ein. Dies bedeutet, dass langfristig mit steigenden Ölpreisen gerechnet wird, was die Lagerhaltung von Ölprodukten profitabel macht. Für die Beförderung der Produkte in die Lager wird die Tankschifffahrt genutzt.

Weitere positive Faktoren sind in der wohl definitiven Schließung einer der beiden schweizerischen Raffinerien zu sehen. Diese Raffinerie (in Collombey / Kanton Wallis) stellte im März 2015 ihren Betrieb ein, und eine Wiederaufnahme ist nicht zu erwarten. Die zweite schweizerische Raffinerie (in Cressier / Kanton Neuenburg) wurde im Mai und Juni sechs Wochen lang gewartet, was ebenfalls zu Produktionsausfällen führte.

<sup>1</sup> Quelle: AG Energiebilanzen (2015), Energieverbrauch in Deutschland – Daten für das 1. Halbjahr 2015.

Als Folge dieser Ausfälle erhöhte die Schweiz die per Binnenschiff ins Land eingeführten Mengen deutlich. Der Umschlag in den Schweizerischen Rheinhäfen beider Basel erhöhte sich um 75 %, und betrug im ersten Halbjahr 1,6 Mio. t (gegenüber 0,9 Mio. t im Vergleichszeitraum des Vorjahres).<sup>1</sup>

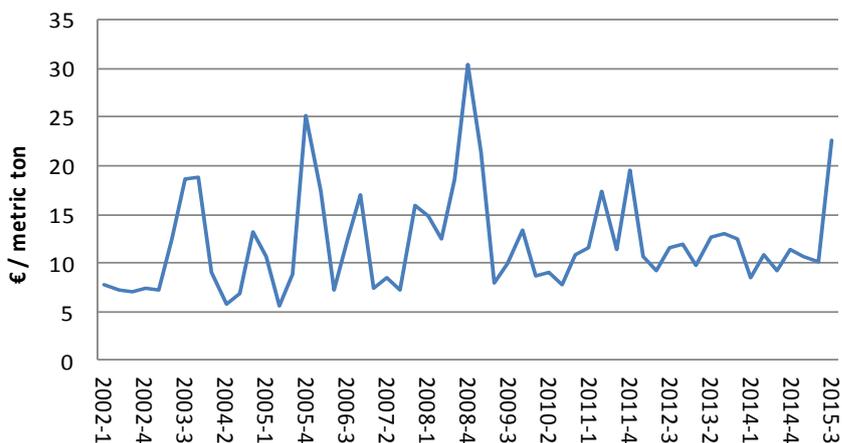
Der Anteil der Rheinschifffahrt innerhalb des Modal Splits lag in 2014, was die Importe von Rohöl und Mineralölprodukte der Schweiz anbelangt, bei 18,7 %.<sup>2</sup> Rechnet man die Rohölimporte heraus, und betrachtet nur die Importe von Mineralölprodukten, so betrug der Modal Split Anteil etwa 32 %. Auf Grund der Schließung der Raffinerie in Collombey ist nun mit einer Erhöhung des Modal Split Anteils der Rheinschifffahrt zu rechnen, und zwar bei beiden Modal-Split-Indikatoren.

Somit ist in diesem Segment, trotz einer weitgehenden Sättigung der Endverbrauchernachfrage, mit Zuwächsen zu rechnen, die auf eine Reallokation der logistischen Aktivitäten zurück zu führen sind.

## b) Frachtraten

Das Frachtratenniveau in der Tankschifffahrt lag in den ersten zwei Quartalen des Jahres 2015 auf einem relativ niedrigen Niveau. Im dritten Quartal kam es jedoch zu einem sehr starken Anstieg, der vor allem im August einsetzte und sich im September bestätigte (siehe Grafik unten). Die Erklärung hierfür ergibt sich vor allem aus der im selben Zeitraum einsetzenden Niedrigwasserperiode auf dem Rhein.

**Abb. 9: Durchschnittliche Gasöl-Frachtraten für Beförderungen in der Tankschifffahrt ab Rotterdam \***



Quelle: Berechnung Sekretariat ZKR nach Daten von PJK International. \* Mittelwert aus den Frachten nach Duisburg, Dortmund, Köln, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Basel. Metric ton = metrische Tonne

Wie oben erläutert, ist es in der ersten Jahreshälfte 2015 am Rohöl-Terminmarkt zu einer Rückkehr von *Contango* gekommen. Es wurde also auf Sicht wieder mit steigenden Ölpreisen gerechnet. Dieses *Contango* stimulierte den Handel mit Ölprodukten, und damit auch die Beförderungen in der Tankschifffahrt und die Höhe der Frachtraten. Es wird geschätzt, dass der Handel mit Mineralölprodukten in den Niederlanden einen Anteil von fast 30 % an der gesamten Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt hat.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Quelle: SVS aktuell – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft – Nr. 6 Juli/August 2015

<sup>2</sup> Quelle: Schweizerische Erdöl-Vereinigung (2015); Erdöl in der Schweiz – Transport, Verarbeitung und Verteilung.

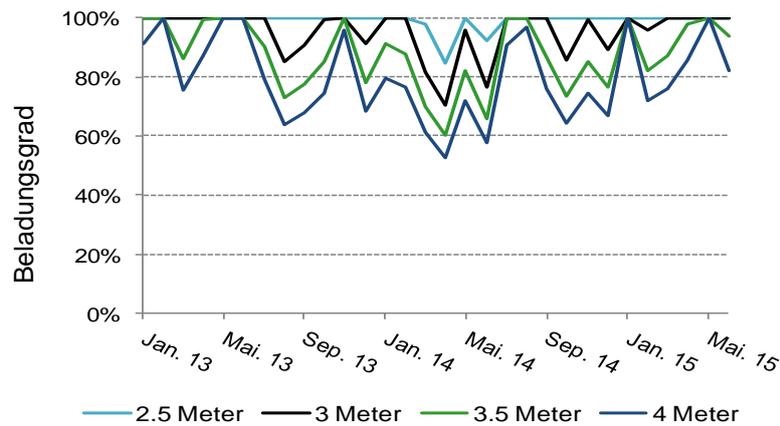
<sup>3</sup> Quelle: ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.

#### IV. Wasserführung

In den ersten Monaten des Jahres 2015 bewegten sich die Pegelwerte an Mittel- und Oberrhein zunächst im üblichen mehrjährigen Rahmen. Gegen Anfang Mai kam es dann auf Grund intensiver Regenfälle zu einer kurzen, aber starken Hochwasserperiode. Der Rhein führte zeitweise so viel Wasser, dass die Schifffahrt am Oberrhein temporär eingestellt werden musste.<sup>1</sup> Nach dem Nachlassen der Niederschläge sanken auch die Pegelwerte am Rhein wieder rasch ab.

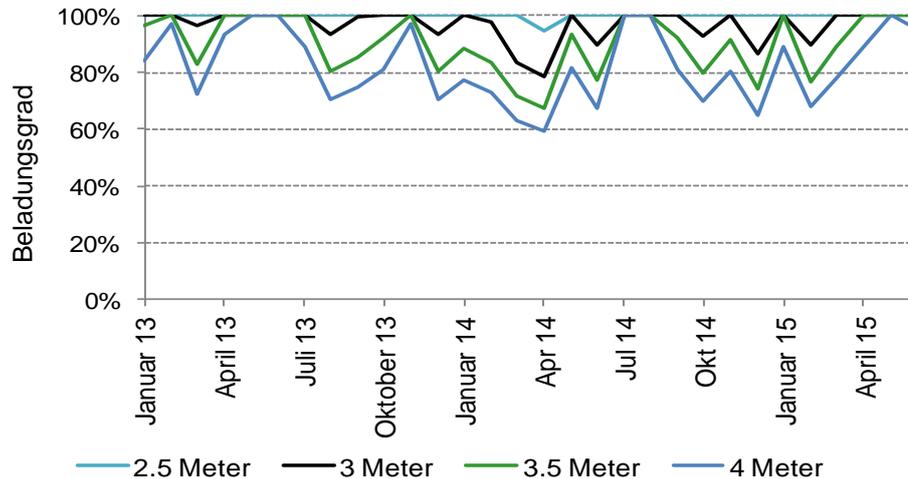
Die zweite Jahreshälfte 2015 war geprägt von einer starken und langanhaltenden Niedrigwasserphase, die in den unten stehenden Grafiken (welche die Daten bis Ende Juni umfassen) noch nicht enthalten ist.

**Abb. 10: Maximal möglicher Beladungsgrad bei Kaub am Mittelrhein für Schiffe mit verschiedenem Tiefgang (2,5 m – 4 m)**



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

**Abb. 11: Maximal möglicher Beladungsgrad bei Maxau am Oberrhein für Schiffe mit verschiedenem Tiefgang (2,5 m – 4 m)**



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

Für den Niederrhein (Pegel Ruhrort) lassen sich für das erste Halbjahr keinerlei Einschränkungen des maximalen Beladungsgrads und der Schifffahrt feststellen.

<sup>1</sup> Quelle: Schweizerisches Bundesamt für Umwelt (2015), Hydrologischer Spezialbericht des Bundesamtes für Umwelt vom 26.5.2015.

## V. Entwicklung des Laderaumangebots

### **Trockenschifffahrt**

Nachdem im Jahr 2013 etwa 48.000 Tonnen an Ladekapazität dem Markt hinzugefügt wurde, deuten die endgültigen Zahlen für 2014 auf eine starke weitere Abnahme um 75 % hin. Die Neubautonnage in 2014 hat ein Niveau von nur noch 12.000 Tonnen. Dabei handelt es sich um etwa zehn bis fünfzehn neue Einheiten, vor allem um Schubleichter und Gütermotorschiffe, die in den Niederlanden in den Markt eingeführt wurden. Ferner sind ein RoRo-Schiff, ein Schubboot und ein Schleppboot auf den Markt gekommen.

In den ersten zehn Monaten des Jahres 2015 sind sieben neue Gütermotorschiffe und Schubleichter im IVR-Register eingetragen worden. Diese Einheiten haben eine gesamte Ladekapazität von rund 20.000 Tonnen, die mittlere Ladekapazität beträgt demnach 2.900 Tonnen. Somit deuten die Zahlen auf eine leichte Erhöhung der dem Markt hinzugefügten Tonnage im Jahre 2015 hin.

Dennoch sind die Neubauraten in den letzten drei Jahren, im Vergleich mit früheren Jahren, und im Verhältnis zur Flottenkapazität äußerst gering. Die Summe der in den Jahren 2013 und 2014 auf den Markt gekommene Tonnage (60.000 t) macht weniger als ein Prozent der westeuropäischen Flottenkapazität in der Trockenschifffahrt (rund 10,5 Mio. t) aus. Dies spiegelt die sehr eingeschränkten Investitionsmöglichkeiten in diesem Segment wider, was unter anderem eine Folge der über Jahre hinweg geringen Frachteinahmen ist und der restriktiveren Kreditvergabe ist.

### **Tankschifffahrt**

Die neuen Einheiten der Tankschifffahrt, die im Schiffsregister der IVR bis Ende Oktober 2015 eingetragen wurden, belaufen sich auf 12 Tankschiffe, ferner ein Bunkerboot. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres wurden 15 Markteinführungen registriert. In 2013 betrug die Zahl in den ersten zehn Monaten noch 24.

Allerdings folgt aus dieser Reduzierung bei der Zahl der neuen Schiffe noch keine entsprechende Verminderung der Neubau-Tonnage. So kommt es auf Grund einer immer weiteren Vergrößerung des Ladevermögens eben nicht zu einer Reduzierung der Neubau-Tonnage, obwohl die Zahl der neu auf den Markt kommenden Schiffe abnimmt.

Der Trend zu immer größeren Tankschiffen setzt sich also weiter fort. So liegt die mittlere Tonnage der im Jahr 2014 auf den Markt gekommenen Einheiten bei 3.245 Tonnen. Die bisherigen Ergebnisse für 2015 deuten auf einen weiteren Anstieg hin (mittleres Ladevermögen der neuen Tankschiffe in 2015: 3.725 Tonnen). Die folgenden Tabellen zeigen die Verteilung der Neubauten nach Tonnage-Größenklassen sowie nach einzelnen Ländern.

**Tabelle 4: Neubauten in der europäischen Tankschifffahrt nach Tonnageklassen \***

Tonnage (t)	2013	2014	2015 *
1000-2000	13	10	4
2000-3000	15	7	3
3000-4000	2	1	2
4000 - 6000	1	3	0
> 6000	0	5	3
Gesamt	31	26	12

Quelle: IVR und [www.vlootshouw.nl](http://www.vlootshouw.nl)

\* Werte für 2015 umfassen die Registereintragungen in den ersten 10 Monaten des Jahres 2015

Dabei fällt auf, dass die in den Niederlanden und in Belgien neu eingesetzten Tankschiffe ein wesentlich höheres Ladevermögen haben als die deutschen Tankschiffe. Dies spiegelt sich auch in den Abmessungen der Schiffe wider. Tankschiffe mit einer Länge von 135 Metern fahren meist unter niederländischer Flagge, und haben ihr Einsatzgebiet oft im ARA-Raum, wo sie auch zur Bunkerung von Seeschiffen, zum „*Floating Storage*“ (*schwimmendes Lager*), und für Verkehre zwischen großen Umschlagsplätzen eingesetzt werden.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Siehe auch: ING Economisch Bureau (2015), Binnentankvaart verliest koers.

Neben diesen größeren Tankschiffen finden sich unter den Neubauten der Jahre 2014 und 2015 aber auch einige 110-Meter-Schiffe und 86-Meter-Schiffe (unter deutscher, aber auch niederländischer Flagge), die auch auf deutschen Kanälen eingesetzt werden können.

**Tabelle 5: Neubauten in der Tankschiffahrt nach Flaggen, gesamte und mittlere Tonnage in 2014**

Land	Anzahl	Gesamte Tonnage	Mittlere Tonnage
Niederlande	12	48.984	4.082
Deutschland	9	18.136	2.015
Belgien	3	11.377	3.792
Schweiz	1	4.193	4.193
Luxemburg	1	1.693	1.693
Gesamt	26	84.383	3.245

Quelle: IVR und Berechnung ZKR

Insgesamt ergibt sich aus den 26 Neubauten des Jahres 2014 eine Neubau-Tonnage von rund 84.400 Tonnen (3 % der Flottenkapazität), gegenüber rund 73.000 t in 2013.

Die obigen Daten, die dem Schiffsregister der IVR entnommen sind, decken sich zu einem sehr großen Teil mit den Daten der Organisation EBIS. So hat es gemäß IVR in 2014 26 Markteinführungen in der Tankschiffahrt gegeben, gemäß EBIS 27. Aus beiden Datenquellen geht eine deutliche Verminderung der Neubaurate seit dem Jahr 2011 hervor.

Für das Jahr 2015 lässt sich noch kein abschließendes Urteil fällen. Am wahrscheinlichsten ist, angesichts eines Vergleichs mit den Ergebnissen in den ersten zehn Monaten des Vorjahres, eine weitere leichte Abschwächung bei der Anzahl der neuen Schiffe, aber eine weitgehend gleichbleibende Neubau-Tonnage. Mit anderen Worten: Es kommen zwar weniger neue Schiffe auf den Markt, allerdings befinden darunter immer mehr sehr große Einheiten (> 4.000 t Ladevermögen), sodass die dem Markt hinzu gefügte Tonnage in etwa gleich bleibt.

**Tabelle 6: Neubauten in der europäischen Tankschiffahrt nach Flaggen (2013-2015\*)**

Tonnage (t)	2013	2014	2015 *
Niederlande	17	12	6
Deutschland	10	9	3
Belgien	3	3	3
Schweiz	2	1	0
Luxemburg	1	1	0
Gesamt	33	26	12

Quelle: IVR und [www.vlootshouw.nl](http://www.vlootshouw.nl)

\* Werte für 2015 umfassen die Registereintragungen in den ersten 10 Monaten des Jahres 2015

### **Fahrgastschiffahrt**

Im Jahre 2014 kamen rund 30 neue Kreuzfahrtschiffe für Europas Flüsse auf den Markt. Für das Jahr 2015 wurde, gemäß einer wichtigen Quelle<sup>1</sup> von einem leichten Rückgang ausgegangen. Diese Einschätzung lässt sich jedoch, auf Grund neuester Zahlen der IVR, so nicht mehr aufrechterhalten.

Vielmehr deuten die IVR-Zahlen für die ersten zehn Monate des Jahres 2015 auf eine anhaltend hohe, wenn nicht gar weiter steigende Neubaurate hin. So wurden von Januar bis Oktober 2015 sogar etwas mehr neue Kreuzfahrtschiffe in das IVR-Register eingetragen (27) als im gesamten Jahr 2014 (26).

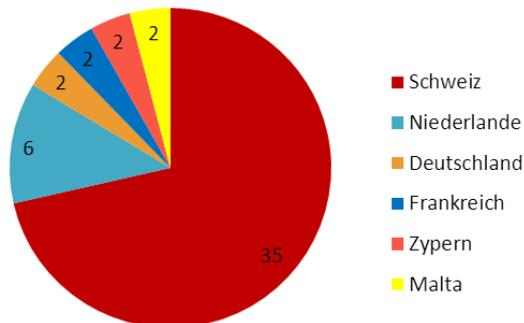
Bei der Verteilung dieser Schiffe auf einzelne Flaggenstaaten entfällt auf die Schweiz der weit überwiegende Anteil (rund 70 bis 75 %). Weitere Flaggenstaaten in 2014 und 2015 waren die Niederlande, Deutschland, Frankreich, Malta und Zypern.

<sup>1</sup> Hader & Hader (2014), The River Cruise Fleet Handbook 2014/15

Der Großteil der in 2014 und 2015 neu auf den Markt gekommenen Schiffe hat eine Länge von 135 Metern und eine Breite von 11 bis 11,50 Meter. Dieser auch als „Long Ship“ bezeichnete Schiffstyp verfügt über eine Passagierkapazität von etwa 190 Personen. Neben diesen „Long Ships“ tauchen unter den Neubauten aber auch noch einige wenige 110 Meter Schiffe auf.

Die beiden unter französischer Flagge im Jahr 2015 auf den Markt gekommenen Schiffe sind deutlich kleiner (Länge von 80 bzw. 89 Metern) und haben eine geringere Passagierkapazität (96 bzw. 132 Passagiere), was eher den Gegebenheiten und Traditionen des französischen Marktes entspricht. Eines dieser Schiffe wird auf der Loire, dem längsten Fluss Frankreichs fahren, und damit einen weiteren europäischen Wasserweg für die sich dynamisch entwickelnde Branche erschließen.

**Abb. 12: Neu auf den Markt gekommene Flusskreuzfahrtschiffe im Jahr 2014 und in den ersten zehn Monaten des Jahres 2015 – Anzahl der Schiffe nach Flaggen**



Quelle: IVR

## VI. Betriebsbedingungen in der ersten Hälfte 2015

### Umsatzentwicklung

Die Umsatzentwicklung im Transportgewerbe ist von saisonalen Schwankungen geprägt, die je nach Verkehrsträger unterschiedliche Formen annehmen können. Eine korrekte Interpretation von unterjährigen Entwicklungen beim Umsatz setzt die Kenntnis der saisonalen Schwankungen und der Saisonstruktur voraus.

In der Binnenschifffahrt sind die saisonalen Schwankungen das Ergebnis einer Vielzahl von Einflussfaktoren. In der Güterschifffahrt sind vor allem die jahreszeitlichen Schwankungen des Wasserstands, welche Auswirkungen auf die Frachtraten und damit auf den Umsatz haben, zu nennen.

Ferner ist auch die Mengenentwicklung der Transporte nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt. So werden im Herbst im Allgemeinen die höchsten Beförderungsmengen beobachtet (siehe Abbildungen 4 und 5). Dies geht darauf zurück, dass bei mengenmäßig ins Gewicht fallenden Gütersegmenten (vor allem Mineralölprodukte und landwirtschaftliche Erzeugnisse) im Herbst ein jahreszeitlicher Höhepunkt erreicht wird.

In der Personenschifffahrt sind die saisonalen Schwankungen noch stärker ausgeprägt als in der Güterschifffahrt; ferner unterscheidet sich ihre Struktur auch von jener in der Güterschifffahrt.

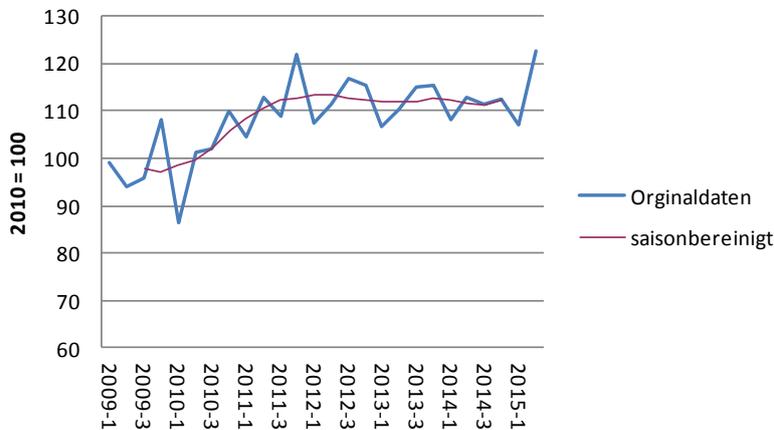
Die Auswertung von Quartalsdaten des Umsatzes für die **Niederlande** und für **Deutschland** zeigt, in Übereinstimmung mit obigen allgemeinen Beobachtungen, folgende empirische Regelmäßigkeiten:

- In beiden Ländern stellt der Umsatz im ersten Quartal eines Jahres stets das jahreszeitliche Minimum dar, während im dritten und vierten Quartal die jahreszeitlichen Maxima erreicht werden.<sup>1</sup>
- Bei der Passagierschifffahrt sind die saisonalen Zyklen um ein Vielfaches stärker als in der Güterschifffahrt. Dies ergibt sich aus den Charakteristiken der Personenbeförderung, welche, trotz aller Bemühungen, die Saison in den Winter hinein auszudehnen, doch stets noch von einem Aktivitätsschwerpunkt im Sommer geprägt ist.

<sup>1</sup> Dies ergibt sich bei einer Auswertung von Quartalsdaten des Umsatzes (Quelle: CBS, destatis) über mehrere Jahre.

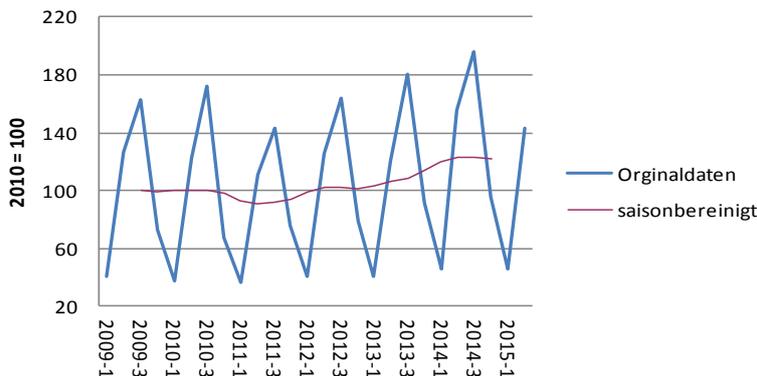
In den folgenden beiden Abbildungen ist die Umsatzentwicklung für Deutschland dargestellt, nach einzelnen Quartalen, und getrennt für die Güter- und die Passagierschifffahrt. Es zeigt sich die oben erwähnte Saisonstruktur, wobei die weitaus stärkeren Zyklen in der Passagierschifffahrt klar erkennbar sind.

**Abb. 13: Umsatzentwicklung in der deutschen Güterschifffahrt (Index 2010 = 100)\***



Quelle: destatis

**Abb. 14: Umsatzentwicklung in der deutschen Passagierschifffahrt (Index 2010 = 100)\***



Quelle: destatis

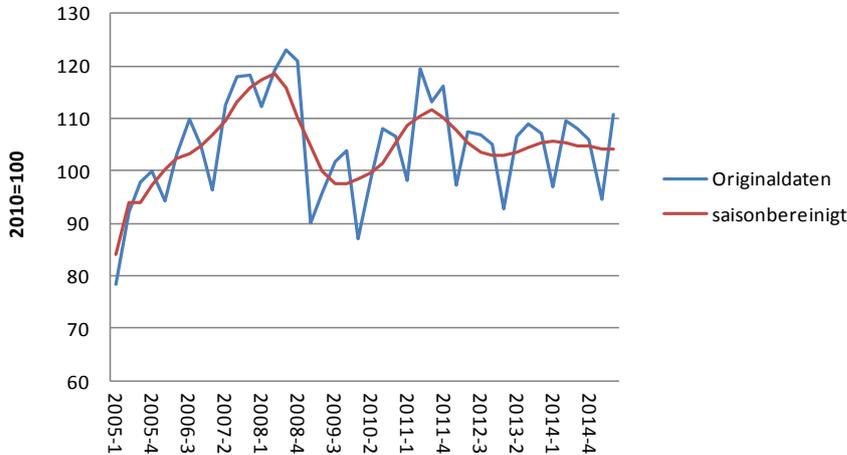
Man erkennt hierbei für die **deutsche Güterschifffahrt**, dass die saisonbereinigte<sup>1</sup> Umsatzentwicklung in den Jahren 2012, 2013 und 2014 einem relativ flachen Trendverlauf folgte. Abgesehen von saisonalen Schwankungen ist der Umsatz also kaum gestiegen. Am aktuellen Rand, im zweiten Quartal des Jahres 2015, kam es hingegen zu einem unerwartet starken Anstieg nach oben. Dieses Plus betrug gegenüber dem zweiten Quartal des Vorjahres immerhin 9 %.

In der **deutschen Personenschifffahrt** ist für den saisonbereinigten Umsatz ein leicht ansteigender Trend erkennbar, etwa ab dem Jahr 2013. Der Umsatz im ersten Quartal des laufenden Jahres war allerdings etwas geringer als im Vorjahr. Für das zweite Quartal 2015 ist sogar ein um 8 % geringerer Umsatz – im Verhältnis zum Vorjahresquartal – festzustellen. Im mehrjährigen Vergleich liegen die Werte des ersten Halbjahres 2015 aber noch im Einklang mit einem ansteigenden Trend. Die Umsatzwerte im ersten Halbjahr 2015 sind zwar etwas niedriger als im ersten Halbjahr 2014, aber eindeutig höher als in den ersten Halbjahren 2011, 2012, 2013.

<sup>1</sup> Eine Bereinigung der Werte um die saisonalen Zyklen ergibt die saisonbereinigte Reihe. Sie umfasst den langfristigen Trend und die Konjunktur und wird auch als „glatte Komponente“ bezeichnet.

Für die **niederländische Binnenschifffahrt** sind die Umsatzdaten nur für die gesamte Branche erhältlich. Der Index basiert auf dem Umsatz im gesamten Gewerbe, es wird hier also keine Unterscheidung nach Güter- und Passagierschifffahrt gemacht. Die folgende Grafik zeigt die Umsatzentwicklung als Index (2010 = 100), über den Zeitraum von 2005 bis zum zweiten Quartal 2015.

**Abb. 15: Umsatzentwicklung im niederländischen Binnenschifffahrtsgewerbe (Index 2010 = 100)**



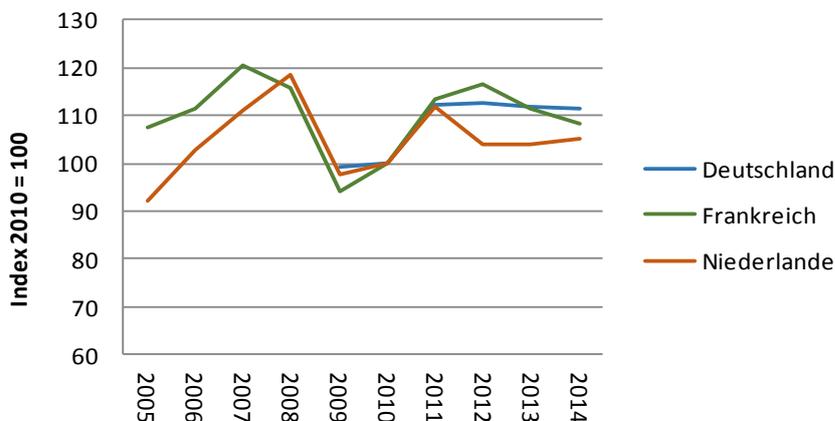
Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) und Berechnung ZKR (Saisonbereinigung)

Die Umsätze in den Niederlanden haben in den letzten Jahren ebenfalls stagniert. Im ersten Halbjahr 2015 lagen die Umsätze etwas niedriger als im Vorjahreszeitraum, aber höher als im ersten Halbjahr 2013. Im Vergleich zum langjährigen Zeitraum von 2005 bis 2015 lagen die Umsätze im ersten Halbjahr 2015 um rund 2 % über dem Mittelwert dieses Zeitraums.

Für die **französische Binnenschifffahrt** sind Umsatzdaten nur auf Jahresbasis vorhanden, welche, zusammen mit den niederländischen und deutschen Jahresdaten, unten dargestellt werden.

Folgende Grafik zeigt den Jahresverlauf des Umsatz-Index für die drei Länder. Der Index basiert auf dem Umsatz im gesamten Gewerbe, es wird hier also keine Unterscheidung nach Güter- und Passagierschifffahrt gemacht.

**Abbildung 16: Jährliche Umsatzentwicklung im deutschen, französischen und niederländischen Binnenschifffahrtsgewerbe (Index 2010 = 100)**



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS); destatis; INSEE

## Kostenentwicklung

### Treibstoffkosten

Im Zuge der fallenden Ölpreise in der zweiten Jahreshälfte 2014 kam es, mit einer zeitlichen Verzögerung, zu einem starken Rückgang der Gasölpreise. Letztere waren, gemäß dem CBRB-Gasolie-Index, in der ersten Hälfte von 2015 um 15 bis 20 % niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Abbildung 17: Entwicklung der Gasölpreise in den Niederlanden \*



Quelle: CBRB \* in Euro je 100 Liter, ohne Mehrwertsteuer und CDNI-Gebühr

Dies verschaffte der Binnenschifffahrt eine gewisse Entlastung, auch im Vergleich mit der Bahn, die von dieser Kostenentlastung nicht betroffen war, da sie bezüglich des Antriebs kaum noch von fossilen Brennstoffen abhängig ist.

### Personalkosten

In den Ländern Westeuropas ist das Niveau der Arbeitskosten in der Binnenschifffahrt nicht überall gleich hoch. Gemäß einer aktuellen Studie bestehen bei der Höhe der gesamten Arbeitskosten Unterschiede von 40 bis zu 60 %. Am höchsten sind die Arbeitskosten in Belgien und Frankreich, am niedrigsten in der Schweiz und in Luxemburg.<sup>1</sup>

Das hohe Niveau der Arbeitskosten in Belgien ist auch für die Gesamtwirtschaft insgesamt feststellbar, und erklärt sich durch die sehr hohen Lohnnebenkosten. Gemäß Eurostat haben Frankreich und Belgien zusammen mit Schweden die höchsten Lohnnebenkosten (bezogen auf den Bruttoverdienst) innerhalb der EU.<sup>2</sup> Zu den Lohnnebenkosten gehören die Sozialversicherungsbeiträge des Arbeitgebers, Lohn- und Gehaltsfortzahlungen im Krankheitsfall, und die betriebliche Altersversorgung. Für eine international ausgerichtete Branche wie die Binnenschifffahrt bringen hohe Arbeitskosten für personalintensive Betriebe besonders starke Wettbewerbsnachteile mit sich.

Im ersten Halbjahr 2015 haben sich die Löhne und Gehälter in den Niederlanden und in Deutschland, nach Informationen der deutschen und niederländischen Verbände (BDB bzw. CBRB) nur leicht erhöht. In Deutschland erfolgte eine Erhöhung der Vergütungen in der Güter- und Fahrgastschifffahrt um 1,1 % zum 1. Juli 2015. Im Vorjahr hatte es zum 1. Juli einen Anstieg um 2,3 % gegeben. Der derzeitige Tarifvertrag, der zwischen dem Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der Gewerkschaft Ver.di ausgehandelt worden war, ist noch bis Ende des Jahres gültig.

In den Niederlanden war gemäß den Lohn Tabellen des CBRB zum 1. Juli 2015 eine Erhöhung der Löhne und Gehälter um durchschnittlich 0,5 % (im Vergleich zum Vorjahr) eingetreten.

<sup>1</sup> Siehe: Studie « Concurrentiepositie binnenvaart » - Endbericht im Auftrag des ITB ; Autoren : RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; erschienen im Oktober 2015.

<sup>2</sup> Siehe: Statistisches Bundesamt (destatis), EU-Vergleich der Arbeitskosten 2014, Meldung vom 4. Mai 2015.

Zum 1. Januar 2015 wurde in Deutschland ein gesetzlicher Mindestlohn in Höhe von 8,50 € brutto je Stunde eingeführt. Für Transitverkehre ist die Anwendung des Mindestlohns nach Einsprüchen seitens der Europäischen Kommission ausgesetzt worden. Für die inländischen Verkehre bleibt er gültig.

#### *Kapitalkosten*

Obwohl das allgemeine Zinsniveau seit einiger Zeit sehr niedrig ist, bleiben die Kapitalkosten für viele Unternehmen hoch. Der Grund besteht in der langen Laufzeit von Krediten in der Schiffsfinanzierung (mindestens 10 Jahre). Gerade bei Tankschiffen sind 15 bis 17 Jahre typisch.<sup>1</sup> Somit sind gerade die zahlreichen Neubauten in der Tankschiffahrt aus dem Zeitraum 2006 bis 2012 noch mit einem hohen Zinsniveau belastet (6-7 %). Im Vergleich mit der Trockenschiffahrt ist das Niveau der Kapitalkosten in der Tankschiffahrt somit höher, angesichts einer jungen, kapitalintensiven Flotte.

In den Jahren seit der Wirtschafts- und Finanzkrise haben sich die Zugangsmöglichkeiten zu Krediten verschlechtert. Das Problem stellt sich selbst für Kleinkredite bis 250.000 €. Diese Kredite werden oft von Selbständigen benötigt, um dringende Investitionen zu tätigen. Die Erschwernis, zu solchen Krediten zu gelangen, kann auch die Unternehmensnachfolge gefährden.<sup>2</sup> Auch gibt es für kleine Schiffe im Prinzip keinen Neubaumarkt mehr.

Der Eintritt junger Unternehmer in die Binnenschiffahrt wird damit sehr erschwert. Eine weitere, negative Folge, ist die Blockierung der wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklungsperspektiven im Segment kleiner Schiffe. Dieses Segment ist von großem Nutzen für die Binnenschiffahrt, da es eine Präsenz der Binnenschiffahrt in der geografischen Tiefe ermöglicht.

Auf Grund dieser Hindernisse sind nun nichtgewinnorientierte, genossenschaftliche Kooperationen<sup>3</sup> entstanden, die eine Selbst-Finanzierung von Unternehmern für Unternehmer ermöglichen. Kreditanträge werden von einem Gremium erfahrener Unternehmer einer Risikobewertung unterzogen; dem kreditnehmenden Unternehmer wird auch ein „Coach“ zur Seite gestellt, der ihn bei der Umsetzung seines Projektes wirtschaftlich berät.

#### *Wartungs- und Reparaturkosten*

Die Stahlpreise sind im gesamten Jahresverlauf 2015 durchwegs gesunken, auf Grund der ebenfalls rückläufigen Rohstoffpreise bei Eisenerz. Demzufolge sind auch die Reparaturkosten in der Binnenschiffahrt rückläufig gewesen.

#### *Versicherungskosten*

Bereits seit mehreren Jahren nimmt die Unfallrate in der Binnenschiffahrt ab. Dies belegen amtliche Zahlen für Deutschland und die Niederlande. Aus diesem Grund besteht auch keine Notwendigkeit zu einer Erhöhung der Versicherungsprämien.

#### *Fazit Betriebsbedingungen*

Die Umsätze in der Güterschiffahrt haben in den letzten drei Jahren im Großen und Ganzen stagniert.<sup>4</sup> In der Passagierschiffahrt gibt es einen doch merklichen Aufwärtstrend, der sich auch in Form eines Aufbaus an Beschäftigung zeigt.<sup>5</sup>

Die Kostenentwicklung ist in 2015 und auch in 2016 von sinkenden Kosten geprägt, vor allem dank der Entlastung bei den Brennstoffkosten. Geringere Entlastungen gibt es auch bei den Reparaturkosten, dank gesunkener Stahlpreise.

---

<sup>1</sup> Siehe : Studie « Concurrentiepositie binnenvaart » - Eindrapport ; Autoren : RebelGroup / BMT surveys / Eric Van Hooydonk Advocaten; erschienen im Oktober 2015.

<sup>2</sup> Siehe: Navigation, Ports & Intermodalité (2015), Les bateliers néerlandais veulent s'autofinancer, 27.01.2015

<sup>3</sup> Zwei Beispiele aus den Niederlanden bzw. aus Frankreich: Die „Binnenvaart Kredietunie Nederland“ (<http://www.binnenvaartkredietunie.nl/over-bkn>), sowie die französische Gesellschaft „Entreprendre pour le fluvial“ (<http://www.entreprendre-fluvial.com/>)

<sup>4</sup> Eine in allerjüngster Zeit (2. Quartal 2015) erfolgte Erhöhung in Deutschland bedarf noch einer Bestätigung.

<sup>5</sup> Siehe hierzu das ECO-Dokument ECO (15) 14, „Arbeitsmarkt-Indikatoren in der europäischen Binnenschiffahrt - Vorstellung neuerer Ergebnisse“, April 2015

Die Kapitalkosten sind für bestehende Aktiva vom relativ hohen Zinsniveau früherer Jahre bestimmt, und können daher vom derzeit sehr niedrigen Zinsniveau kaum beeinflusst werden. Die Möglichkeiten der Ersatz- und Neubauinvestitionen sind, gerade für kleine Betriebe, trotz sehr niedriger aktueller Zinssätze, stark eingeschränkt, angesichts geringer finanzieller Reserven und einer zurückhaltenden Kreditvergabe. Investitionen in dringend benötigte Maßnahmen, auch zur ökologischen Modernisierung der Flotte, werden dadurch relativ stark gehemmt. Nur in Einzelfällen sind solche Investitionen zu beobachten.<sup>1</sup>

Insgesamt haben sich die Betriebsbedingungen im Jahr 2015 nicht wesentlich verbessert, aber die Mengenentwicklung zeigt immerhin wieder etwas mehr nach oben. Dies sollte sich – bei einer Fortsetzung des Wachstums – mittel- bis langfristig auch auf die Frachtraten, die Umsätze und die Investitionsneigung positiv auswirken.

---

<sup>1</sup> Vgl.: Rabobank (2015), Rabobank Cijfers & Trends, Branche-Informatie Binnenvaart, 29.10.2015 sowie: Kölner Hafenzeitung, Jahrgang 7, September 2015.

## **VI. Perspektiven für 2016**

### ***Beförderungsnachfrage in der Trockenschiffahrt***

Der Ausblick für die Transportkonjunktur im kommenden Jahr ist insgesamt positiv. Zwar trifft dies nicht für alle Teilsegmente der Trockenschiffahrt zu, die Mehrzahl befindet sich jedoch auf einem ansteigenden Trend. Als Beispiel ist hier der Bereich der Sande, Erden & Baustoffe zu nennen, der seit Jahren leichte Zuwächse erzielt. Dies gilt auch für die Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse. Vervollständigt wird das insgesamt positive Bild durch Zuwächse bei Metallen und sonstigen Gütern.

Die sich negativ entwickelnden Teilsegmente sind die festen Brennstoffe (Steinkohle) und - bis zu einem gewissen Grade - auch die Eisenerze. Beide Rohstoffe sind von der Konjunktur in der Stahlindustrie abhängig, die sich jedoch gegen Ende des Jahres 2015 in einer Schwächephase befindet. Rückläufige Auftragsgänge, vor allem aus dem außereuropäischen Ausland, tragen dazu bei. Negativ zu Buche schlägt für die Kohle auch die Ausrichtung der Energiepolitik auf erneuerbare Energien, die sich weiter fortsetzen wird und den Spielraum für Kohletransporte langfristig einengt.

Somit ist für 2016 zu erwarten, dass Zuwächsen im Bereich der Sande, Erden & Baustoffe, Agrarerzeugnisse und Nahrungs- und Futtermittel Verluste bei Erzen und vor allem bei Kohle gegenüber stehen werden. Bei Abwägung der Entwicklungen je Teilsegment, und unter Berücksichtigung der Anteile der Teilsegmente am Gesamtaufkommen, ist insgesamt für das kommende Jahr mit einem verhaltenen Wachstum zu rechnen, das größtmäßig in etwa dem Wachstum des ersten Halbjahres 2015 (also rund 3 %) entsprechen dürfte.

### ***Beförderungsnachfrage in der Tankschiffahrt***

Die Trends beim Transport von Mineralölprodukten dürften bis zu einem gewissen Grade auch noch im Jahre 2016 anhalten. Der anhaltend niedrige Ölpreis wirkt sich positiv auf die Lagerhaltung, und damit auch auf die Transportnachfrage aus. Weiterhin gibt es strukturelle Veränderungen, wie die Schließung von Raffinerien in der Schweiz. Da die Produktionsmengen dieser Raffinerien per Pipeline ausgeliefert wurden, und die fehlenden Mengen nun durch mehr Importe über den Rhein ausgeglichen werden, lässt sich von einem positiven Struktureffekt für die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein sprechen.

Für die Transporte von chemischen Erzeugnissen ist eine Erholung von der derzeit gedämpften Lage zu erwarten. Dies umso mehr, als dass der Trend sowohl in der chemischen Industrie, als auch bei der Beförderung chemischer Erzeugnisse auf dem Rhein über mehrere Jahre hinweg doch positiv ist. Insgesamt ist für die Tankschiffahrt mit einem Zuwachs von rund 3 bis 5 % zu rechnen.

## Anhang

**Tabelle 7 : Beförderungsaufkommen auf dem traditionellen Rhein in den ersten Halbjahren 2014 und 2015 (in Mio. t bzw. %)**

Gütersegment	Beförderung I/2014	Beförderung I/2015	Änderungsrate 2014/2013	Änderungsrate 2015/2014
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	5,5	6,2	-11,5%	+11,5 %
Nahrungs- und Futtermittel	3,5	3,5	+5%	+/- 0 %
Erze	16,7	13,4	+16,8%	+/- 0 %
Metalle	5,7	6,1	+6%	+7 %
Sande, Erden & Baustoffe	12,8	13,0	+6%	+1,5 %
Kohle	16	15,6	-7%	-2,6 %
Mineralölprodukte	13,7	15,3	-13%	+11,7 %
Chemische Erzeugnisse	10,7	10,7	+2,6%	-2,8 %
Container	7,9	8,2	+2,5%	+3,5 %
Übrige Güter	3,2	6,6		
<b>GESAMT</b>	<b>95,7</b>	<b>98,6</b>	<b>-0,5 %</b>	<b>+3,0 %</b>

Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis

## Prognosen für 2016

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft und Nahrungs- und Futtermittel	Leicht positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen	13 %	+
Kohle	Stagnation bis Rückgang der Importkohlemengen erwartet	22 %	-
Stahlindustrie: Erze	Konjunkturindikatoren in der Stahlindustrie von Stagnation bzw. Schwächephasen gekennzeichnet	18 %	0
Stahlindustrie: Metalle	positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen	8 %	+
Sande, Erden, Baustoffe	Leicht positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen	18 %	+
Übrige Güter (darunter Container)	Wachstum im Containerbereich ist robust und relativ hoch (3-4 %)	20 %	+
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschiffahrt</b>			<b>+</b>
Erdölprodukte	Anhaltend niedriger Ölpreis wird erwartet, und dürfte den Mineralölmarkt beleben	60 %	+
Chemie	Produktion und Transporte im Chemie-Bereich langfristig aufwärts gerichtet	40 %	0
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschiffahrt</b>			<b>+</b>

**Quellen:**

Wirtschaftsvereinigung Stahl  
 Verein deutscher Kohleimporteure  
 Verband der chemischen Industrie  
 Prognosen ZKR

<b>Entwicklung</b>	
0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / ++
11 % bis 15 %	--- / +++
16 % bis 20 %	---- / ++++
über 20 %	----- / +++++

## PROTOKOLL 14

### **Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV**

#### **Systematische Anpassung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a an die bereits erfolgte Änderung des § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a**

Mit dieser Änderung soll in systematischer Übereinstimmung mit § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a (Beschluss 2014-II-13) klargestellt werden, dass nach einem Jahr Fahrzeit als Matrose jeder Antragsteller, der eine anerkannte nichtrheinische Ausbildung absolviert hat, die Qualifikation „Bootsmann“ erwerben kann. Dies ist möglich, weil sich der besagte Matrose auf eine „Befähigung zum Matrosen im Sinne einer Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen“ im Sinne des § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a, 4. Bindestrich berufen kann.

#### **Alternativen**

Zur obigen Formulierung wird keine Alternative vorgeschlagen.

#### **Auswirkungen der Änderung auf die Privatwirtschaft und die öffentliche Verwaltung**

Die jetzige Änderung wird sich positiv auf die Privatwirtschaft auswirken. Sie stellt eine einfache und konsequente Möglichkeit für Personen dar, die bereits als Matrose aufgrund ihrer anerkannten nichtrheinischen Ausbildung auf dem Rhein beschäftigt werden, die Befähigung zum Bootsmann zu erlangen. Auf diese Weise wird eine volle Gleichstellung mit den Personen hergestellt, die nach den Vorgaben der ZKR-Mitgliedstaaten die Befähigung zum Matrosen erlangt haben. Mit der Änderung von § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a leistet die ZKR einen effektiven Beitrag zur Behebung des Fachkräftemangels in der Binnenschifffahrt, da mit Abschluss der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen und der bereits erfolgten Änderung des § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV mehr Fachpersonal für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein zur Verfügung steht.

Die Änderung wird keine zusätzliche Belastung für die öffentliche Verwaltung nach sich ziehen. Die Schifferdienstbücher, die bereits die Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen enthalten, müssen zwar überprüft werden. Dieses Verfahren ist jedoch jenem zur allgemeinen Anerkennung von Fahrzeiten weitgehend identisch.

Da die Befähigung zum Bootsmann von allen Personen geltend gemacht werden kann, die eine Befähigung zum Matrosen im Sinne der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen erlangt und im Anschluss eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr als Matrose gesammelt haben, stellt dieses Verfahren insgesamt eine administrative Vereinfachung dar. Eine individuelle Anerkennung entfällt und dadurch werden die Kosten für die Verwaltung und die Antragsteller reduziert.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens zur Förderung der Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes,

unter Hinweis auf die Basler Erklärung vom 16. Mai 2006, wonach die Rheinschiffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen,

in dem Bewusstsein, dass, aufbauend auf der Anerkennung nichtrheinischer durch Berufsausbildung erworbener Befähigungen zum Matrosen, die Möglichkeit des Erwerbs der Befähigung „Bootsmann“ eine Maßnahme darstellt, die zum Ziel hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik des Sektors beizutragen,

beschließt die Änderung von § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wie in der Anlage zu vorliegendem Beschluss aufgeführt.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung tritt am 1. Dezember 2016 in Kraft.

## **Anlage**

**Anlage zu Protokoll 14**

§ 3.02 Nummer 5 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

- „a) eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr als Matrose und
- ein erfolgreicher Abschluss der Ausbildung nach Nummer 2 oder
- eine andere mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung an einer Schifferberufsschule oder
- eine andere mit Erfolg abgelegte, von der zuständigen Behörde anerkannte Matrosenprüfung oder
- eine Befähigung zum Matrosen im Sinne einer Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen;

oder“.

## PROTOKOLL 15

### **Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art Änderungen der Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§§ 1.10 und 7.08)**

1. Die ZKR unterstützt die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Brennstoff für die Binnenschiffahrt. In ihrer Vision 2018 postuliert sie: *„Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien, insbesondere von Flüssigerdgas (LNG), werden unter Betrachtung der Sicherheitsbedingungen gefördert.“* Aus diesem Grund hat sie auf ihrer Frühjahrsplenartagung 2015 Änderungen der RheinSchPV und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) beschlossen (Protokoll 2015-I-7). Eine Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) ist vorgesehen.
2. Nach den Bestimmungen der RheinSchPV müssen sich an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, bestimmte Unterlagen (Betriebshandbuch, Sicherheitsrolle) und Sachkundebescheinigungen für das am Bunkervorgang beteiligte Personal befinden.
3. Diese Unterlagen und Bescheinigungen sind in der RheinSchUO bzw. der RheinSchPersV festgelegt.
4. Um Missverständnissen vorzubeugen, erscheint es zweckmäßig, dort, wo auf diese Unterlagen und Bescheinigungen Bezug genommen wird, von der RheinSchPV auf die RheinSchUO und die RheinSchPersV zu verweisen. Ziel dieser Änderung in Anlage 1 ist es daher, eindeutig klarzustellen, welche Unterlagen und Bescheinigungen an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, mitzuführen sind.
5. Die Änderung in Anlage 2 dient zur Berichtigung eines Fehlers. So sollen mit dieser Änderung Vorschriften wiederhergestellt werden, die bis zum 30. November 2015 in Kraft sind und aufgrund eines Nummerierungsfehlers im Gefolge des Inkrafttretens des Beschlusses 2015-I-7 gestrichen wurden. Um das rechtliche Vakuum so gering wie möglich zu halten, wird vorgeschlagen, Anlage 2 am 1. Februar 2016 in Kraft treten zu lassen.
6. Die Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) tritt am 1. Dezember 2016 und die Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein am 1. Juli 2016 in Kraft. Um die RheinSchPV 2015 nicht dreimal ändern zu müssen, wird vorgeschlagen, dass diese Änderung in Anlage 1 der RheinSchPV erst am 1. Dezember 2016 in Kraft tritt. Die Änderung betrifft Anordnungen vorübergehender Art, die bis zum 30. November 2018 gültig sind. Um Kohärenz zu gewährleisten, erfolgen die in der Anlage aufgeführten Änderungen der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art, für die dasselbe Gültigkeitsende (30. November 2018) festgelegt wurde.
7. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

#### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen**

Anlage 1 des vorliegenden Beschlusses enthält die Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Klarstellung der auf der Frühjahrsplenartagung 2015 beschlossenen Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (Protokoll 2015-I-7). Die Änderung sieht vor, in die RheinSchPV Verweise auf die anderen ZKR-Verordnungen aufzunehmen, in denen die gemäß der in der RheinSchPV enthaltenen Liste an Bord mitzuführenden Unterlagen (Betriebshandbuch und Sicherheitsrolle) und Bescheinigungen festgelegt sind.

Art und Inhalt des Betriebshandbuchs und der Sicherheitsrolle werden durch eine Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) näher bestimmt, die am 1. Dezember 2016 in Kraft tritt.

Die für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff erforderliche Sachkunde wird durch eine Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) festgelegt, die am 1. Juli 2016 in Kraft tritt (Protokoll 2015-I-7).

Mit Anlage 2 zu vorliegendem Beschluss soll ein Versäumnis bereinigt werden. Bei der Verabschiedung der Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (Beschluss 2015-I-7) wurden Nummer 1 und 2 von § 7.08 neu gefasst und unter Nummer 3 und 4 neue Vorschriften eingefügt. Die Vorschriften betreffend die Aufsicht, die vor der Annahme von Beschluss 2015-I-7 Gegenstand von Nummer 3 und 4 waren, hätten als künftige Nummern 5 und 6 von § 7.08 beibehalten werden sollen. In Beschluss 2015-I-7 wurden die Nummern 5 und 6 jedoch vergessen. Mit vorliegender Anlage 2 sollen die diesbezüglichen Vorschriften, die bis zum 30. November 2015 in Kraft sind, wieder hergestellt werden. Um das rechtliche Vakuum so gering wie möglich zu halten, wird vorgeschlagen, Anlage 2 ausnahmsweise am 1. Februar 2016 in Kraft treten zu lassen.

### **Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Eine Alternative zu der Änderung in Anlage 1 wäre, auf die Verweise auf die RheinSchUO und die RheinSchPersV zu verzichten. Ein solcher Verzicht hätte keinen Widerspruch zwischen den Verordnungen zur Folge. Durch die Aufnahme der Verweise in die RheinSchPV könnte jedoch mehr Klarheit über Art und Inhalt der geforderten Unterlagen (Betriebshandbuch und Sicherheitsrolle) und Bescheinigungen geschaffen werden. Zudem könnten Interpretationsfehler vermieden werden.

### **Folgen dieser Änderungen**

Die in Anlage 1 vorgeschlagene Änderung betrifft zwei Paragraphen der derzeitigen Fassung der RheinSchPV und stellt eindeutig klar, welche Unterlagen sich an Bord befinden müssen. Die gewählte Vorgehensweise stimmt mit der sonstigen Vorgehensweise in der RheinSchPV überein, wonach soweit möglich die genaue Art der Urkunde (§ 1.10) angegeben wird.

Nr. 1 des Änderungsvorschlags in Anlage 1 ergänzt den aktuellen Wortlaut des § 1.10 durch Verweise auf die RheinSchUO und die RheinSchPersV.

Nr. 2 des Änderungsvorschlags in Anlage 2 ergänzt den aktuellen Wortlaut des § 7.08 durch einen Verweis auf die RheinSchPersV.

### **Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen**

Es wäre möglich, auf die in Anlage 1 vorgeschlagene Änderung zu verzichten. Allerdings gehen aus der derzeit gültigen Fassung der RheinSchPV Art und Inhalt des Betriebshandbuchs, der Sicherheitsrolle und der für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff erforderlichen Sachkunde nicht eindeutig hervor. Dies könnte zu anderen Interpretationen führen als von der ZKR beabsichtigt.

Es wäre möglich, auf die in Anlage 2 vorgeschlagene Änderung zu verzichten. Dies hätte zur Folge, dass für Fahrzeuge, die verpflichtet sind, eine einsatzfähige Wache an Bord zu haben, die Aufsicht entfällt. Dies könnte sich auf die Sicherheit auswirken, wenn niemand in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in Anbetracht der Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein betreffend die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die Änderung in Anlage 1 gilt vom 1. Dezember 2016 bis zum 30. November 2018.

Die Änderung in Anlage 2 gilt vom 1. Februar 2016 bis zum 30. November 2018.

## **Anlagen**

Anlage 1: Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§ 1.10 und 7.08 Nummer 2)

Anlage 2: Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§ 7.08 Nummer 5 und 6)

### **Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

1. *§ 1.10 Nr. 1 Doppelbuchstaben ad und ae wird wie folgt gefasst:*
  - „ad) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, das in Anlage T Nr. 1.4.8 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgeschriebene Betriebshandbuch und die in § 8b.03 Nr. 1 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgeschriebene Sicherheitsrolle,
  - ae) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die in § 4a.02 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorgeschriebenen Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind.“
  
2. *§ 7.08 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:*
  - „2. Die einsatzfähige Wache wird durch ein Mitglied der Besatzung sichergestellt, das
    - a) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe a Inhaber einer Sachkundebescheinigung nach § 4a.02 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ist,
    - b) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe b Inhaber einer Sachkundebescheinigung nach § 4.01 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ist.“

**Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

*Folgende Nr. 5 und Nr. 6 werden dem § 7.08 angefügt:*

- „5. Alle übrigen Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen müssen beim Stillliegen von einer Person, die in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen, beaufsichtigt werden, es sei denn, die Aufsicht ist wegen der örtlichen Verhältnisse nicht erforderlich oder die zuständige Behörde lässt eine Ausnahme zu.
  
6. Gibt es keinen Schiffsführer, ist jeweils der Eigentümer, Ausrüster oder sonstige Betreiber für den Einsatz der Wache und der Aufsicht verantwortlich.“

## PROTOKOLL 16

### **Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art - Änderung der Vorschriften für die freie Sicht (§ 1.07)**

1. Um die Sicherheit in der Rheinschiffahrt zu gewährleisten, muss vom Steuerstand aus nach allen Seiten genügend freie Sicht vorhanden sein. Der Begriff der freien Sicht ist in § 1.07 Nummer 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) definiert, in dem es insbesondere heißt: „Die freie Sicht darf durch die Ladung oder die Trimmelage des Fahrzeuges nicht weiter als 350 m vor dem Bug eingeschränkt werden. Wird während der Fahrt die unmittelbare Sicht nach hinten eingeschränkt, kann dies durch ein optisches Hilfsmittel ausgeglichen werden, das in einem ausreichenden Blickfeld ein klares und unverzerrtes Bild liefert. Ist beim Durchfahren von Brücken oder Schleusen infolge der Ladung keine ausreichende unmittelbare Sicht nach vorne möglich, kann dies während der Durchfahrt durch den Einsatz von Flachspiegelperiskopen, Radargeräten oder eines Ausguckes, der in ständiger Verbindung mit dem Steuerhaus steht, ausgeglichen werden.“ Diese Vorschriften waren Gegenstand einer Änderung vorübergehender Art, welche durch Beschluss 2001-II-15 eingeführt und durch Beschluss 2015-I-13 bis zum 30. November 2018 verlängert wurde.
2. In der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) befinden sich die Vorschriften für die freie Sicht in § 7.02 Nummer 2, wo es insbesondere heißt: „Der Sichtschatten vor dem Bug des leeren Schiffes mit halben Vorräten und ohne Ballast darf für den Rudergänger 250 m nicht überschreiten.“ Diese Vorschrift wurde als Änderung vorübergehender Art durch Beschluss 2002-I-31 angenommen, dessen Gültigkeit bis zum 30. November 2016 verlängert wurde. Durch Beschluss 2015-II-21 wurde § 7.02 RheinSchUO für die Harmonisierung zwischen den technischen Vorschriften der ZKR und jenen der Europäischen Union angepasst.
3. In den letzten zehn Jahren hat der Transport von Containern auf dem Rhein immer mehr zugenommen. In der Regel befördern die Schiffe zwischen Straßburg und Rotterdam vier Lagen Container. Mit der obersten Containerlage wird die direkte freie Sicht vor dem Bug des Schiffes eingeschränkt. Das Höchstmaß von 350 m Sichtschatten wird oft überschritten und somit entstehen Gefahrensituationen. Zugleich gibt es keine klaren Richtlinien für die Kontrollbehörden, zum Beispiel um zu wissen, wann ein Fahrzeug festgehalten werden kann. Unter gewissen Bedingungen (beim Durchfahren von Brücken oder Schleusen) wurden bereits Sonderregelungen für die Ausdehnung des Sichtschattens auf über 350 m zugelassen.
4. Es war daher notwendig, die bestehenden Vorschriften zu klarer zu fassen und sie den neuen Entwicklungen der Schifffahrt anzupassen, ohne die Sicherheit der Rheinschiffahrt zu gefährden. Insbesondere sind eindeutige Anforderungen erforderlich, bei deren Erfüllung der Sichtschatten auf über 350 m ausgedehnt werden kann. Durch diese Anforderungen wird zusätzliche Ausrüstung nötig sein, wie es schon beim Vorbeifahren an bestimmten Bauwerken der Fall ist. Eine koordinierte Änderung beider Verordnungen (RheinSchUO, RheinSchPV) ist also notwendig.
5. Diese Änderung ist eine Anordnung vorübergehender Art. Sie verweist auf die Vorschriften der RheinSchUO, welche mittelfristig durch den Verweis auf den ES-TRIN-Standard (europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) eingehend überarbeitet werden müssen.

Diese Änderung kann erst in Kraft treten, wenn die Neufassung des § 7.02 RheinSchUO in Kraft tritt, also am 1. Dezember 2016. Die Änderung nimmt auch Bezug auf § 1.07 Nr. 2 RheinSchPV. Da diese Nummer 2 jedoch eine Anordnung vorübergehender Art ist, die bis zum 30. November 2018 gilt, kann die gegenwärtige Änderung nur bis zum 30. November 2018 gelten.

6. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Gegenstand der gegenwärtigen Änderung der RheinSchPV ist das Einfügen einer neuen Nummer 3 in § 1.07, in der die einzuhaltenden Anforderungen definiert werden, damit eine Ausdehnung des Sichtschattens auf über 350 m vor dem Bug möglich ist. Dies wird vor allem die Beförderung höherer Ladungen ermöglichen, insbesondere für Container.

Die Ausdehnung des Sichtschattens vor dem Bug ist in allen Fällen auf 500 m begrenzt. Darum gelten die Anforderungen zwischen 350 m und 500 m.

Diese Anforderungen betreffen Radar und Videoanlagen. Diese Hilfsmittel müssen im Sinne der Bestimmungen des § 7.02 RheinSchUO geeignet sein. Außerdem müssen sie am Bug des Fahrzeuges installiert werden. Für die Verwendung des Radars werden besondere Kompetenzen benötigt, welche in § 6.32 Nummer 1 RheinSchPV festgelegt sind. Deshalb wird ebenso ein Verweis auf diesen Paragraphen eingefügt.

### **Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Alternativ hätte der Sichtschatten auf über 500 m ausgedehnt werden können. Die Ausdehnung des Sichtschattens von 350 m auf 500 m vor dem Bug ist ein Kompromiss, der die Möglichkeit bietet, Erfahrungen zu sammeln mit der Verwendung von Hilfsmitteln, die das Fehlen der unmittelbaren Sicht innerhalb von 500 m vor dem Bug ausgleichen.

### **Folgen dieser Änderung**

Die Änderung hat keine negativen Folgen für die Schifffahrt. Sie verursachen keine zusätzlichen Einschränkungen, da sie eine weitere (optionale) Möglichkeit eröffnen, indem eine Ausdehnung des Sichtschattens auf 350 m bis 500 m vorbehaltlich ergänzender Anforderungen erlaubt wird.

Sie legen wiederum einen klaren rechtlichen Rahmen fest, welcher die Entwicklung insbesondere der Beförderung von Containern in vier Lagen fördert. Da die betreffenden Fahrzeuge oft eine Länge von mehr als 110 m haben, sind sie bereits mit einem Radar nach § 22a.05 Nr. 1 Buchstabe b der RheinSchUO ausgestattet. Die Mehrkosten bestehen hauptsächlich aus der Anschaffung von Videoanlagen. Diese Mehrkosten belaufen sich auf 10.000 €

Für Fahrzeuge ohne Radar und ohne Videoanlagen wurden die Kosten auf 30.000 € hochgerechnet (RP/G (11) 21) = RV/G (11) 50 = JWG (11) 56).

### **Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde**

Die Ablehnung der Änderung hätte die Beibehaltung des Status quo zur Folge.

Einerseits würde die Sicherheit der Rheinschifffahrt dadurch nicht steigen. Wenn ein Fahrzeug mit den geforderten Hilfsmitteln ausgestattet wird, tragen sie unabhängig vom tatsächlichen Sichtschatten zu einer besseren Sicht nach vorne bei, was eine Verbesserung der aktuellen Situation darstellt.

Andererseits würde die Ablehnung eine Möglichkeit zur Förderung der Prosperität der Rheinschifffahrt ungenutzt lassen, da Schiffe unter bestimmten Bedingungen weniger Container transportieren können.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,  
auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,  
zur Förderung der Prosperität der Rheinschifffahrt bei gleichzeitiger Erhöhung ihrer Sicherheit,  
zur Anpassung an die technische Entwicklung auf dem Gebiet der Sicherheit und an die Bedürfnisse der Schifffahrt,

beschließt die Änderung von § 1.07 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung wie in der Anlage zu vorliegendem Beschluss aufgeführt.

Die Änderung in der Anlage gilt vom 1. Dezember 2016 bis zum 30. November 2018.

## **Anlage**

**Anlage zu Protokoll 16**

1. *§ 1.07 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*

„3. Abweichend von Nr. 2 Satz 1 darf die freie Sicht bei gleichzeitigem Einsatz von Radar und Videoanlagen auf 500 m vor dem Bug eingeschränkt werden, wenn

- a) durch diese Hilfsmittel die Sicht von 350 m bis 500 m vor dem Bug gewährleistet ist,
- b) die Anforderungen von § 6.32 Nr. 1 erfüllt sind,
- c) die Radarantennen und die Kameras am Bug der Fahrzeuge installiert sind,
- d) diese Hilfsmittel nach § 7.02 Rheinschiffsuntersuchungsordnung als geeignet anerkannt sind.“

2. *Die bestehenden Nummern 3, 4 und 5 werden zu den Nummern 4, 5 und 6.*

## PROTOKOLL 17

### **Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)**

1. Auf der Strecke zwischen Oberwesel und St. Goar wird seit 1972 der Schiffsverkehr mit Lichtsignalanlagen nach § 12.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) geregelt. Diese Regelung ist notwendig, da durch das enge und kurvenreiche Tal kein ausreichender Sichtkontakt für die Schiffe besteht und auch der direkte Sprechfunkverkehr zwischen den Schiffen nicht störungsfrei durchgeführt werden kann. Fahrzeuge, die in die Wahrschaustrecke einfahren, müssen sich über Funk bei der Revierzentrale Oberwesel melden. Diese stellt dann entsprechend der Größe der Fahrzeuge und Verbände die Lichtsignale für die Bereiche, die die Schiffe durchfahren. Bergfahrer müssen gegebenenfalls die Talfahrt abwarten. Die etwa fünf Kilometer lange Strecke ist derzeit in vier Wahrschauabschnitte unterteilt.
2. Der vorliegende Vorschlag dient der Vereinfachung und Verdeutlichung der betreffenden Vorschriften, vor allem aber der Ausdehnung der Wahrschaustrecke nach Oberstrom und der Harmonisierung der Länge der Wahrschauabschnitte. Letzteres erfordert die Schaffung eines fünften Wahrschauabschnitts.
3. Durch die vorgeschlagene Ausdehnung nach Oberstrom wird ein Unfallschwerpunkt in dem Bereich des Tauberwerths in die Wahrschauregelung einbezogen. Durch die vorgesehene gleichmäßige Längeneinteilung der Abschnitte wird die Durchfahrt der Wahrschaustrecke erleichtert.
4. Zur einfachen Visualisierung der Wahrschaustrecke und Erklärung der damit verbundenen Regelungen soll den Schifffahrtstreibenden eine entsprechende Karte an die Hand gegeben werden, die der RheinSchPV als Anlage beigelegt wird.
5. Die Neuregelung wurde von der ZKR auf der Herbstsitzung 2012 als Anordnung vorübergehender Art beschlossen (Protokoll 2012-II-13 und Protokoll 2013-II-17, wobei durch letzteres nur die Terminologie in der niederländischen Fassung geändert wurde) und gilt seit dem 1. Dezember 2013. Nach zweijähriger Umsetzungsdauer konnte durch die diesbezüglichen Vorschriften die Sicherheit der Rheinschiffahrt ohne Beeinträchtigung des Verkehrs verbessert werden. Das ursprüngliche Ziel wurde damit erreicht, und die Anordnungen vorübergehender Art können in eine definitive Änderung der RheinSchPV umgewandelt werden.
6. Die Formulierung der endgültigen Änderung stimmt mit den Anordnungen vorübergehender Art im Wesentlichen überein. Geändert wurde der Wortlaut von § 12.03 Nummer 1 Buchstabe a, um Fahrzeuge mit einer Länge von genau 110 m zu berücksichtigen. Die Formulierung der in Protokoll 2012-II-13 verabschiedeten Anordnung (unter 110 m / über 110 m) beinhaltete eine Unstimmigkeit für den Umgang mit Fahrzeugen mit einer Länge von genau 110 m. Angepasst wurde ferner die Anlage 9 an einer Stelle, weil die Grenze zwischen dem ersten und zweiten Teilabschnitt an falscher Stelle eingezeichnet war. Diese Grenze befindet sich an dem Tonnenpaar am Hafen Oberwesel und soll farblich angepasst werden.
7. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Der Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar stellt besondere nautische Herausforderungen an die Schiffsführung. Die Wahrschau hat die Sicherheit auf dieser Strecke erhöht; jedoch ist sie weiterhin die unfallträchtigste Strecke am gesamten Rhein. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll die Sicherheit erhöht und die Leichtigkeit weiter verbessert werden.

- Die vorgeschlagene Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften erleichtert Schiffsführern das Verständnis der Regelungen.
- Die Harmonisierung der Länge der Wahrschauabschnitte erleichtert den Schiffsführern die Navigation in der Wahrschaustrecke.
- Die Ausdehnung der Wahrschaustrecke nach Oberstrom ermöglicht die Einbeziehung eines Unfallschwerpunkts in die Wahrschaustrecke.

In dem Dokument RP/G (12) 46 rev. 1 sind die vorgeschlagenen Änderungen der Vorschriften der RheinSchPV im Einzelnen erläutert und begründet.

Zudem wurde § 9.08 aktualisiert: Die Kontaktaufnahme mit der Revierzentrale Oberwesel erfolgt künftig über Kanal 24 und nicht mehr über Kanal 22. Dies stellt eine Verbesserung der Sprechfunkverbindung zu dieser Revierzentrale dar. Auf Kanal 22 gab es Störungen durch Interferenzen.

### **Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Grundsätzlich könnte die Strecke auf eine Selbstwahrschau umgestellt werden. Dies würde unter anderem eine umfangreiche Ausstattung der die Strecke befahrenden Schiffe mit zusätzlichen Ausrüstungen erforderlich machen. Wegen der besonderen nautischen Schwierigkeiten auf dieser Strecke könnte über einen solchen Schritt allenfalls nach umfangreichen Studien und Praxiserprobungen entschieden werden. Daher scheint diese Alternative auf absehbare Zeit wenig realistisch.

### **Folgen dieser Änderung**

Diese Änderung hat keine negativen Auswirkungen für die Schifffahrttreibenden. Vielmehr steht zu erwarten, dass der Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar künftig leichter zu befahren ist und dass die Zahl der Unfälle und Begegnungsverstöße zurückgehen oder zumindest die Folgen von möglichen Unfällen minimiert werden könnten. In den vergangenen zwei Jahren wurde der Verkehr durch die Änderung nicht beeinträchtigt, Unfälle ereigneten sich nicht und die Zahl der Begegnungsverstöße ging leicht zurück. Das Gewerbe wurde konsultiert und hat die neue Regelung positiv aufgenommen.

### **Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde**

Eine Ablehnung der Änderung würde den Status quo festschreiben und damit mögliche Verbesserung hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt auf diesem Abschnitt des Rheins verhindern.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

zur Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften für die Lichtwarschau zwischen Oberwesel und St. Goar, zur Ausdehnung der Warschaustrecke nach Oberstrom und zur Harmonisierung der Länge der Warschauabschnitte,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung.

Die Änderung in der Anlage tritt am 1. Dezember 2016 in Kraft.

## **Anlage**

## **Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 12.02 wird wie folgt gefasst:*

„§ 12.02 Funktion der Lichtwarschau auf der Strecke Oberwesel - St. Goar“.

b) *Die Angabe zu § 12.03 wird wie folgt eingefügt:*

„§ 12.03 Besondere Regeln für die Fahrt in der Warschaustrecke“.

c) *Die Angabe zu Anlage 9 wird wie folgt gefasst:*

„Anlage 9: Lichtwarschau Oberwesel - St. Goar Rhein-km 548,50 - 555,43“.

2. *§ 9.07 Nr. 3 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Die Schiffsführer von Fahrzeugen und Verbänden mit einer Länge von über 110 m haben sich gemäß § 12.03 Nummer 2 und Nummer 6 Buchstabe b zu melden.“

3. *§ 9.08 wird wie folgt gefasst:*

### **„§ 9.08**

#### *Nachtschifffahrt auf der Strecke Bingen - St. Goar*

Zwischen Bingen (km 530,00) und St. Goar (km 556,00) ist die Fahrt nachts nur Fahrzeugen erlaubt, die Sprechfunk auf den Kanälen 10 (Schiff-Schiff) und 18 bzw. 24 und in der Talfahrt Radar benutzen.“

4. *§ 12.02 wird wie folgt gefasst:*

### **„§ 12.02**

#### *Funktion der Lichtwarschau auf der Strecke Oberwesel - St. Goar*

1. Die Strecke, die von der Revierzentrale Oberwesel gewarschaut wird (Warschaustrecke), befindet sich im Bereich von km 548,50 bis km 555,43 (Anlage 9).

2. An der Strecke Oberwesel - St. Goar sind folgende Signalstellen eingerichtet:  
Signalstelle A: km 550,57, linkes Ufer, am Ochsenturm bei Oberwesel;  
Signalstelle B: km 552,80, linkes Ufer, am Kammereck;  
Signalstelle C: km 553,61, linkes Ufer, am Betteck;  
Signalstelle D: km 554,34, linkes Ufer, gegenüber der Loreley („Die Lützelsteine“);  
Signalstelle E: km 555,43, linkes Ufer, an der Bank.

3. Der Bergfahrt wird die Annäherung von Talfahrern - mit Ausnahme von Kleinfahrzeugen - an den Signalstellen A, C, D und E angezeigt.

Jede dieser Signalstellen zeigt der Bergfahrt ihre Lichtzeichen auf übereinander stehenden Feldern, die folgenden Teilstrecken zugeordnet sind:

Feld	Nummer der Teilstrecke	Oberstromgrenze der Teilstrecke	Unterstromgrenze der Teilstrecke
Signalstelle A: am Ochsenturm			
oben	1	km 548,50	km 549,50
unten	2	km 549,50	km 550,57
Signalstelle C: am Betteck			
oben	3	km 550,57	km 551,30
Mitte	4	km 551,30	km 552,40
unten	5	km 552,40	km 553,60
Signalstelle D: gegenüber der Loreley („Die Lützelsteine“)			
oben	4	km 551,30	km 552,40
Mitte	5	km 552,40	km 553,61
unten	6	km 553,61	km 554,34
Signalstelle E: an der Bank			
oben	6	km 553,61	km 554,34
unten	7	km 554,34	km 555,43

4. Die Zeichen an den Signalstellen bedeuten für die ihnen zugeordneten Teilstrecken:

- a) Drei weiße, ein Dreieck bildende Lichtlinien (Bild 1):  
In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge über 110 m zu Tal.

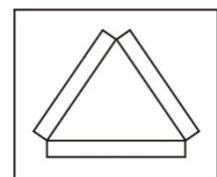


Bild 1

- b) Zwei dachförmig gegeneinander geneigte weiße Lichtlinien (Bild 2):  
In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge bis 110 m oder ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m oder mit einer Breite über 15 m zu Tal.

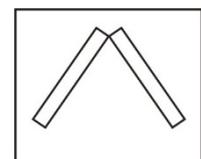


Bild 2

- c) Eine nach rechts geneigte weiße Lichtlinie (Bild 3):  
In der Teilstrecke fährt mindestens ein Fahrzeug mit einer Länge bis 110 m zu Tal.

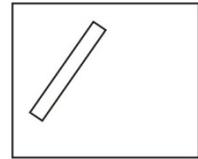


Bild 3

- d) Eine waagerechte weiße Lichtlinie (Bild 4):  
In der Teilstrecke befindet sich kein Talfahrer.

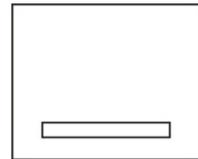


Bild 4

5. Ferner können an den Signalstellen folgende Zeichen gezeigt werden:
- a) an der Signalstelle A
    - aa) ein weißes Licht, nur für die Talfahrt sichtbar:  
den Talfahrern wird mitgeteilt, dass die Lichtwahrschau in Betrieb ist.
    - bb) zusätzlich ein weißes Blinklicht, nur für die Talfahrt sichtbar:  
ein Verband mit einer Länge über 110 m fährt am Tauberwerth (Teilstrecke 3) zu Berg.
  - b) an der Signalstelle B
    - ein weißes Blinklicht, nur für die Talfahrt sichtbar:  
ein Verband mit einer Länge über 110 m umfährt das Betteck zu Berg.
6. Eine Sperrung der Schifffahrt für die Talfahrt wird an den Signalstellen A oder B durch zwei nur für die Talfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt.

Eine Sperrung der Schifffahrt für die Bergfahrt wird an den Signalstellen D oder E durch zwei nur für die Bergfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt.“

5. § 12.03 wird wie folgt eingefügt:

**„§ 12.03**

*Besondere Regeln für die Fahrt in der Wahrschaustrecke*

1. In bestimmten Verkehrssituationen besteht ein Begegnungsverbot am Bankeck (km 555,60 bis km 555,20), am Betteck (km 553,61 bis km 553,30) und am Jungferngrund (km 551,20 bis km 550,60).

Dieses Begegnungsverbot gilt

- a) für bergfahrende Fahrzeuge und Verbände, deren Länge 110 m nicht überschreitet, ausgenommen Kleinfahrzeuge, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a angezeigt wird.
- b) für bergfahrende Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a oder b angezeigt wird.
- c) für bergfahrende Verbände mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. §12.02 Nummer 4 Buchstabe a, b oder c angezeigt wird.

Bei einem Begegnungsverbot nach Satz 1 müssen die Bergfahrer unterhalb des Bankecks, des Bettecks oder des Tauberwerths anhalten, bis die Talfahrer am km 555,60 bzw. am km 553,60 oder am km 551,20 vorbeigefahren sind.

2. Die Bergfahrer, ausgenommen Kleinfahrzeuge, müssen bei der Annäherung an das Bankeck, das Betteck oder das Tauberwerth die Talfahrer mit Sprechfunk ansprechen und diese auffordern, ihnen Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung des Fahrzeugs mitzuteilen.
3. Nach Überschreiten der Hochwassermarke I am Pegel Kaub (4,60 m) gilt für alle Fahrzeuge und Verbände, ausgenommen Kleinfahrzeuge, am Bankeck (km 555,60 bis km 555,20), am Betteck (km 553,60 bis km 553,30) und am Jungferngrund (km 551,20 bis km 550,60) ein Begegnungs- und Überholverbot.
4. Zu Tal fahrende Fahrzeuge mit einer Breite von 15 m und mehr müssen bei km 548,00 auf Kanal 18 „Oberwesel Wahrschau“ rufen und Fahrzeugart, Namen, Standort, Breite und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs mitteilen.
5. Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge, die innerhalb der Wahrschaustrecke an- bzw. ablegen oder wenden und wieder zurückfahren, müssen dies über Kanal 18 der Revierzentrale über das Rufzeichen „Oberwesel Wahrschau“ anzeigen.

6. Ist die Lichtwahrschau außer Betrieb, gelten, ausgenommen für Kleinfahrzeuge, folgende Regelungen:

a) Die Regelungen unter Nummer 1 und 2 gelten für alle zu Berg fahrenden Fahrzeuge und Verbände.

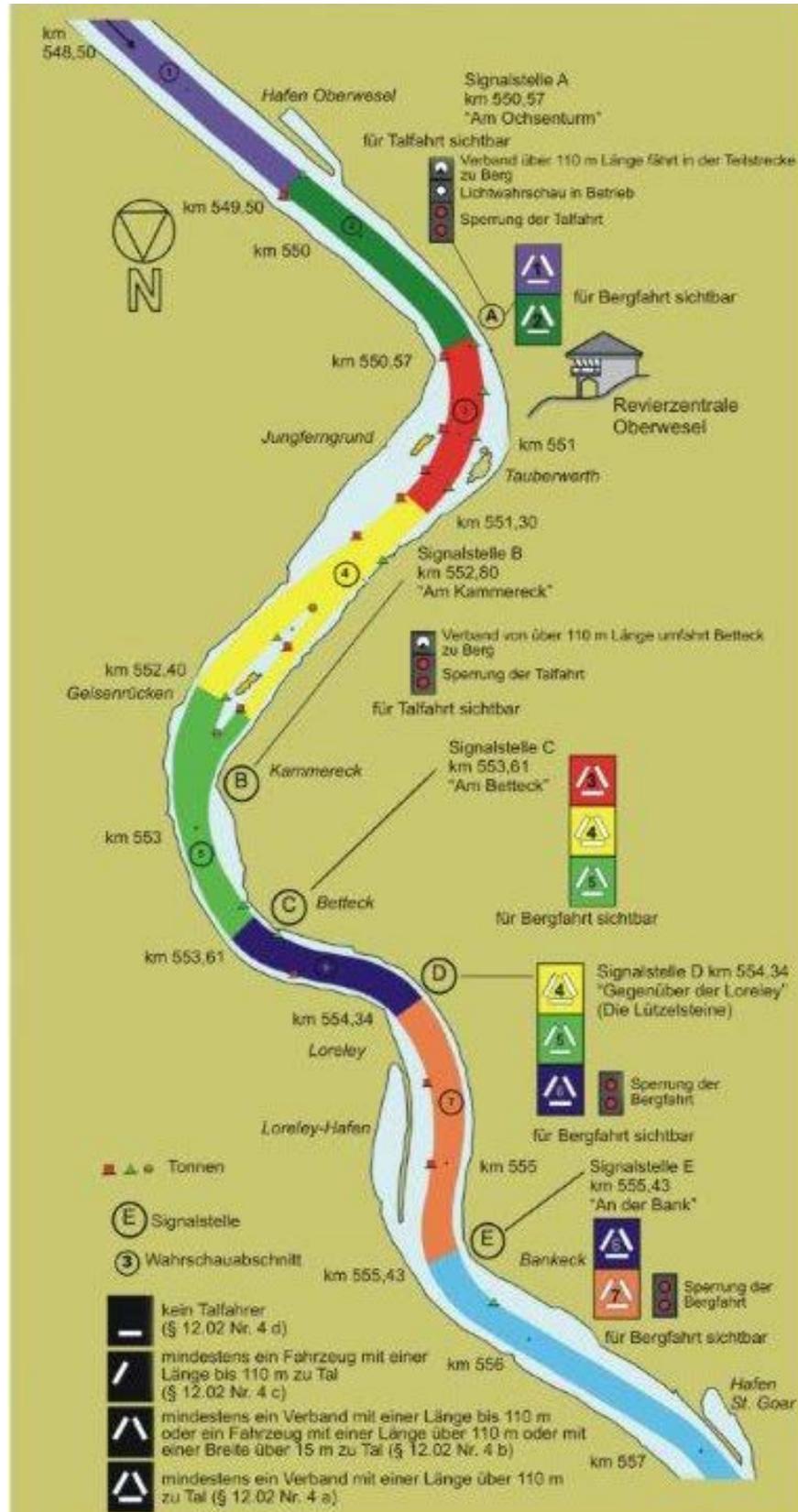
Meldet sich kein Talfahrer dürfen die Bergfahrer das Bankeck, Betteck oder den Jungferngrund nur umfahren, wenn sie vorher auf Kanal 10 einen tiefen Ton von 1 Sekunde Dauer empfangen haben. Dieser Ton dient der Kontrolle des ordnungsgemäßen Funkbetriebs auf der Strecke Oberwesel bis St. Goar.

b) Talfahrer müssen während der Vorbeifahrt am km 548,50 oberhalb des Hafens Oberwesel, an der oberen Trennungstone am Geisenrücken (km 552,00) und am Betteck (km 553,60) Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs ansagen. Dieselben Angaben müssen sie ansagen, wenn sie von einem Bergfahrer angesprochen werden. Nach jeder Meldung muss die Sprechfunktanlage wieder auf Empfang geschaltet werden.“

6. Anlage 9 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 9

### Lichtwarschau Oberwesel - St. Goar Rhein-km 548,50 - 555,43



## PROTOKOLL 18

### **Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, und 24.02 Nr. 2)**

#### **Beschluss**

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

- a) § 7.02 Nr. 3 – Steuerhaus, freies Blickfeld  
(angenommen mit Beschluss 2000-III-20, zuletzt verlängert mit Beschluss 2012-II-16).
- b) § 8.02 Nr. 5 – Sicherheitsvorrichtungen  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2012-II-16).
- c) § 9.15 Nr. 9 und 10 – Kabel  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2012-II-16).
- d) § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmung zu § 9.15 Nr. 10  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2012-II-16).

Die Vorschrift unter Buchstabe a gilt vom 1. April 2016 bis zum 30. November 2016.

Die Vorschriften unter den Buchstaben b, c und d gelten vom 1. April 2016 bis zum 31. März 2019.

## PROTOKOLL 19

### **Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung Anerkennung gleichwertiger anderer Genehmigungen für Bordkläranlagen (§ 14a.07)**

1. Mit ihrem Beschluss 2010-II-27 hat die ZKR durch Annahme eines neuen Kapitels 14a die Einführung einheitlicher Zulassungsverfahren für Bordkläranlagen beschlossen. Durch diese Bestimmungen wurden die Anforderungen des § 15.14 RheinSchUO an die Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abwässern auf Fahrgastschiffen ergänzt.
2. Im Rahmen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI), in Kraft getreten am 1. November 2009, wurden Grenzwerte, die an den Ausläufen von Bordkläranlagen einzuhalten sind, definiert.
3. Mit Richtlinie 2012/49/EU der Kommission vom 10. Dezember 2012 zur Änderung des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über technische Vorschriften für Binnenschiffe wurden in das Regelwerk der Europäischen Union Vorschriften aufgenommen, die denen des Kapitels 14a der RheinSchUO gleichwertig sind. Die Europäische Union verfügt folglich über Zulassungsverfahren für Bordkläranlagen, die für den Einbau in Binnenschiffe bestimmt sind. Die während der Typprüfung und im Betrieb der Bordkläranlagen einzuhaltenden Grenzwerte sind mit denen der Stufe II des Kapitels 14a der RheinSchUO identisch.
4. Anhang II Anlage VI Teil IX der geänderten Richtlinie 2006/87/EG sieht die Anerkennung der nach Beschluss 2010-II-27 der ZKR erteilten Typgenehmigungen durch die Europäische Union vor.
5. 2015 wurde in Deutschland die erste Typgenehmigungsurkunde nach Richtlinie 2006/87/EG für eine Bordkläranlage ausgestellt.
6. Nachstehend ist das Ergebnis der Evaluierung dargelegt, die in Anwendung der Richtlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR zu erstellen ist (Beschluss 2008-I-3).

#### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen**

Die Anlage des vorliegenden Beschlusses zielt auf eine Änderung des § 14a.07 RheinSchUO ab, um die Anerkennung der Typgenehmigungen für Bordkläranlagen nach der Richtlinie 2006/87/EG in der Fassung der Richtlinie 2012/49/EU zu ermöglichen.

Die Richtlinie 2006/87/EG sieht bereits die Anerkennung der nach der RheinSchUO erteilten Typgenehmigungen in der Europäischen Union vor. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die Gegenseitigkeit dieser Anerkennung hergestellt.

Das Binnenschiffahrtsgewerbe möchte Bordkläranlagen mit EU-Typgenehmigungen auch an Bord von Schiffen mit einem Schiffsattest, einsetzen.

#### **Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Keine

#### **Folgen dieser Änderung**

Die in der Anlage vorgeschlagene Änderung ermöglicht es, auf Schiffen mit einem Schiffsattest den Einbau von durch die Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach der Richtlinie 2006/87/EG zugelassenen Bordkläranlagen zu erlauben.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

in dem Bestreben, ihre ökologischen und technischen Standards kontinuierlich und bedarfsgemäß weiter zu entwickeln,

in dem Bewusstsein der Wichtigkeit einer Harmonisierung der Normen, die für die Einleitung von häuslichem Abwasser in den jeweiligen europäischen Flussgebieten gelten,

geleitet von dem Wunsch, dem Schifffahrtgewerbe möglichst viele geeignete Anlagen zur Auswahl zu stellen,

in dem Willen, Doppelgenehmigungen und damit unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden,

unter Hinweis auf Beschluss 2010-II-27 betreffend die Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a),

in der Erwägung, dass die Europäische Union mit der Richtlinie 2006/87/EG, geändert durch Richtlinie 2012/49/EU, technische Vorschriften für Bordkläranlagen auf Binnenschiffen eingeführt hat,

in der Feststellung, dass die Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und die Bestimmungen der Richtlinie 2006/87/EG diesbezüglich gleichwertig sind,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung tritt am 1. Dezember 2016 in Kraft.

## **Anlage**

### Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

§ 14a.07 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

- „1. Nach Maßgabe der in der folgenden Tabelle genannten Vorschriften gelten die genannten Typgenehmigungen als gleichwertig mit den Typgenehmigungen entsprechend den Bedingungen und Bestimmungen dieser Verordnung:

Anwendung der Bordkläranlage	Vorschrift	Einteilung/Kategorie	Auflagen
alle	Richtlinie 2006/87/EG geändert durch Richtlinie 2012/49/EG	alle	keine

“

## PROTOKOLL 20

### Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Informations- und Navigationsgeräte

#### (Anlage M Teil I §§ 1 und 3)

1. § 7.06 Nr. 1 der RheinSchUO sieht folgendes vor: „Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, gelten als Radargeräte. Sie müssen zusätzlich die Anforderungen des Inland ECDIS Standards in der am Tag der Erteilung der Typgenehmigung gültigen Edition erfüllen.“
2. Daraus folgt, dass die Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden, die Anforderungen der Teile I und III der Anlage M der RheinSchUO, anwendbar auf Radargeräte, erfüllen müssen. Insbesondere unterliegen die im Navigationsmodus betriebenen ECDIS Geräte nach § 3 Teil I der Anlage M den Anforderungen der Europäischen Norm EN 302 194-1 : 2006.
3. Der Inland ECDIS Standard (Edition 2.3) der ZKR sieht vor, dass die im Navigationsmodus betriebenen ECDIS Geräte in der Systemkonfiguration 2 und 3 den Anforderungen der vorgenannten Europäischen Norm nicht genügen brauchen und dass die vom Hersteller nachgewiesene CE-Konformität ausreichend ist.
4. Die Arbeitsgruppe RIS hat diese Abweichung zwischen den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und denen des Inland ECDIS Standards hinsichtlich der Anforderungen an Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 2 und 3 betrieben werden, festgestellt und geprüft.
5. Demzufolge hat der Untersuchungsausschuss die Notwendigkeit einer Änderung der RheinSchUO erkannt, um die Vorschriften der RheinSchUO an die des ECDIS Standards hinsichtlich der im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 2 und 3 des Inland ECDIS Standards betriebenen ECDIS Geräte anzugleichen. Die vorliegende Änderung vermeidet eine Mehrdeutigkeit bei der Anwendung der Vorschriften, ohne dass das Sicherheitsniveau eingeschränkt wird.
6. Die vorliegende Änderung führt zu folgender rechtlicher Situation: die Europäische Norm EN 302 194-1 : 2006 gilt nicht für die Hardware von Inland ECDIS Geräten, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 2 oder 3 nach dem Standard Inland ECDIS Edition 2.3 Abschnitt 1 Punkt 5.2 in Verbindung mit Abschnitt 4 Punkt 2.2.2 oder 2.2.3 betrieben werden, wenn eine Konformitätsbescheinigung des Herstellers vorgelegt wird.
7. Im Gegensatz dazu haben die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 3 verwendeten Bildschirmgeräte sowie Hardwarekomponenten, die der Bereitstellung der Radarinformationen vom Radar-Prozessor für die Darstellung auf dem Bildschirm des Inland ECDIS Gerätes dienen, einen maßgeblichen Einfluss auf die Qualität des auf dem Bildschirm des Inland ECDIS Gerätes dargestellten Radarbildes. Aus diesem Grund ist der Nachweis der CE-Konformität für diese Komponenten nicht ausreichend und eine Prüfung durch die zuständige Behörde notwendig.
8. Die Änderung bringt letztlich redaktionelle Korrekturen in der deutschen und niederländischen Fassung des § 1 Teil I der Anlage M der RheinSchUO an.
9. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Die Änderung zielt darauf ab, eine Abweichung zwischen den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und denen des Inland ECDIS Standards hinsichtlich der Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 2 und 3 betrieben werden, zu beseitigen. Die Vorschriften der RheinSchUO sind zukünftig auf die des Inland ECDIS Standards abgestimmt.

### **Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung**

Eine Alternative bestünde darin, den ECDIS Standard abzuändern, um die Anforderungen an jene der RheinSchUO anzugleichen: die im Navigationsmodus betriebenen ECDIS Geräte, unabhängig von ihrer Systemkonfigurierung, unterliegen der Europäischen Norm EN 302 194-1 : 2006. Diese Alternative wäre jedoch nicht mit den handelsüblichen ECDIS Geräten vereinbar.

### **Folgen dieser Änderungen**

Die Änderung bringt redaktionelle Korrekturen in der deutschen und niederländischen Fassung des § 1 Teil I der Anlage M der RheinSchUO an.

§ 3 Teil I der Anlage M wird um eine Nummer 3 erweitert, um die Anforderungen an Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 2 und 3 des Inland ECDIS Standards betrieben werden, näher zu bestimmen. Insbesondere gilt die Europäische Norm 302 194-1 : 2006 nicht für die Hardware von Inland ECDIS Geräten, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 2 oder 3 nach dem Standard Inland ECDIS Edition 2.3 Abschnitt 1 Punkt 5.2 in Verbindung mit Abschnitt 4 Punkt 2.2.2 oder 2.2.3 betrieben werden, wenn eine Konformitätsbescheinigung des Herstellers vorgelegt wird. Diese Abweichung gilt jedoch nicht für Bildschirmgeräte, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 3 betrieben werden, sowie Hardwarekomponenten, die der Bereitstellung der Radarinformationen vom Radar Prozessor für die Darstellung auf dem Bildschirm des Inland ECDIS Gerätes dienen.

Die Änderung sieht auch einen neuen Anhang zu Teil I der Anlage M der RheinSchUO in Form von erklärenden Abbildungen der Systemkonfigurationen 2 und 3 des Inland ECDIS Standards vor. Diese entsprechen den Abbildungen des Inland ECDIS Standards Edition 2.3.

### **Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen**

Eine Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen hätte die Aufrechterhaltung einer Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Anforderungen an Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden, zur Folge.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Klarstellung bestimmter Vorschriften und zur Harmonisierung bestimmter Vorschriften der RheinSchUO mit entsprechenden Vorgaben des Inland ECDIS Standards,

beschließt die Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung wie in der Anlage zu vorliegendem Beschluss aufgeführt.

Die Änderung in der Anlage gilt ab 1. Dezember 2016.

## **Anlage**

## **Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung**

1. *Anlage M, Teil I, § 1, der wird wie folgt geändert:*

### **„§ 1**

#### *Anwendungsbereich*

Diese Vorschriften legen die Mindestanforderungen an Navigationsradaranlagen der Rheinschiffahrt fest sowie die Bedingungen, unter denen die Erfüllung der Mindestanforderungen geprüft wird. Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, sind Navigationsradaranlagen im Sinne dieser Vorschriften.“

2. *Folgende Nr. 3 wird der Anlage M, Teil I, § 3 der angefügt:*

„3. Nummer 2 gilt nicht für die Hardware von Inland ECDIS Geräten, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 2 oder 3 nach dem Standard Inland ECDIS Edition 2.3 Abschnitt 1 Punkt 5.2 in Verbindung mit Abschnitt 4 Punkt 2.2.2 oder 2.2.3 betrieben werden, wenn eine Konformitätsbescheinigung des Herstellers vorgelegt wird. Diese Konformitätsbescheinigung muss bestätigen, dass die Hardware

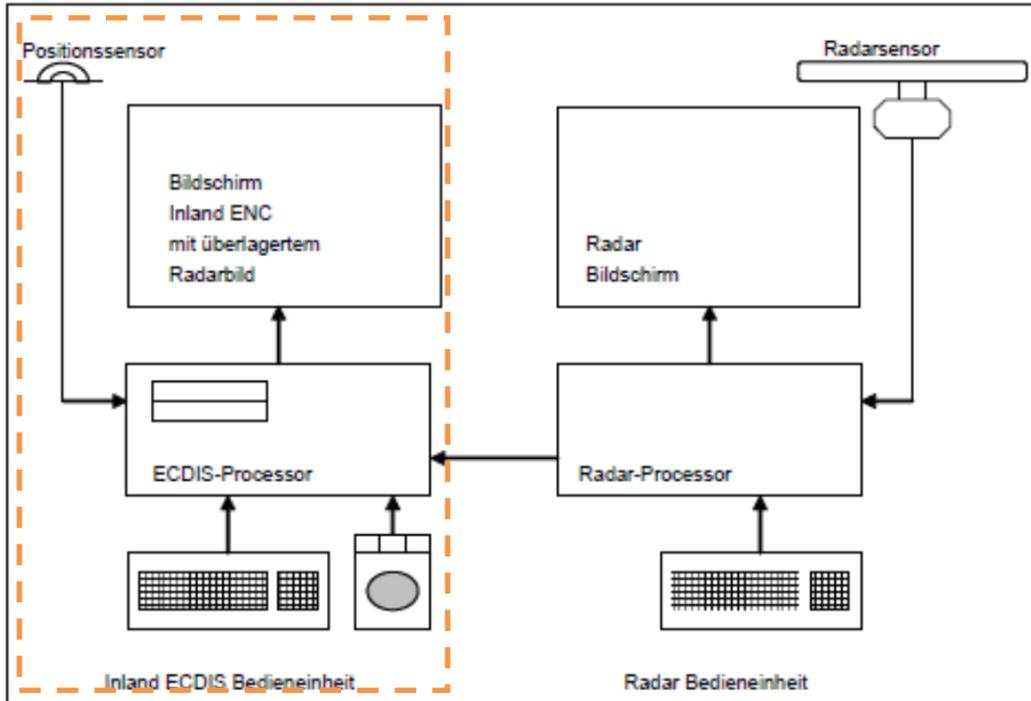
- a) so konstruiert und gefertigt ist, dass sie den typischen Belastungen und Umgebungsbedingungen, wie sie auf einem Schiff vorherrschen, ohne Einbußen von Qualität und Zuverlässigkeit widersteht und
- b) andere Kommunikations- und Navigationsgeräte an Bord in deren Betrieb nicht stört.

Ausgenommen von Satz 1 sind Bildschirmgeräte, die im Navigationsmodus in der Systemkonfiguration 3 betrieben werden, sowie Hardwarekomponenten, die der Bereitstellung der Radarinformationen vom Radar-Prozessor für die Darstellung auf dem Bildschirm des Inland ECDIS Gerätes dienen.“

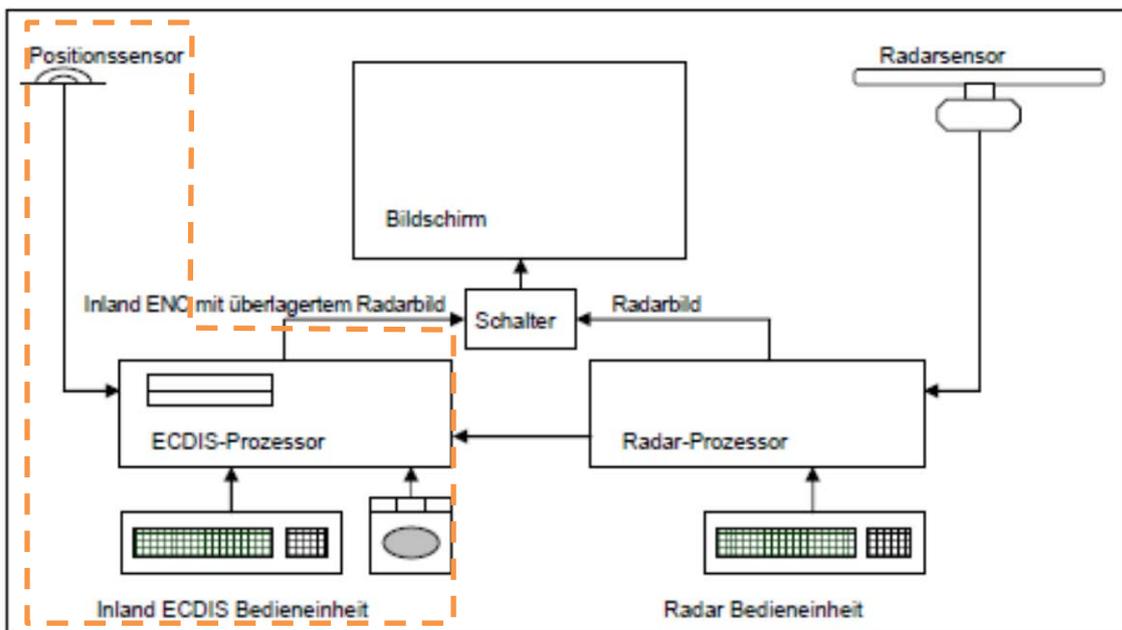
3. Folgender Anhang wird Anlage M, Teil I, angefügt:

„Anhang

**Bild 1: Inland ECDIS Gerät, autarkes Gerät mit Verbindung zur Radaranlage (Systemkonfiguration 2)**



**Bild 2: Inland ECDIS Gerät, autarkes Gerät mit Verbindung zur Radaranlage und gemeinsamem Monitor (Systemkonfiguration 3)**



Hardware von Inland ECDIS Geräten

“

## PROTOKOLL 21

### **Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Vorschriften für die freie Sicht (§§ 7.02, 15.01 Nr. 5 und 6, 24.02 und 24.06)**

1. Um die Sicherheit in der Rheinschifffahrt zu gewährleisten, muss vom Steuerstand aus nach allen Seiten genügend freie Sicht vorhanden sein.
2. Die vorbereitenden Arbeiten zum Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) haben die Notwendigkeit einer redaktionellen Harmonisierung der Vorschriften für die freie Sicht auf der Grundlage der bestehenden Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und der Richtlinie 2006/87/EG aufgezeigt. Die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der RheinSchUO ist das Ergebnis dieser Harmonisierungsarbeiten und stimmt mit dem vom CESNI im November 2015 angenommenen ES-TRIN überein.
3. Die freie Rundumsicht aus dem Steuerhaus ist aus mehreren Gründen, sei es durch die Schiffskonstruktion oder durch die Ladung, unvermeidbar mehr oder weniger stark eingeschränkt. Je nachdem, ob Personen an oder von Bord gehen, ob das Schiff an- oder ablegt, ob es ein Manöver durchführt oder ob es fährt, benötigt der Rudergänger Einsicht in unterschiedliche Sektoren seines Blickfeldes. So ist es z. B. vor dem Ablegen wichtig zu erkennen, ob sich auf dem Gangbord noch eine Person befindet oder ob der Bereich unmittelbar hinter dem Heck frei ist. Während der Fahrt hat die Einsicht in den Bereich vor dem Schiff auf Grund der sich rasch verändernden Position des eigenen Schiffes in Vorausrichtung höhere Priorität.

Technische Hilfsmittel erlauben die indirekte Einsicht in Sektoren ohne direkte Sicht. Obwohl manche Fähigkeiten der technischen Hilfsmittel die des menschlichen Auges übersteigen, sind sie kein vollwertiger Ersatz für die direkte Sicht. Manchmal werden sie dennoch auch in Sektoren mit direkter Sicht zur Ergänzung eingesetzt.

Zur weiteren Verkürzung des Sichtschattens nach vorne (d. h. auf weniger als 250 m) dürfen nur geeignete Hilfsmittel verwendet werden. Deshalb wurden in einer Dienstanweisung nach § 1.07 RheinSchUO die technischen Eigenschaften geeigneter Hilfsmittel zur Einsicht in Sichtschatten (d. h. Spiegel, Videoanlagen und Radaranlagen) festgelegt.

4. Die redaktionelle Harmonisierung der Vorschriften der ZKR und der Europäischen Union hat zudem eine Klarstellung der Vorschriften für die freie Sicht von Fahrgastschiffen nach vorne und hinten erlaubt.
5. In den letzten zehn Jahren hat der Transport von Containern auf dem Rhein immer mehr zugenommen. In der Regel befördern die Schiffe zwischen Straßburg und Rotterdam vier Lagen Container. Mit der obersten Containerlage wird die direkte freie Sicht vor dem Bug des Schiffs eingeschränkt. Das Höchstmaß von 350 m Sichtschatten wird oft überschritten und somit entstehen Gefahrensituationen. Daher waren eine Klarstellung des Wortlauts der Vorschriften der RheinSchUO und der RheinSchPV und eine Anpassung dieser Vorschriften an die neuen Herausforderungen der Schifffahrt unter Berücksichtigung der geeigneten Hilfsmittel erforderlich. In Anbetracht der Verflechtung der technischen Vorschriften der RheinSchUO und der betrieblichen Anforderungen der RheinSchPV muss die Änderung der beiden Verordnungen in koordinierter Form erfolgen.
6. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Einerseits zielt die Änderung auf eine redaktionelle Harmonisierung der Vorschriften der RheinSchUO zur freien Sicht auf der Grundlage der in der RheinSchUO und der Richtlinie 2006/87/EG enthaltenen Vorschriften ab. Insbesondere erfolgt eine Klarstellung der Vorschriften für Fahrgastschiffe.

Andererseits ist diese Änderung eine Konsequenz des Erlasses der Dienstanweisung nach § 1.07 RheinSchUO. Mit dieser Dienstanweisung wurden die Eigenschaften geeigneter Hilfsmittel zur Einsicht in Sichtschatten festgelegt. Denn zur weiteren Verkürzung des Sichtschattens nach vorne (d. h. auf weniger als 250 m) dürfen nur geeignete Hilfsmittel verwendet werden.

### **Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Eine Alternative wäre gewesen, die Vorschriften der RheinSchUO bis zu einer Harmonisierung mittels Verweises der RheinSchUO auf den ES-TRIN in Kraft zu belassen. In Anbetracht des Nutzens für die Sicherheit der Schifffahrt und das Gewerbe wurde jedoch eine vorgezogene koordinierte Änderung der Vorschriften der RheinSchPV und der RheinSchUO zur freien Sicht befürwortet. Die beigefügte Änderung ermöglicht zudem bereits jetzt eine Angleichung der rheinischen Vorschriften an die Vorschriften der Europäischen Union (Richtlinie 2006/87/EG).

### **Folgen dieser Änderung**

Die Änderung ergänzt die Vorschriften des § 7.02 Nr. 2, indem sie klarstellt, dass „[z]ur weiteren Verkürzung des Sichtschattens [...] nur geeignete Hilfsmittel verwendet werden [dürfen]“ und diese Hilfsmittel „[b]ei der Untersuchung [...] nicht berücksichtigt werden [dürfen]“. Die Nummern 3 und 5 dieses Paragraphen werden ebenfalls geändert, um auf diese „geeigneten Hilfsmittel“ Bezug zu nehmen.

Die Nummern 3 und 4 des § 7.02 werden zudem in Bezug auf die Kanten der Steuerhausfenster und die Augenhöhe des Rudergängers ergänzt und präzisiert.

In Nummer 6 wird klargestellt, dass die im Steuerhaus verwendeten Fensterscheiben aus Sicherheitsglas sein müssen und Maßnahmen zur Vermeidung von Reflexen getroffen werden müssen.

Die Änderung ergänzt ferner § 15.01 um die neuen Nummern 5 und 6, um die besonderen Anforderungen an Fahrgastschiffe festzulegen, wonach „der Sichtschatten vor dem Bug des leeren Schiffes mit halben Vorräten und ohne Ballast für den Rudergänger zwei Schiffslängen oder 250 m, je nachdem welcher Wert geringer ist, nicht überschreiten [darf]“ und ein Fahrgastschiff „mit geeigneten Hilfsmitteln ausgerüstet sein [muss], wenn eine freie Sicht nach hinten nicht gewährleistet ist“.

Die entsprechenden Übergangsbestimmungen werden ebenfalls geändert, um dem Stand der bestehenden Flotte Rechnung zu tragen.

Weiterhin werden die mit den Beschlüssen 2014-II-14 und 2014-II-15 erlassenen Anordnungen vorübergehender Art (§ 7.02 Nr. 2 und 5), die ursprünglich bis zum 30. November 2017 gelten sollten, aufgehoben.

### **Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderung**

Die Ablehnung der Änderungen hätte die Beibehaltung des Status quo zur Folge. Infolgedessen könnte zum einen die Sicherheit der Rheinschifffahrt nicht (mit einem Verweis auf die geeigneten Hilfsmittel) weiter erhöht werden, sodass die Bedingungen für die Überprüfung der freien Sicht vom Steuerhaus insbesondere bei Fahrgastschiffen ungewiss blieben. Zum anderen würde die Harmonisierung der technischen Vorschriften auf europäischer Ebene durch eine Ablehnung behindert.

### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Förderung der Prosperität der Rheinschifffahrt bei gleichzeitiger Erhöhung ihrer Sicherheit,

zur Anpassung an die technische Entwicklung auf dem Gebiet der Sicherheit und an die Bedürfnisse der Schifffahrt,

beschließt die Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung wie in der Anlage zu vorliegendem Beschluss aufgeführt.

Die Änderungen in der Anlage gelten ab dem 1. Dezember 2016.

Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Dezember 2016 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

### **Bijlage**

## Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

1. § 7.02 wird wie folgt geändert:

### „Artikel 7.02

#### *Freie Sicht*

1. Vom Steuerstand aus muss nach allen Seiten genügend freie Sicht vorhanden sein.
2. Der Schattenschatten vor dem Bug des leeren Schiffes mit halben Vorräten und ohne Ballast darf für den Rudergänger 250 m nicht überschreiten.

Zur weiteren Verkürzung des Schattenschattens dürfen nur geeignete Hilfsmittel verwendet werden.

Bei der Untersuchung dürfen diese Hilfsmittel nicht berücksichtigt werden.

3. Das freie Blickfeld von dem Ort, an dem sich der Rudergänger gewöhnlich befindet, muss mindestens 240° des Horizonts betragen. Davon muss ein Blickfeld von mindestens 140° innerhalb des vorderen Halbkreises liegen.

In der üblichen Sichtachse des Rudergängers dürfen sich keine Fensterpfosten, Stützen oder Aufbauten befinden.

Ist auch bei einem freien Blickfeld von 240° oder mehr eine ausreichende freie Sicht nach hinten nicht gewährleistet, kann die Untersuchungskommission zusätzliche Maßnahmen verlangen, insbesondere den Einbau geeigneter Hilfsmittel.

Die Höhe der Unterkante der Seitenfenster muss möglichst gering und die Höhe der Oberkante der Seitenfenster und heckseitigen Fenster möglichst groß sein.

Bei der Feststellung, ob die Anforderungen dieses Paragraphen an die freie Sicht aus dem Steuerhaus erfüllt werden, ist davon auszugehen, dass die Augenhöhe des Rudergängers 1,65 m über dem Fußboden des Steuerhauses am Steuerstand beträgt.

4. Die Oberkante der bugseitigen Steuerhausfenster muss hoch genug sein, um einer Person am Steuerstand freie Sicht voraus zu gewähren.

Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn eine Person am Steuerstand mit einer Augenhöhe von 1,80 m freie Sicht hat, die noch mindestens 10° über die Horizontalebene auf Augenhöhe reicht.

5. Die klare Sicht durch die Frontfenster muss durch geeignete Mittel bei jeder Witterung gewährleistet sein.

6. Im Steuerhaus verwendete Fensterscheiben müssen aus Sicherheitsglas sein und eine Mindestlichtdurchlässigkeit von 75 % haben.

Um Reflexe zu vermeiden, müssen die vorderen Steuerhausfenster reflexfrei sein oder so eingesetzt sein, dass Reflexe effektiv ausgeschlossen sind.

Die Anforderung des zweiten Satzes gilt als erfüllt, wenn die Fenster gegen die Vertikalebene geneigt sind und oben um mindestens 10° und höchstens 25° nach außen gestellt sind.“

2. Dem § 15.01 werden folgende Nr. 5 und 6 angefügt:

„5. Abweichend von Artikel 7.02 Nr. 2 Satz 1 darf der Sichtschatten vor dem Bug des leeren Schiffes mit halben Vorräten und ohne Ballast für den Rudergänger zwei Schiffslängen oder 250 m, je nachdem welcher Wert geringer ist, nicht überschreiten.

6. Abweichend von Artikel 7.02 Nummer 3 Absatz 3 muss ein Fahrgastschiff mit geeigneten Hilfsmitteln ausgerüstet sein, wenn eine freie Sicht nach hinten nicht gewährleistet ist. Sofern diese Hilfsmittel bei Nacht keine freie Sicht ermöglichen, ist eine entsprechende Beschränkung im Schiffsattest unter Nummer 52 zu vermerken.“

3. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 7.02 wird wie folgt gefasst:

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
7.02 Nr. 3 Absatz 2	Freie Sicht in der Sichtachse des Rudergängers	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
7.02 Nr. 6	Mindestlichtdurchlässigkeit	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 N.E.U. für Fahrzeuge mit getönten Fensterscheiben, die folgenden Bedingungen genügen: - Die Scheiben sind grün eingefärbt und weisen eine Mindestlicht-durchlässigkeit von 60 % auf. - Die Decke des Steuerhauses ist so gestaltet, dass Reflexionen auf den Scheiben ausgeschlossen sind. - Beleuchtungsquellen im Steuerhaus müssen stufenlos regelbar oder abschaltbar sein. - Alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung anderer Reflexionen sind getroffen.
7.02 Nr. 6	Aus Sicherheitsglas	N.E.U.

“

b) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 5 und 6 wird wie folgt gefasst:

”

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
15.01 Nr. 5 und 6	Sichtschatten vor dem Bug 2 Schiffslängen, wenn kleiner als 250 m  Ausreichende Sicht nach hinten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045

“

4. Die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 7.02 Nr. 6 wird wie folgt gefasst:

”

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
7.02 Nr. 6	Aus Sicherheitsglas	N.E.U.	1.12.2016

“

b) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 5 und 6 wird wie folgt gefasst:

”

§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen	Inkrafttretung
15.01 Nr. 5 und 6	Sichtschatten vor dem Bug 2 Schiffslängen, wenn kleiner als 250 m  Ausreichende Sicht nach hinten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.12.2016

“

## PROTOKOLL 22

### **Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Vorschriften für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, insbesondere Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen**

1. Die europäische Binnenschifffahrt nutzt derzeit fast ausschließlich Gasöl als Brennstoff. Die Europäische Union (EU) wie auch die Mitgliedsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) streben an, in der Binnenschifffahrt alternative Brennstoffe einzuführen ähnlich den anderen Verkehrsträgern. In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als bestgeeignet für die Binnenschifffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung umwelt- und klimafreundlicher erfolgt. Im vorliegenden Beschluss ist unter Flüssigerdgas (LNG) Erdgas zu verstehen, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161 °C verflüssigt wird.
2. Die ZKR unterstützt die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Brennstoff für die Binnenschifffahrt. In ihrer Vision 2018 postuliert sie: „Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien, insbesondere von Flüssigerdgas (LNG), wurden unter Betrachtung der Sicherheitsbedingungen gefördert.“
3. Die Nutzung von Erdgas (zum Beispiel in Form von Flüssigerdgas (LNG)) als Brennstoff ist mit höheren Sicherheitsrisiken verbunden als die Nutzung von Gasöl, weshalb die Nutzung jeglicher Form von Erdgas wie auch anderer Brennstoffe mit einem Flammpunkt von 55 °C und darunter derzeit in der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt grundsätzlich verboten ist. Um festzustellen, ob eine sichere Nutzung möglich ist, hat die ZKR zu Versuchszwecken und unter umfangreichen technischen und betrieblichen Auflagen auf 15 Fahrzeuge die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) befristet erlaubt. Dazu wurden diesen Fahrzeuge Empfehlungen nach § 2.19 Nr. 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) erteilt. Derzeit sind fünf dieser 15 Fahrzeuge in Fahrt. Die regelmäßig von den Betreibern dieser Fahrzeuge vorzulegenden Erfahrungsberichte lassen den Schluss zu, dass bei der Beachtung besonderer Anforderungen an den Bau und den Betrieb der Fahrzeuge sowie die Ausbildung ihrer Besatzung eine sichere Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Binnenschifffahrt möglich ist.
4. Dementsprechend hat die ZKR entschieden, ihre Verordnungen so zu ändern, dass künftig bei Einhaltung bestimmter Anforderungen die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Rheinschifffahrt zulässig sein soll. Hingegen wird die ZKR die Nutzung möglicher anderer alternativer Kraftstoffe erst zu einem späteren Zeitpunkt beraten, um die Arbeiten zur Änderung der Verordnungen im Hinblick auf die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) möglichst schnell abschließen zu können.
5. Aufgrund der technischen Komplexität der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) und der weitreichenden Auswirkungen für die Binnenschifffahrt ist es nach Ansicht der ZKR geboten, das Schifffahrtsgewerbe und technische Experten, die mit der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) bereits Erfahrung haben, intensiv in die Arbeiten einzubinden. Bei der Ausarbeitung der Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) nutzte die ZKR die Expertise einer vom europäischen Forschungsprojekt „LNG Masterplan for Rhine, Main, Danube“ unterstützten Expertengruppe. An der Ausarbeitung der Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) wirkten sowohl Schulungseinrichtungen als auch erfahrene Vertreter des Schifffahrtsgewerbes mit. Bei der Ausarbeitung der Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) konnte die ZKR für die vorbereitenden Arbeiten auf die von der niederländischen Delegation eingesetzte Expertengruppe zu den technischen Vorschriften für Flüssigerdgas (LNG), bestehend u. a. aus Vertretern der Klassifikationsgesellschaften und der Überwachungsbehörden, zurückgreifen.

Zudem wurden die Vorschläge zur Änderung der Verordnungen im Rahmen einer Anhörung von Vertretern betroffener Wirtschaftsverbände sowie Sachverständigen von Behörden, Klassifikationsgesellschaften und anderen Institutionen vorgestellt. Die Teilnehmer der Anhörung waren mit den Vorschlägen grundsätzlich einverstanden. Ihre darüber hinausgehenden Anmerkungen haben die zuständigen Gremien der ZKR in den nachfolgenden Entscheidungsverfahren berücksichtigt.

6. Die niederländische Delegation hat in ihrem Auftrag erstellte Folgenabschätzungen der vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen der Verordnungen der ZKR vorgelegt. Diese Abschätzungen sehen die Umsetzung der Vorschläge grundsätzlich positiv.
7. Die RheinSchUO wird um ein Kapitel 8b mit Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, und eine Anlage T zu Flüssigerdgas (LNG) ergänzt werden. Die entsprechenden Bestimmungen des IGF-Codes der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation sowie weitere Standards werden unter Berücksichtigung des Kontexts der Binnenschifffahrt in die RheinSchUO integriert.
8. Diese Änderung der RheinSchUO tritt am 1. Dezember 2016 in Kraft. Mit ihr wird der Ordnungsrahmen für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff vervollständigt. Die Änderung der RheinSchPV ist am 1. Dezember 2015 in Kraft getreten, die Änderung der RheinSchPersV wird am 1. Juli 2016 wirksam.
9. Die Europäische Kommission hat mitgeteilt, dass sie die Arbeiten der ZKR zur Schaffung eines rechtlichen Rahmens zur Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) in der Binnenschifffahrt begrüßt und zudem beabsichtigt, die Änderungen und Ergänzungen der Verordnungen der ZKR soweit rechtlich möglich in die entsprechenden europäischen Regelwerke zu übernehmen.
10. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) und die von der niederländischen Delegation durchgeführten Folgenabschätzungen dargelegt.

### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen**

Die Anlage des vorliegenden Beschlusses bezweckt die Änderung der RheinSchUO mit einem Kapitel 8b, das spezielle Vorschriften für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, und eine Anlage T, welche zusätzliche Bestimmungen für diese verschiedenen Brennstoffe, insbesondere für Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff, vorsieht. Denn für diese Fahrzeuge gelten aufgrund der Art des Brennstoffes Besonderheiten. Die Antriebs- und Hilfssysteme bezeichnen alle Systeme, die Brennstoff nutzen, einschließlich Brennstofftanks und Tankanschlüsse, Gasaufbereitungssysteme, Leitungen und Ventile, Motoren und Turbinen sowie Kontroll-, Überwachung- und Sicherheitssysteme.

Um ein gleichwertiges Sicherheitsniveau wie bei mit Gasöl angetriebenen Fahrzeugen zu gewährleisten, wurden für die Schifffahrt auf dem Rhein eigene Vorschriften für den Betrieb von Fahrzeugen erarbeitet, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen.

Soweit künftig weitere alternative Brennstoffe mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter zugelassen werden sollen, kann Anlage T entsprechend ergänzt werden.

## **Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Es sind Alternativen für mehrere der in der Anlage vorgeschlagenen Änderungen der RheinSchUO denkbar.

Gemäß § 8b.02 sollen die darin genannten Antriebs- und Hilfssysteme unter Aufsicht der zuständigen Behörde gebaut und installiert werden. Diese Behörde kann sich zur Erfüllung von Aufgaben nach Kapitel 8b eines technischen Dienstes bedienen. Alternativ hätten die Aufgaben nach Kapitel 8b einschränkend den Untersuchungskommissionen, anerkannten Klassifikationsgesellschaften oder Sachverständigen übertragen werden können. Ferner hätte analog zu § 22b.02 RheinSchUO betreffend schnelle Schiffe nicht nur der Bau der LNG-Systeme, sondern der Bau der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, ausschließlich unter die Aufsicht der anerkannten Klassifikationsgesellschaften gestellt werden können. Obgleich die Fahrzeuge, die durch Einzelempfehlungen zugelassen wurden, unter der Aufsicht einer Klassifikationsgesellschaft gebaut bzw. umgebaut wurden, hat die Anhörung im Februar 2015 gezeigt, dass die Prüfung von mit Flüssigerdgas (LNG) betriebenen Systemen mehreren Organisationen zugänglich sein sollte.

Die aktuelle Fassung der §§ 8b.02 und 8b.07 lässt den zuständigen Behörden auf nationaler Ebene bei der Delegation der in Kapitel 8b genannten Aufgaben den nötigen Spielraum und hält gleichzeitig die hohen Anforderungen an die Fachkenntnisse aufrecht. Diese Kenntnisse sind in Nummer 1.5 der Anlage T besonders festgelegt.

Der Änderungsvorschlag beruht auf dem Prinzip, dass die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) für alle wichtigen Fahrzeugtypen zugelassen werden soll, aufgrund spezifischer Risiken gegebenenfalls jedoch gesonderte Anforderungen notwendig sein können. Alternativ hätten für die einzelnen Fahrzeugtypen und insbesondere Fahrgastschiffe detaillierte Anforderungen festgelegt werden können. Der von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation gewählte Ansatz für den IGF-Code sowie die bei der Anhörung im Februar 2015 gewonnenen Erkenntnisse zeigen, dass der Änderungsvorschlag die spezifischen Risiken der verschiedenen Fahrzeugtypen durch das Erfordernis der Durchführung einer Risikoanalyse (§ 8b.01 Nr. 5 Buchstabe a und Anlage T Nr. 1.3) abdeckt. Dem Sonderfall der Fahrgastschiffe kam bei der Abfassung der Anforderungen der Nummern 1.3.1, 1.4.10, 2.1.13 und 3.3.1 der Anlage T besondere Aufmerksamkeit zu.

Die in § 8b.04 vorgesehenen Anforderungen an die Schadstoffemissionswerte sind mit Ausnahme von Methan gleich denen der in Kapitel 8a der RheinSchUO festgelegten Stufe ZKR II für Dieselmotoren. Auch zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden. Alternativ hätte wegen der Besonderheit von Gas- oder Zweikraftstoffmotoren sowie der derzeitigen Arbeiten in der Europäischen Union zur Verabschiedung einer neuen Verordnung über von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten auf die Nennung von Emissionsstufen verzichtet werden können. Der Verordnungsentwurf sieht insbesondere für Methanemissionen einen Grenzwert von 6,0 g/kWh vor. Gleichwohl stellt sich die Frage nach einer Regelung der Emissionen von Fahrzeugen, die zwischen 2016 und 2020/2021 in Betrieb genommen werden (geschätzter Zeitpunkt des Inkrafttretens der EU-Verordnung). Aus diesen Gründen zielt der Änderungsvorschlag darauf ab, sicherzustellen, dass die Emissionsanforderungen gasbetriebener Motoren mit denen von Dieselmotoren mindestens gleichwertig sind, ohne der Festlegung des Grenzwerts für Methanemissionen vorzugreifen.

Nummer 2.8.6 der Anlage T schreibt Anschlüsse vom Typ der trockenen Bunkerleitungsnottrennung gemäß der Europäischen Norm EN 1474 vor, die für die Sicherheit mit zusätzlichen trockenbrechenden Kupplungen ausgestattet sein müssen. Auf dem Markt sind mehrere Alternativlösungen für die Bunkerleitungsnottrennung verfügbar, aus Gründen der Sicherheit und zur Vermeidung einer Behinderung der Entwicklung der Flüssigerdgas (LNG)-Technologie in Europa ist jedoch eine Harmonisierung wünschenswert. In der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und dem Europäischen Komitee für Normung sind entsprechende Normungsarbeiten im Gange. Die Erfahrungen des Schifffahrtsgewerbes und die durch Einzelempfehlungen zugelassenen Schiffsneubauten haben jedoch die Zweckmäßigkeit der Norm EN 1474 verdeutlicht, die normierte Abmessungen ermöglicht.

Die Entwicklung von LNG-Systemen kann die Verwendung automatischer Notfallabsperrovorrichtungen (ESD – Emergency Shut Down) beinhalten, was zum Ausfall des mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff betriebenen Antriebs führen kann. Diese Feststellung gilt auch für andere alternative Brennstoffe, deren Flammpunkt kleiner oder gleich 55 °C ist. Dies kann eine Redundanz des Antriebs eines Teils oder des gesamten Systems erfordern, um die Sicherheit der Schifffahrt auf Basis von Flüssigerdgas oder anderen alternativen Brennstoffen zu gewährleisten. Gemäß § 8b.06 muss „[d]as Fahrzeug [...] im Falle einer automatischen Abschaltung des Antriebssystems oder eines Teils des Antriebssystems sich aus eigener Kraft fortbewegen können“. Alternativ hätten entsprechend den verschiedenen Maschinenraumkonzepten (gassicherer Maschinenraum, explosionsicherer Maschinenraum oder ESD-geschützter Maschinenraum) und den Eigenschaften des LNG-Systems die für die Redundanz erforderlichen Mittel angegeben werden können. In Anbetracht der Vielzahl bestehender oder zukünftiger Systemkonzepte, insbesondere im innovativen Bereich der Flüssigerdgas (LNG)-Antriebe, dürfte es allerdings schwierig sein, diese Mittel anzugeben. Aus diesem Grund sieht § 8b.06 eine Erfüllungspflicht vor. Diese Logik wurde auch bei § 15.07 RheinSchUO in Bezug auf die Redundanz der Antriebe von Fahrgastschiffen angewandt.

### **Folgen dieser Änderungen**

Mit dem beigefügten Änderungsvorschlag wird in die RheinSchUO ein neues Kapitel 8b und eine neue Anlage T eingefügt und Anlage I um ein neues Piktogramm ergänzt.

Die Änderung führt das Kapitel 8b zur Festlegung der Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, ein.

§ 8b.01 legt den Geltungsbereich der Anforderungen an Antriebs- und Hilfssysteme, die Paragraphen der RheinSchUO, von denen zugunsten dieser alternativen Brennstoffe abgewichen wird, und die Verantwortlichkeit der zuständigen Behörde, Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, gegebenenfalls mit Hilfe eines technischen Dienstes zu prüfen, fest. Die für die Prüfung erforderlichen und an Bord aufzubewahrenden technischen Unterlagen sind in den Nummern 5 und 6 dieses Paragraphen aufgeführt.

§ 8b.02 legt den Grundsatz, dass die Antriebs- und Hilfssysteme vor der ersten Inbetriebnahme, nach jeder Änderung oder Instandsetzung und regelmäßig (mindestens jedes Jahr) geprüft werden müssen, sowie den Umfang der Prüfungen fest. Im Anschluss an die Prüfung muss eine Bescheinigung ausgestellt werden.

In § 8b.03 ist analog zu § 15.13 RheinSchUO betreffend Fahrgastschiffe die Sicherheitsorganisation geregelt. Insbesondere muss eine Sicherheitsrolle mit Sicherheitsanweisungen und einem Sicherheitsplan erstellt und an Bord aufbewahrt werden. Die Sicherheitsrolle dient zur Dokumentierung und Anleitung der Besatzung hinsichtlich des Verhaltens bei Zwischenfällen und Unfällen sowie bei Ausfällen des Antriebs- oder Hilfssystems, das mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben wird.

§ 8b.04 sieht Anforderungen an die Schadstoffemissionswerte mit Ausnahme von Methan vor, die gleich denen der in Kapitel 8a der RheinSchUO festgelegten Stufe ZKR II für Dieselmotoren sind. Auch zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden.

§ 8b.05 führt eine Kennzeichnung der Betriebsräume ein, aus der klar hervorgeht, für welche Brennstoffe die Räume verwendet werden. In Anlage I der RheinSchUO wird eine Abbildung 11 eingefügt für Betriebsräume, in denen Flüssigerdgas (LNG) verwendet wird.

§ 8b.06 legt eine Erfüllungspflicht für die Redundanz des Antriebs- oder Hilfssystems fest, das mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben wird. Das Fahrzeug muss sich im Falle einer automatischen Abschaltung des Antriebssystems oder eines Teils des Antriebssystems aus eigener Kraft fortbewegen können. Anhand der in § 8b.01 Nummer 5 vorgesehenen Risikobewertung sollen geeignete Mittel zur Erreichung dieses Ziels bestimmt werden können.

§ 8b.07 legt hinsichtlich der in § 8b.01 Nummer 4 für die zuständige Behörde vorgesehenen Möglichkeit, sich eines technischen Dienstes zu bedienen, die Anforderungen an diese Dienste und die Notifizierungsmaßnahmen der Reinuferstaaten und Belgiens fest. Der Wortlaut ist zu dem der §§ 8a.12 und 14a.12 RheinSchUO analog.

Die Anlage T führt mit einem (einzigen) Teil I betreffend Flüssigerdgas (LNG) zusätzliche Bestimmungen für Fahrzeuge, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, ein. Dieser Teil I besteht aus fünf Kapiteln: Allgemeines (1), Schiffsausrüstung, Schiffsbetrieb und Systemauslegung (2), Brandschutz (3), Elektrische Systeme (4) und Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme (5).

Kapitel 1 der Anlage T Teil I ergänzt die allgemeinen Anforderungen des Kapitels 8b bezüglich Antriebs- oder Hilfssystemen, die mit Flüssigerdgas als Brennstoff betrieben werden. Zum einen werden die einzelnen Teile des LNG-Systems sowie weitere in Anlage T Teil I verwendete Begriffe definiert. Zum anderen werden die Mindestvoraussetzungen für die Durchführung der Risikobewertung sowie die allgemeinen Anforderungen zur Verhütung der von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, ausgehenden Gefahren ergänzt. Des Weiteren werden zum technischen Dienst nach § 8b.01 Nummer 4 und zur Kennzeichnung nach § 8b.05 für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, Präzisierungen vorgenommen.

Kapitel 2 der Anlage T Teil I legt die Anforderungen an die einzelnen Teile des LNG-Systems (LNG-Behältersystem, Maschinenräume, LNG-Leitungssysteme, Lenzsysteme, Auffangwannen, Lüftungssysteme, LNG-Bunkersystem, Gasversorgungssystem und Abgassystem) sowie die Anordnung der Eingänge und Öffnungen und die Befüllgrenze der LNG-Brennstofftanks fest.

Kapitel 3 der Anlage T Teil I legt die Anforderungen an die Brandmeldeanlagen, Brandschutzmaßnahmen und Feuerlöscheinrichtungen unter Berücksichtigung der spezifischen Gefahren durch das Vorhandensein von Gas und Flüssigerdgas an Bord fest. Insbesondere muss eine Kühlung der exponierten Teile und der LNG-Brennstofftanks möglich sein, um eine Erhitzung des Flüssigerdgases bei einem Umgebungsbrand zu verhindern.

Kapitel 4 der Anlage T Teil I legt ergänzend zu Kapitel 9 der RheinSchUO weitere spezifische Anforderungen an elektrische Systeme fest.

Kapitel 5 der Anlage T Teil I schreibt den Einbau von Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssystemen vor, um einen sicheren und verlässlichen Betrieb des LNG-Systems zu gewährleisten und insbesondere die Besatzung mittels Alarm zu informieren oder bei Ausfällen oder Störungen automatische Notabschaltungen auszulösen.

## **Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen**

Es wäre möglich, auf die Änderungen an der RheinSchUO zu verzichten. Allerdings sieht die derzeit gültige Fassung keine besonderen Vorschriften für Fahrzeuge vor, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen. Die individuellen Entwürfe müssen durch eine Empfehlung der ZKR in Anwendung des § 2.19 der RheinSchUO genehmigt sein. Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass dieser Brennstoff in Zukunft vermehrt zum Einsatz kommen wird. Die Verwendung von Flüssigerdgas (LNG) ist mit spezifischen Risiken verbunden. Wenn es keine Vorschriften zur Minimierung des Risikos gibt, könnte das hohe Sicherheitsniveau der Rheinschifffahrt gefährdet werden. Außerdem leistet ein solides Regelwerk einen Beitrag zur Außenwirkung des Gewerbes und fördert eine positive Entwicklung der Flüssigerdgas-Technologie. Es scheint der richtige Zeitpunkt gekommen zu sein, um diesbezüglich Vorschriften einzuführen.

## **Ergebnisse der Folgenabschätzungen über die technischen Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen**

### a) Übersicht der Stakeholder

Zu den befragten Stakeholdern gehören die Verbände (EBU, ESO), die Behörden und weitere interessierte Kreise. Diese Interessensvertreter wurden gebeten, sich bei einer am 2. Februar 2015 organisierten Anhörung zu äußern. Im Großen und Ganzen wurde der Entwurf der Vorschriften positiv aufgenommen. Seiner Ansicht nach muss die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) für alle wichtigen Fahrzeugtypen zugelassen werden. Entsprechend den spezifischen Risiken können jedoch besondere Anforderungen erforderlich sein. An das Bunkersystem sind technische Anforderungen derart zu stellen, dass eine sichere Übergabe und Übernahme des LNG erfolgen kann.

### b) Kosten für das Gewerbe Textvorschlag

Die Hauptkosten für die Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, entstehen durch die Investition in den Neubau oder Umbau eines bestehenden Fahrzeugs. Solche Umbaukosten liegen gemäß der Folgenabschätzung der Niederlande in einer Größenordnung von einer Million Euro.

Diese Kosten fallen übrigens nicht aufgrund des Beschlusses zum Erlass technischer Vorschriften durch die ZKR an.

### c) Nutzen für das Gewerbe

Für das Gewerbe beruht der Nutzen dieser Vorschriften zur Änderung der RheinSchUO auf der Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus der Rheinschifffahrt und der Schaffung eines stabilen Ordnungsrahmens für den Entwurf und Bau von Binnenschiffen. Die mit einem Empfehlungsantrag im Sinne des § 2.19 RheinSchUO verbundenen technischen und insbesondere administrativen Kosten werden so vermieden. Da die technischen Anforderungen an Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, nunmehr in der Verordnung festgelegt werden, wird eine größere technische Standardisierung mit voraussichtlich positiven Auswirkungen auf die Kosten möglich. Damit wird die Weiterentwicklung einer Technologie angestoßen, die von einem Teil des Gewerbes aktiv gefördert wird.

Grundsätzlich gilt, dass die Bunkerung den Zeitpunkt mit dem höchsten Risiko im Betrieb eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, darstellt. Nummer 2.8 der Anlage T ermöglicht die Festlegung der Anforderungen an das LNG-Bunkersystem und insbesondere die Standardisierung der zu verwendenden Anschlüsse vom Typ der trockenen Bunkerleitungsnottrennung.

d) Kosten und Nutzen für die öffentliche Hand (und eventuell für den Nutzer)

Gesamtgesellschaftlich betrachtet führt der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) zu einer Verringerung der Emissionen gewisser Schadstoffe (insbesondere von Feinstaub und Stickoxiden) in die Umwelt. Ein besonderes Augenmerk wird auf den Methanschlupf gelegt, um die Neutralität der Umwelt gegenüber zu messen.

Für die Behörden könnten die Verwaltungskosten durch den Wegfall des Empfehlungsantrags im Sinne des § 2.19 RheinSchUO für den Bau von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, und aufgrund der Möglichkeit, sich zur Durchführung der Anforderungen des Kapitels 8b technischer Dienste zu bedienen, gesenkt werden. Allerdings könnte die Vergrößerung der Flotte von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, unabhängig von der Änderung der RheinSchUO, mit zusätzlichen Kosten für die Ausstellung der Schiffsatteste verbunden sein.

Die Risikobewertung nach § 8b.01 ermöglicht es, die mit der Verwendung von LNG verbundenen Risiken für die Tauglichkeit und Sicherheit des Fahrzeugs sowie für die Personen an Bord, einschließlich der Fahrgäste, und die Umwelt zu erkennen und ihnen vorzubeugen.

Die Kennzeichnung der Räume, in denen Flüssigerdgas (LNG) verwendet wird, erlaubt es den Behörden und Rettungskräften bei Prüfungen oder Unfällen, diese Räume an Bord schnell zu identifizieren.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf ihre Beschlüsse 2015-I-7 und 2015-I-8 zur Einführung von Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

auf der Grundlage von Kenntnissen und Erfahrungen, die mit der versuchsweisen Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) in der Rheinschifffahrt gewonnen wurden,

nach Anhörung der betroffenen Wirtschaftsverbände sowie von Sachverständigen der anerkannten Klassifikationsgesellschaften und anderer Institutionen,

unter Berücksichtigung einschlägiger Initiativen der Europäischen Union und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Europäischen Kommission,

in dem Wunsch, Innovationen der Binnenschifffahrt durch Anpassung der Verordnungen der ZKR zu fördern,

mit dem Ziel, der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Brennstoff zu ermöglichen,

in dem Bewusstsein, dass Voraussetzung für eine nachhaltige Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) ein vollständiger und verlässlicher rechtlicher Rahmen ist, der das bestehende hohe Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt auch weiterhin gewährleistet,

in der Überzeugung, dass transparente, praxisnahe und verlässliche Regelwerke Investitionen in die Binnenschifffahrt fördern,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, die Genehmigung von Empfehlungen nach § 2.19 RheinSchUO für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen und vorzeitig, d. h. vor dem 1. Dezember 2016, die beigefügten Vorschriften einhalten, zu erleichtern.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung gilt ab dem 1. Dezember 2016.

## **Anlage**

## **Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung**

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

a) Folgende Angabe zu Kapitel 8a wird nach der Angabe zu Kapitel 8b eingefügt:

**„ Kapitel 8b: Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °c oder darunter betrieben werden**

§ 8b.01 : Allgemeines

§ 8b.02 : Prüfung

§ 8b.03 : Sicherheitsorganisation

§ 8b.04 : Umweltschutzanforderungen“

§ 8b.05 : Kennzeichnung

§ 8b.06 : Unabhängiger Antrieb

§ 8b.07 : Technische Dienste“

b) Folgende Angabe zu Anlage S wird nach der Angabe zu Anlage T eingefügt:

„Anlage T: Zusätzliche Bestimmungen für Fahrzeuge, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °c oder darunter betrieben werden“.

2. Folgendes Kapitel 8b wird nach Kapitel 8a eingefügt:

### **„KAPITEL 8b SONDERBESTIMMUNGEN FÜR FAHRZEUGE, AUF DENEN ANTRIEBS- ODER HILFSSYSTEME INSTALLIERT SIND, DIE MIT BRENNSTOFFEN MIT EINEM FLAMMPUNKT VON 55 °C ODER DARUNTER BETRIEBEN WERDEN**

#### **§ 8b.01**

##### *Allgemeines*

1. Für die Zwecke dieses Kapitels bezeichnet der Begriff „Antriebs- oder Hilfssysteme“ alle Systeme, die Brennstoff nutzen, einschließlich
  - a) Brennstofftanks und Tankanschlüsse,
  - b) Gasaufbereitungssysteme,
  - c) Leitungen und Ventile,
  - d) Motoren und Turbinen,
  - e) Kontroll-, Überwachung- und Sicherheitssysteme.

2. Abweichend von Artikel 8.01 Nr. 3 und Artikel 8.05 Nr. 1, 6, 9, 11 und 12 und den Bestimmungen von Kapitel 8a dürfen auf Fahrzeugen Antriebs- und Hilfssysteme installiert werden, die Brennstoffe mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter nutzen, sofern die für diese Brennstoffe in diesem Kapitel und der Anlage T festgelegten Anforderungen eingehalten wurden.
3. Antriebs- und Hilfssysteme nach Nummer 2 müssen unter Aufsicht der Untersuchungskommission gebaut und installiert sein.
4. Die Untersuchungskommission kann sich zur Erfüllung von Aufgaben nach diesem Kapitel eines Technischen Dienstes nach Artikel 8b.07 bedienen.
5. Vor der ersten Inbetriebnahme eines Antriebs- oder Hilfssystems nach Nummer 2 müssen der Untersuchungskommission folgende Unterlagen vorgelegt werden:
  - a) eine Risikobewertung nach Anlage T,
  - b) eine Beschreibung des Antriebs- oder Hilfssystems,
  - c) Pläne des Antriebs- oder Hilfssystems,
  - d) ein Plan über die Druck- und Temperaturverteilung innerhalb des Systems,
  - e) ein Betriebshandbuch mit sämtlichen anwendbaren Verfahren, das für den praktischen Einsatz des Systems bestimmt ist,
  - f) eine Sicherheitsrolle nach Artikel 8b.03,
  - g) eine Kopie der Bescheinigung über die Prüfung nach Artikel 8b.02 Nr. 4.
6. Eine Kopie der unter Nummer 5 genannten Dokumente ist an Bord mitzuführen.

## **§ 8b.02**

### *Prüfung*

1. Antriebs- und Hilfssysteme, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, müssen
  - a) vor der ersten Inbetriebnahme,
  - b) nach jeder Änderung oder Instandsetzung,
  - c) regelmäßig mindestens jedes Jahrvon einer Untersuchungskommission geprüft werden.

Dabei müssen die einschlägigen Vorgaben der Hersteller berücksichtigt werden.

2. Prüfungen nach Nr. 1 Buchstaben a und c müssen mindestens folgendes umfassen:
  - a) Kontrolle auf Übereinstimmung der Antriebs- und Hilfssysteme mit den genehmigten Plänen und bei wiederkehrenden Prüfungen, ob Änderungen an den Antriebs- und Hilfssystemen vorgenommen wurden,
  - b) gegebenenfalls eine Funktionsprüfung der Antriebs- und Hilfssysteme mit allen betrieblichen Möglichkeiten,
  - c) Sicht- und Dichtheitsprüfung der Systemkomponenten, insbesondere Ventile, Leitungen, Schläuche, Zylinder, Pumpen und Filter,
  - d) Sichtprüfung der elektrischen und elektronischen Anlagenteile,
  - e) Prüfung der Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme.

3. Die unter Nr. 1 Buchstabe b genannten Prüfungen müssen die betroffenen Teile nach Nr. 2 umfassen.
4. Über jede Prüfung gemäß Nr. 1 ist eine Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

### **§ 8b.03**

#### *Sicherheitsorganisation*

1. Auf Fahrzeugen, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, muss eine Sicherheitsrolle vorhanden sein. Zur Sicherheitsrolle gehören Sicherheitsanweisungen nach Nr. 2 und ein Sicherheitsplan nach Nr. 3 des Fahrzeugs.
2. Diese Sicherheitsanweisungen müssen mindestens folgende Informationen umfassen:
  - a) Notabschaltung des Systems,
  - b) zu ergreifende Maßnahmen im Falle einer unbeabsichtigten Freisetzung von flüssigem oder gasförmigem Brennstoff, z.B. beim Bunkern,
  - c) zu ergreifende Maßnahmen im Falle eines Feuers oder sonstiger Zwischenfälle an Bord,
  - d) zu ergreifende Maßnahmen im Falle einer Kollision,
  - e) Einsatz der Sicherheitsausrüstung,
  - f) Alarmierung,
  - g) Evakuierungsverfahren.
3. Der Sicherheitsplan muss mindestens folgende Informationen enthalten:
  - a) gefährdete Bereiche,
  - b) Fluchtwege, Notausgänge und gasdichte Räume,
  - c) Rettungsmittel und Beiboote,
  - d) Feuerlöscher sowie Feuerlösch- und Sprühanlagen,
  - e) Alarmanlagen,
  - f) Bedienungsorgane der Notabschaltvorrichtungen,
  - g) Feuerklappen,
  - h) Notstromquellen,
  - i) Bedienungsorgane der Lüftungsanlagen,
  - j) Absperrorgane der Brennstoffleitungen,
  - k) Sicherheitseinrichtungen.
4. Die Sicherheitsrolle muss
  - a) einen Sichtvermerk der Untersuchungskommission tragen und
  - b) an einer oder mehreren geeigneten Stelle(n) an Bord deutlich sichtbar aufgehängt sein.

#### **§ 8b.04**

##### *Umweltschutzanforderungen*

1. Emissionen aus Motoren und Turbinen dürfen die einschlägigen Grenzwerte nach § 8a.02 nicht überschreiten.
2. Bei Antriebs- und Hilfssystemen, die Erdgas nutzen, beziehen sich die Werte auf Kohlenwasserstoffe mit Ausnahme von Methan (CH<sub>4</sub>).
3. Der Untersuchungskommission ist die Einhaltung der Bestimmungen nach Nr. 1 mittels eines Berichts über die Prüfstandsmessung der gasförmigen Emissionen und der Partikelemissionen nach der Internationalen Norm ISO 8178-1 : 2006 nachzuweisen.
4. Die Treibhausgasemissionen müssen durch geeignete Maßnahmen auf ein Minimum reduziert werden. Die Maßnahmen sind in der Dokumentation nach § 8b.01 Nr. 5 Buchstabe b anzugeben.

#### **§ 8b.05**

##### *Kennzeichnung*

Betriebsräume und Systemkomponenten müssen mit einer entsprechenden Kennzeichnung versehen sein, aus der klar hervorgeht, für welche Brennstoffe sie verwendet werden.

#### **§ 8b.06**

##### *Unabhängiger Antrieb*

Das Fahrzeug muss im Falle einer automatischen Abschaltung des Antriebssystems oder eines Teils des Antriebssystems sich aus eigener Kraft fortbewegen können.

#### **§ 8b.07**

##### *Technische Dienste*

1. Die Technischen Dienste müssen der Europäischen Norm EN ISO 17020 : 2012 genügen.
2. Hersteller und Vertreiber von Antriebs- oder Hilfssystemen oder von Teilen dieser Systeme können nicht als Technische Dienste anerkannt werden.
3. Die Kenntnisse des technischen Dienstes müssen den jeweiligen Anforderungen aus Anlage T entsprechen.
4. Die Überwachung und Prüfung nach Artikeln 8b.01 und 8b.02 kann von unterschiedlichen Technischen Diensten ausgeführt werden, sofern sämtliche in Nr. 3 beschriebenen Kenntnisse in dem Prozess berücksichtigt werden.

5. Technische Dienste außerhalb der Rheinuferstaaten und Belgiens können nur auf Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anerkannt werden.
  6. Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Namen und Anschriften der Untersuchungskommissionen und Technischen Dienste mit, die für die Durchführung von Aufgaben nach diesem Kapitel verantwortlich sind. Das Sekretariat veröffentlicht die Angaben auf der Website der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.“
3. *Folgende Anlage T wird nach der Anlage S angefügt:*

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
**Anlage T**

**ZUSÄTZLICHE BESTIMMUNGEN FÜR FAHRZEUGE DIE MIT BRENNSTOFFEN  
MIT EINEM FLAMMPUNKT VON 55 °C ODER DARUNTER BETRIEBEN  
WERDEN**

**Teil I**

**Flüssigerdgas (LNG)**

**Kapitel 1  
Allgemeines**

**1.1 Anwendungsbereich**

- 1.1.1 Die Bestimmungen von Teil 1 gelten für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Flüssigerdgas (LNG) nach Nummer 1.2.1 betrieben werden und alle für die Verwendung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff zu berücksichtigenden Bereiche.

**1.2 Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieses Teils gelten als

- 1.2.1 *Flüssigerdgas (LNG)*: Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von - 161 °C verflüssigt wurde.
- 1.2.2 *LNG-System*: alle Teile des Fahrzeugs, die möglicherweise Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas enthalten, wie beispielsweise Motoren, Brennstofftanks und Bunkerleitungen.
- 1.2.3 *LNG-Bunkersystem*: die Vorrichtungen zum Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) an Bord (Bunkerstation und Bunkerleitungen).

- 1.2.4 *Bunkerstation*: der Bereich an Bord, an dem sich sämtliche für den Bunkervorgang notwendigen Geräte befinden, wie Schlauchanschlüsse, Ventile, Vermessungsinstrumente, Sicherheitsausrüstung, Überwachungsstation, Werkzeuge, etc.
- 1.2.5 *LNG-Behältersystem*: die Vorrichtungen zur Speicherung des Flüssigerdgases (LNG), einschließlich der Tankanschlüsse.
- 1.2.6 *Gasversorgungssystem*: die Vorrichtungen zur Versorgung aller Gasverbrauchseinrichtungen an Bord, einschließlich des Gasaufbereitungssystems, der Gasleitungen und -ventile.
- 1.2.7 *Gasaufbereitungssystem*: die Einheit, die zur Umwandlung des Flüssigerdgases (LNG) in Erdgas verwendet wird, ihr Zubehör sowie ihre Leitungen.
- 1.2.8 *Gefährdete Bereiche*: sind die Zonen 0, 1 und 2 nach folgender Einteilung:
  - 1.2.8.1 *Zone 0*: Bereich, in dem explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft mit brennbaren Gasen, Dämpfen oder Nebeln ständig, über lange Zeiträume oder häufig vorhanden ist,
  - 1.2.8.2 *Zone 1*: Bereich, in dem sich bei Normalbetrieb gelegentlich eine explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen, Dämpfen oder Nebeln bilden kann,
  - 1.2.8.3 *Zone 2*: Bereich, in dem bei Normalbetrieb eine explosionsfähige Atmosphäre als Gemisch aus Luft und brennbaren Gasen, Dämpfen oder Nebeln normalerweise nicht oder aber nur kurzzeitig auftritt.
- 1.2.9 *Geschlossener Raum*: jeder Raum, der bei fehlender Zwangsentlüftung nur eingeschränkt zu belüften ist und in dem sich aufgetretene explosionsfähige Atmosphären nicht natürlich auflösen.
- 1.2.10 *Halboffener Raum*: ein derart durch Decks oder Schotte abgetrennter Raum, dass die natürlichen Belüftungsbedingungen sich erheblich von denen auf dem offenen Deck unterscheiden.
- 1.2.11 *Überdruckventil*: ein federbelastetes Gerät, das automatisch durch Druck aktiviert wird und dessen Zweck darin besteht, den Tank oder die Leitungen vor einem unzulässigen Überdruck im Inneren zu schützen.
- 1.2.12 *Zweikraftstoffmotoren*: Motoren, die entweder mit Flüssigerdgas (LNG) oder einem Brennstoff mit einem Flammpunkt von über 55 °C betrieben werden.
- 1.2.13 *ESD (Emergency Shutdown)*: eine Notabschaltung.
- 1.2.14 *Hauptgasbrennstoffventil*: ein automatisches Absperrventil in Gasleitungen zu Motoren.

- 1.2.15 *Zweite Barriere*: die äußere Hülle eines LNG-Behältersystems oder von Leitungen, die so ausgelegt sind, dass sie im Falle einer Undichtigkeit der ersten Barriere den austretenden Brennstoff vorläufig auffängt.
- 1.2.16 *Maximaler Arbeitsdruck*: der Höchstdruck in einem LNG-Brennstofftank oder einer LNG-Leitung während des Betriebs. Dieser Druck entspricht dem Öffnungsdruck der Überdruckventile oder -vorrichtungen.
- 1.2.17 *Auslegungsdruck*: der Druck, auf dessen Grundlage der LNG-Brennstofftank oder die LNG-Leitungen konstruiert und hergestellt wurden.
- 1.2.18 *Doppelabsperr- und Auslassventil*: ein Satz von zwei in Reihe geschalteten Ventilen in einer Leitung und einem dritten Ventil zur Druckentlastung der Leitung zwischen diesen beiden Ventilen. Diese Vorkehrung kann anstelle von drei getrennten Ventilen auch aus einem Zweiwegeventil und einem Schließventil bestehen.
- 1.2.19 *Luftschleuse*: ein Bereich, der von einem gasdichten Stahlschott mit zwei gasdichten Türen umgeben ist, der den gefährdeten Bereich vom ungefährlichen Bereich trennt.
- 1.2.20 *Doppelwandige Leitung*: eine Leitung mit doppelwandiger Auslegung, in welcher der Raum zwischen den Rohren mit Inertgas druckbefüllt ist und so Leckagen an einer der beiden Wände erkannt werden.
- 1.2.21 *Systemkomponenten*: sämtliche Komponenten der Installation, die Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas enthalten können (Brennstofftanks, Leitungen, Ventile, Schläuche, Zylinder, Pumpen, Filter, Instrumente, etc.).
- 1.2.22 *Belüftete Rohrleitung*: eine mit einer mechanischen Abgasentlüftung versehene Gasleitung, die in einem Rohr oder einer Leitung installiert ist.
- 1.2.23 *Gaswarnanlage*: eine Warneinrichtung zur Absicherung von Menschen und Sachwerten vor gefährlichen Gasen und Gas-Luft-Gemischen. Sie besteht aus Gasdetektoren zur Erfassung der Gase, einer Steuereinheit zur Verarbeitung der Signale und einer Anzeige-/Alarmeinheit zur Zustandsanzeige.

### **1.3 Risikobewertung**

- 1.3.1 Eine Risikobewertung ist für alle Konzepte und Konfigurationen, die neu sind oder erheblich geändert wurden, durchzuführen. Die durch die Verwendung von Flüssigerdgas (LNG) entstehenden Risiken, die sich für Personen an Bord, die Umwelt, die Tauglichkeit oder Sicherheit des Fahrzeugs ergeben, müssen berücksichtigt werden. Die mit der räumlichen Gestaltung, dem Betrieb und der Wartung zusammenhängenden Gefährdungen, die sich im Anschluss an einen Ausfall ergeben, sind nach vernünftigem Ermessen zu berücksichtigen.

1.3.2 Die Risiken sind anhand einer von der Untersuchungskommission anerkannten Methode zur Risikoanalyse, wie z.B. Internationale Normen ISO 31000 : 2009 und ISO 31010 : 2010, zu bestimmen und zu bewerten. Dabei müssen zumindest Funktionsverlust, Schaden an den Komponenten, Feuer, Explosion, Überflutung des Tankraums, Sinken des Fahrzeugs und elektrische Überspannung einfließen. Die Analyse muss sicherstellen, dass Risiken so weit wie möglich beseitigt werden. Risiken, die nicht gänzlich beseitigt werden können, sind auf ein akzeptables Niveau zu verringern. Die wichtigsten Möglichkeiten und Maßnahmen zur Beseitigung bzw. Verringerung der Risiken sind zu beschreiben.

1.3.3 Die Unterteilung der gefährdeten Bereiche an Bord in die Zonen 0, 1 und 2 gemäß Nummer 1.2.8 ist in der Risikobewertung zu dokumentieren.

#### **1.4 Allgemeines**

1.4.1 Ein einzelner Ausfall im LNG-System darf nicht zu einer unsicheren Situation führen.

1.4.2 Auslegung, Konstruktion, Installation, Wartung und Schutz des LNG-Systems müssen einen sicheren und verlässlichen Betrieb garantieren.

1.4.3 Komponenten des LNG-Systems müssen vor äußeren Schäden geschützt werden.

1.4.4 Der Zugang zu gefährdeten Bereichen ist, soweit dies praktisch durchführbar ist, zu beschränken, um potentielle Risiken zu reduzieren, die die Sicherheit des Fahrzeugs, der Personen an Bord, der Umwelt und der Ausrüstung gefährden. Insbesondere gehören gefährdete Bereiche zu den nicht für Fahrgäste bestimmten Teilen des Schiffes nach Artikel 15.06 Nummer 11.

1.4.5 Geeignete Maßnahmen müssen ergriffen werden, um Fahrgäste von gefährdeten Bereichen fern zu halten.

1.4.6 Die in den gefährdeten Bereichen installierte Ausrüstung ist auf das für den Betrieb erforderliche Mindestmaß zu reduzieren und muss in geeigneter und angemessener Form zertifiziert sein.

1.4.7 Die unbeabsichtigte Bildung explosionsfähiger oder brennbarer Gaskonzentrationen ist zu vermeiden.

1.4.8 Zündquellen in gefährdeten Bereichen sind zur Verringerung der Explosionswahrscheinlichkeit zu begrenzen.

1.4.9 An Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, muss ein detailliertes Betriebshandbuch für das LNG-System vorhanden sein, das mindestens

- a) praktische Erläuterungen zum LNG-Bunkersystem, zum LNG-Behältersystem, zum LNG-Leitungssystem, zum Gasversorgungssystem, zum Maschinenraum, zum Belüftungssystem, zur Verhütung und Kontrolle von Leckagen sowie zum Überwachungs- und Sicherheitssystem enthält;

- b) den Bunkervorgang, insbesondere die Betätigung der Ventile, die Entleerung, das Inertisieren und das Entgasen, beschreibt;
- c) das maßgebliche Verfahren für die elektrische Isolierung während der Bunkervorgänge beschreibt;
- d) die Risiken im Einzelnen beschreibt, die sich aus der Risikobewertung nach Nummer 1.3 ergeben und wie diese gemindert werden.

1.4.10 Ein durch Freisetzung von Gas entstandenes Feuer oder eine durch Gas entstandene Explosion in den Brennstoffbehältern und in den Maschinenräumen darf nicht die Funktionsfähigkeit betriebswichtiger Maschinen oder Ausrüstung in anderen Räumen gefährden.

## **1.5 Kenntnisse des Technischen Dienstes**

Die Kenntnisse des Technischen Dienstes nach Artikel 8b.01 Nr. 4 müssen sich mindestens auf die folgenden Bereiche erstrecken:

- a) Brennstoffsystem einschließlich Tanks, Wärmetauscher, Leitungen,
- b) Festigkeit (Längs- und örtliche Festigkeit) und Stabilität des Fahrzeugs,
- c) elektrische Anlage und Kontrollsysteme,
- d) Belüftungssystem,
- e) Brandschutz,
- f) Gaswarnanlage.

## **1.6 Kennzeichnung**

Türen zu Räumen, in denen Flüssigerdgas (LNG) genutzt wird, müssen auf der Außenseite mit einem Symbol für „LNG-Warnung“ nach Anlage I Bild 11 mit einer Höhe von mindestens 10 cm gekennzeichnet werden.

# **Kapitel 2**

## **Schiffsausrüstung, Schiffsbetrieb und Systemauslegung**

### **2.1 LNG-Behältersystem**

2.1.1 Das LNG-Behältersystem ist von den Maschinenräumen und anderen Bereichen mit hoher Brandgefahr zu trennen.

2.1.2 Die LNG-Brennstofftanks sind so nah wie möglich an der Mittellängsachse des Schiffes auszurichten.

- 2.1.3 Der Abstand zwischen der Bordwand des Fahrzeugs und dem LNG-Brennstofftank darf 1,00 m nicht unterschreiten. Befinden sich LNG-Brennstofftanks:
- a) unter Deck, muss das Fahrzeug am Standort der LNG-Brennstofftanks über eine Doppelwand und eine Doppelbodenkonstruktion verfügen. Der Abstand zwischen Bord- und Innenwand des Fahrzeugs darf 0,60 m nicht unterschreiten. Die Höhe der Doppelböden darf 0,60 m nicht unterschreiten.
  - b) auf dem offenen Deck, muss der Abstand zu den senkrechten Ebenen, die mit den Bordwänden des Fahrzeugs zusammenfallen, mindestens B/5 betragen.
- 2.1.4 Der LNG-Brennstofftank ist als ein unabhängiger Tank in Übereinstimmung mit den Europäischen Normen EN 13530 : 2002, EN 13458-2 : 2002 in Verbindung mit dynamischer Belastung oder dem IGC-Code (Tank Typ C) auszuführen. Die Untersuchungskommission kann andere gleichwertige Normen eines Rheinuferstaates und Belgiens akzeptieren.
- 2.1.5 Tankanschlüsse sind über dem höchsten Flüssigkeitsspiegel in den Tanks anzubringen. Die Untersuchungskommission kann Anschlüsse unter dem höchsten Flüssigkeitsspiegel akzeptieren.
- 2.1.6 Sind Tankanschlüsse unter dem höchsten Flüssigkeitsspiegel der LNG-Brennstofftanks angebracht, müssen Auffangwannen unter den Tanks aufgestellt werden, die die nachfolgenden Anforderungen erfüllen:
- a) Die Kapazität der Auffangwanne muss für das möglicherweise bei einem Leitungsschaden austretende Volumen ausreichen.
  - b) Die Auffangwanne muss aus geeignetem Edelstahl gefertigt sein.
  - c) Die Auffangwanne muss von dem Schiffskörper oder den Aufbauten des Decks ausreichend getrennt oder isoliert sein, damit der Schiffskörper oder die Aufbauten des Decks bei LNG-Leckagen nicht unzulässig auskühlen.
- 2.1.7 Das LNG-Behältersystem muss mit einer zweiten Barriere ausgestattet sein. Eine zweite Barriere ist nicht für LNG-Behältersysteme erforderlich, bei denen die Wahrscheinlichkeit für Schäden an der Struktur und Leckagen aus der ersten Barriere sehr gering ist und vernachlässigt werden kann.
- 2.1.8 Falls die zweite Barriere des LNG-Behältersystems Teil der Schiffskörperstruktur ist, kann es eine Trennwand des Tankraums sein, vorausgesetzt, die notwendigen Vorkehrungen gegen Leckagen des tiefkalten verflüssigten Brennstoffes sind ergriffen worden.
- 2.1.9 Der Ort und die Bauweise des LNG-Behältersystems und der sonstigen Ausrüstung auf dem offenen Deck müssen so gestaltet sein, dass für eine ausreichende Lüftung gesorgt ist. Eine Ansammlung von freigesetztem Erdgas muss vermieden werden.
- 2.1.10 Sofern Kondensation und Vereisung auf Grund von kalten Oberflächen der LNG-Brennstofftanks zu Problemen der Sicherheit oder der Funktion führen können, müssen geeignete Vermeidungs- oder Abhilfemaßnahmen ergriffen werden.

- 2.1.11 Jeder LNG-Brennstofftank ist mit mindestens zwei Überdruckventilen auszustatten, die einen Überdruck verhindern können, falls eines der Ventile wegen einer Fehlfunktion, Leckage oder Wartung geschlossen wird.
- 2.1.12 Wenn Freisetzen von Brennstoff in das Vakuum eines vakuumisolierten LNG-Brennstofftanks nicht ausgeschlossen werden können, muss das Vakuum mit einem geeigneten Überdruckventil geschützt werden. Sofern LNG-Brennstofftanks in geschlossenen oder halboffenen Räumen aufgestellt sind, muss die Überdruckvorrichtung an ein Entlüftungssystem angeschlossen sein.
- 2.1.13 Die Austrittsöffnungen der Überdruckventile müssen mindestens 2,00 m über Deck in einem Abstand von mindestens 6,00 m zu den Wohnungen, Fahrgastbereichen und zu den Arbeitsplätzen, die sich außerhalb des Laderaums oder des Ladungsbereichs befinden, angebracht werden. Diese Höhe kann verringert werden, wenn unmittelbar um die Austrittsöffnung des Überdruckventils in einem Umkreis von 1,00 m keine Ausrüstungen vorhanden sind, keine Arbeiten ausgeführt werden, dieser Bereich gekennzeichnet ist und geeignete Maßnahmen zum Schutz des Decks ergriffen werden.
- 2.1.14 Eine sichere Entleerung der LNG-Brennstofftanks muss möglich sein, selbst wenn das LNG-System abgeschaltet ist.
- 2.1.15 Es muss möglich sein, LNG-Brennstofftanks einschließlich Gasleitungssystemen mit Spülgas zu reinigen und zu belüften. Es muss möglich sein, vor dem Belüften mit trockener Luft eine Inertisierung mit einem Inertgas (z.B. Stickstoff oder Argon) durchzuführen, um eine gefährliche explosionsfähige Atmosphäre in den LNG-Brennstofftanks und Gasleitungen auszuschließen.
- 2.1.16 Druck und Temperatur von LNG-Brennstofftanks müssen jederzeit in der ausgelegten Bandbreite gehalten werden.
- 2.1.17 Befindet sich das LNG-System außer Betrieb, muss es den Druck im LNG-Brennstofftank für einen Zeitraum von 15 Tagen unterhalb des maximalen Arbeitsdrucks des LNG-Brennstofftanks halten. Dabei wird davon ausgegangen, dass der LNG-Brennstofftank bis zur Befüllgrenze nach Nummer 2.9 befüllt war und das Fahrzeug stillliegt.
- 2.1.18 Die LNG-Brennstofftanks müssen mit dem Schiffskörper elektrisch verbunden werden.

## **2.2 Maschinenräume**

- 2.2.1 In Maschinenräumen muss eines der folgenden Konzepte umgesetzt werden:
- a) gassicherer Maschinenraum,
  - b) explosionssicherer Maschinenraum oder
  - c) ESD-geschützter Maschinenraum.

## 2.2.2 Anforderungen für gassichere Maschinenräume

- 2.2.2.1 Gassichere Maschinenräume müssen unter allen Bedingungen gassicher sein („inherently gas safe“). Ein einzelner Ausfall im LNG-System darf nicht zu einer Gasleckage im Maschinenraum führen. Alle Gasleitungen in den Maschinenräumen müssen gasdicht abgeschirmt werden, z.B. durch doppelwandige Leitungen oder belüftete Rohrleitungen.
- 2.2.2.2 Bei Ausfall einer Barriere wird die Gaszuleitung zu dem betroffenen Teil des LNG-Systems automatisch abgesperrt.
- 2.2.2.3 Das Belüftungssystem von belüfteten Rohrleitungen muss
- a) gewährleisten, dass das Bruttoluftvolumen innerhalb der belüfteten Rohrleitungen mindestens 30 mal pro Stunde ausgetauscht werden kann;
  - b) so ausgerichtet sein, dass das Vorhandensein von Gas in dem Raum zwischen der inneren und der äußeren Leitung ständig erfasst wird;
  - c) unabhängig von allen anderen Belüftungssystemen sein, insbesondere vom Belüftungssystem des Maschinenraums.
- 2.2.2.4 Ein gassicherer Maschinenraum wird als ungefährlicher Bereich betrachtet, es sei denn, die Risikobewertung nach Nummer 1.3 besagt etwas anderes.

## 2.2.3 Anforderungen für explosionssichere Maschinenräume

- 2.2.3.1 Vorrichtungen in explosionssicheren Maschinenräumen müssen dergestalt sein, dass die Räume unter normalen Bedingungen als gassicher gelten. Ein einzelner Ausfall im LNG-System darf nicht zu einer Konzentration von mehr als 20 % der unteren Explosionsgrenze (LEL) im Maschinenraum führen.
- 2.2.3.2 Bei Feststellung eines Gasaustritts oder Ausfall der Belüftung muss die Gaszuleitung zu dem betroffenen Teil des LNG-Systems automatisch abgesperrt werden
- 2.2.3.3 Das Belüftungssystem muss
- a) über eine ausreichende Kapazität verfügen, um die Gaskonzentration unter 20 % der unteren Explosionsgrenze (LEL) im Maschinenraum zu halten und gewährleisten, dass das Bruttoluftvolumen innerhalb des Maschinenraum mindestens 30 mal pro Stunde ausgetauscht werden kann;
  - b) unabhängig von allen anderen Belüftungssystemen sein.
- 2.2.3.4 Im Normalbetrieb muss der Maschinenraum ständig belüftet sein und das Bruttoluftvolumen innerhalb des Maschinenraum muss mindestens 15 mal pro Stunde ausgetauscht werden.
- 2.2.3.5 Explosionssichere Maschinenräume müssen so angelegt sein, dass die geometrische Form die Ansammlung von Gasen oder die Bildung von Gastaschen minimiert. Eine gute Luftzirkulation muss gewährleistet sein.

2.2.3.6 Ein explosions sicherer Maschinenraum wird als Bereich der Zone 2 betrachtet, es sei denn, die Risikobewertung nach Nummer 1.3 besagt etwas anderes.

#### 2.2.4 *Anforderungen für ESD-geschützte Maschinenräume*

2.2.4.1 Vorrichtungen in ESD-geschützten Maschinenräumen müssen dergestalt sein, dass die Räume unter normalen Bedingungen als gassicher gelten können, aber unter gewissen außergewöhnlichen Umständen doch ein Gasgefahrenpotential bieten.

2.2.4.2 Bei außergewöhnlichen Umständen mit gefährlichen Gaskonzentrationen muss automatisch eine Notabschaltung (ESD) von unsicherer Ausrüstung (Zündquellen) und von Gasmaschinen erfolgen. Die Ausrüstung, die unter diesen Bedingungen genutzt wird, muss vom Typ bescheinigte Sicherheit sein.

2.2.4.3 Das Belüftungssystem muss

- a) gewährleisten, dass das Bruttoluftvolumen innerhalb des Maschinenraum mindestens 30 mal pro Stunde ausgetauscht werden kann,
- b) so ausgelegt sein, dass es den wahrscheinlich größten Austritt von Gas aufgrund eines technischen Fehlers beherrscht und
- c) unabhängig von allen anderen Belüftungssystemen sein.

2.2.4.4 Im Normalbetrieb muss der Maschinenraum ständig belüftet sein und das Bruttoluftvolumen innerhalb des Maschinenraum muss mindestens 15 mal pro Stunde ausgetauscht werden.

Wenn im Maschinenraum ein Gasaustritt festgestellt wird, muss der Luftaustausch automatisch auf 30 mal pro Stunde erhöht werden.

2.2.4.5 Wenn das Fahrzeug über mehr als einen Antriebsmotor verfügt, müssen diese Motoren in mindestens zwei getrennten Maschinenräumen aufgestellt sein. Diese Maschinenräume sollen keine gemeinsamen Trennflächen haben. Gemeinsame Trennflächen sind jedoch akzeptabel, wenn der Nachweis erbracht werden kann, dass nicht beide Räume infolge eines einzelnen Ausfalls beeinträchtigt werden.

2.2.4.6 Eine fest installierte Gaswarnanlage, die automatisch die Gasversorgung des betroffenen Maschinenraums absperrt und alle nicht explosionsgeschützten Betriebsmittel abschaltet, muss eingebaut werden.

2.2.4.7 ESD-geschützte Maschinenräume müssen so angelegt sein, dass die geometrische Form die Ansammlung von Gasen oder die Bildung von Gastaschen minimiert. Eine gute Luftzirkulation muss gewährleistet sein.

2.2.4.8 Ein ESD-geschützter Maschinenraum wird als Bereich der Zone 1 betrachtet, es sei denn, die Risikobewertung nach Nummer 1.3 besagt etwas anderes.

## **2.3 Flüssigerdgas- (LNG) und Erdgasleitungssysteme**

- 2.3.1 Flüssigerdgas- (LNG) und Erdgasleitungen durch andere Maschinenräume oder ungefährliche geschlossene Bereiche des Fahrzeugs müssen durch doppelwandige Leitungen oder belüftete Rohrleitungen eingehaust sein.
- 2.3.2 Leitungen für Flüssigerdgas (LNG) und Erdgas müssen mindestens 1,00 m von der Schiffsseite und 0,60 m vom Schiffsboden entfernt verlaufen.
- 2.3.3 Alle Leitungen und Komponenten, die bei vollständiger Befüllung mit flüssigem Flüssigerdgas (LNG) mit Ventilen vom LNG-System getrennt werden können, sind mit Überdruckventilen zu versehen.
- 2.3.4 Die Leitungen sind elektrisch mit dem Schiffskörper zu verbinden.
- 2.3.5 Niedrigtemperaturleitungen müssen soweit erforderlich von der benachbarten Schiffskörperstruktur thermisch isoliert werden. Es muss ein Schutz gegen unbeabsichtigte Berührung vorhanden sein.
- 2.3.6 Der Auslegungsdruck der Leitungen muss mindestens 150 % des maximalen Arbeitsdrucks betragen. Der maximale Arbeitsdruck der Leitungen innerhalb der Räume darf 1000 kPa nicht übersteigen. Der Auslegungsdruck der äußeren Wandung oder der Rohrleitung von Gasleitungssystemen darf nicht geringer sein als der Auslegungsdruck der inneren Gasleitungen.
- 2.3.7 Gasleitungen in ESD-geschützten Maschinenräumen müssen so weit wie nach praktischen Erwägungen möglich entfernt von den elektrischen Installationen und den Tanks mit entzündbarer Flüssigkeit angebracht werden.

## **2.4 Lenzsysteme**

- 2.4.1 Lenzsysteme für Bereiche, in denen Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas vorhanden sein kann,
  - a) müssen unabhängig und getrennt von Lenzsystemen von Bereichen sein, in denen Flüssigerdgas (LNG) und Erdgas nicht vorhanden sein können,
  - b) dürfen nicht zu Pumpen in ungefährlichen Bereichen führen.
- 2.4.2 Wo für das LNG-Behältersystem keine zweite Barriere erforderlich ist, müssen geeignete Ableitevorrichtungen für die Tankräume, die nicht mit den Maschinenräumen verbunden sind, vorhanden sein. Es müssen Mittel zur Erkennung von LNG-Leckagen vorhanden sein.
- 2.4.3 Wo das LNG-Behältersystem eine zweite Barriere erfordert, müssen geeignete Ableitevorrichtungen für den Umgang mit LNG-Leckagen in den Räumen zwischen den Barrieren vorhanden sein. Es müssen Mittel zur Erkennung derartiger Leckagen vorhanden sein.

## **2.5 Auffangwannen**

- 2.5.1 Geeignete Auffangwannen sind dort anzubringen, wo Leckagen Schäden am Schiffskörper verursachen könnten oder wo Bereiche vor den Folgen eines Überlaufens geschützt werden müssen.

## **2.6 Eingänge und andere Öffnungen**

- 2.6.1 Eingänge und andere Öffnungen von ungefährlichen Bereichen in Gefahrenbereiche sind nur in dem Maße zulässig, in dem dies aus betrieblichen Gründen erforderlich ist.
- 2.6.2 Die Eingänge und Öffnungen zu einem ungefährlichen Bereich, die sich im Abstand von bis zu 6,00 m zum LNG-Behältersystem, dem Gasaufbereitungssystem oder dem Ausgang des Überdruckventils befinden, müssen mit einer geeigneten Luftschleuse versehen sein.
- 2.6.3 Bei Luftschleusen muss mechanisch Luft abgesaugt werden, und zwar bei Überdruck im Vergleich zu den angrenzenden gefährdeten Bereichen. Die Türen müssen selbstschließend sein.
- 2.6.4 Luftschleusen müssen so konzipiert sein, dass bei den kritischsten Ereignissen in gefährdeten Bereichen kein Gas in die durch die Luftschleuse getrennten ungefährdeten Bereiche freigesetzt werden kann. Die Ereignisse müssen in der Risikobewertung nach Nummer 1.3 evaluiert werden.
- 2.6.5 Luftschleusen müssen frei von Hindernissen sein, einen einfachen Durchgang ermöglichen und dürfen nicht für andere Zwecke genutzt werden.
- 2.6.6 Es muss ein akustischer und optischer Alarm für beide Seiten der Luftschleuse ausgelöst werden, falls mehr als eine Tür geöffnet wird oder falls Gas in der Schleuse auftritt.

## **2.7 Lüftungssysteme**

- 2.7.1 Die Ventilatoren in gefährdeten Bereichen müssen vom Typ bescheinigte Sicherheit sein.
- 2.7.2 Die Elektromotoren für die Ventilatoren müssen dem erforderlichen Explosionsschutz an den jeweiligen Stellen entsprechen.
- 2.7.3 Jeglicher Verlust der erforderlichen Lüftungs Kapazität muss einen akustischen und optischen Alarm an einer dauerhaft besetzten Stelle (z.B. Steuerhaus) auslösen.
- 2.7.4 Jegliche für die Belüftung der gefährdeten Bereiche vorgesehenen Rohre müssen von denjenigen für die Belüftung der ungefährlichen Bereiche getrennt werden.
- 2.7.5 Die erforderlichen Belüftungssysteme bestehen aus mindestens zwei Ventilatoren mit unabhängiger Stromversorgung, jeder einzelne mit einer ausreichenden Kapazität, um eine Ansammlung von Gas zu vermeiden.

- 2.7.6 Luft für gefährliche Räume muss aus den ungefährlichen Bereichen entnommen werden.
- 2.7.7 Luft für ungefährliche Räume muss von ungefährlichen Bereichen mindestens 1,50 m von den Trennwänden der gefährdeten Bereiche entfernt entnommen werden.
- 2.7.8 Wenn das Einlasslüftungsrohr durch einen gefährlichen Raum durchgeführt wird, muss das Rohr relativ zu diesem Raum unter Überdruck stehen. Ein Überdruck ist nicht erforderlich, wenn gewährleistet ist, dass Gase nicht in das Rohr gelangen.
- 2.7.9 Luftauslässe aus gefährlichen Räumen müssen in Freiräume führen, die die gleiche oder niedrigere Gefahreneinstufung wie der belüftete Raum aufweisen.
- 2.7.10 Luftauslässe von ungefährlichen Räumen sind außerhalb von gefährdeten Bereichen anzubringen.
- 2.7.11 In geschlossenen Räumen müssen sich die Entlüftungsauslässe an der Decke dieser Räume befinden. Lufteinlässe sind am Boden vorzusehen.

## **2.8 LNG-Bunkersystem**

- 2.8.1 Das LNG-Bunkersystem muss so ausgelegt sein, dass kein Gas während der Befüllung der LNG-Brennstofftanks in die Atmosphäre austreten kann.
- 2.8.2 Die Bunkerstation und alle für das Bunkern zu nutzenden Ventile müssen sich auf offenem Deck befinden, sodass für eine ausreichende natürliche Belüftung gesorgt ist.
- 2.8.3 Die Bunkerstation muss so positioniert sein, dass Schäden an der Gasleitung keine Schäden am LNG-Behältersystem des Fahrzeugs verursachen.
- 2.8.4 Geeignete Mittel zur Druckentlastung und Entfernung der Flüssigkeiten in den Pumpsaugleitungen und Bunkerleitungen müssen vorgesehen werden.
- 2.8.5 Die für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) eingesetzten Schläuche müssen
  - a) mit Flüssigerdgas (LNG) vereinbar und insbesondere für die LNG-Temperaturen geeignet sein;
  - b) mindestens für einen Berstdruck ausgelegt sein, der dem fünffachen Höchstdruck entspricht, dem die Schläuche während des Bunkerns ausgesetzt sind.
- 2.8.6 Die Schlauchanschlussstation muss so ausgelegt sein, dass sie normalen mechanischen Beanspruchungen während des Bunkerns standhält. Die Anschlüsse müssen vom Typ der trockenen Bunkerleitungsnottrennung gemäß Europäischer Norm EN 1474 und für die Sicherheit mit zusätzlichen trockenbrechenden Kupplungen ausgestattet sein.
- 2.8.7 Es muss möglich sein, das Hauptventil zum LNG-Bunkern während der Bunkervorgänge von einer sicheren Bedienungsstelle auf dem Fahrzeug aus zu bedienen.

2.8.8 Bunkerleitungen müssen inertisiert und entgast werden können.

## 2.9 Befüllgrenze für LNG-Brennstofftanks

2.9.1 Die Befüllung des LNG-Brennstofftanks darf die Befüllgrenze von 95 % bei der Referenztemperatur nicht überschreiten. Die Referenztemperatur entspricht der Temperatur, die mit dem Dampfdruck des Brennstoffes bei dem Öffnungsdruck der Überdruckventile korrespondiert.

2.9.2 Eine Füllkurve für die jeweiligen Temperaturen der LNG-Befüllung ist mit folgender Formel zu berechnen:

$$LL = FL \cdot \rho_R / \rho_L$$

In dieser Formel bedeuten:

**LL** = „loading limit“, maximal zulässige Füllmenge des flüssigen Volumens, abhängig vom Volumen des LNG-Brennstofftanks, bis zu dem der Tank befüllt werden kann, in Prozent ausgedrückt,

**FL** = „filling limit“, Befüllgrenze in Prozent, hier 95 %,

**$\rho_R$**  = relative Dichte des Brennstoffes bei der Referenztemperatur, und

**$\rho_L$**  = relative Dichte des Brennstoffes bei der Befüllungstemperatur.

2.9.3 Bei Fahrzeugen, die aufgrund betrieblicher Vorgänge signifikanten Wellenhöhen oder signifikanten Bewegungen ausgesetzt sind, muss die Füllkurve auf der Grundlage der Risikobewertung nach Nummer 1.3 dementsprechend angepasst werden.

## 2.10 Gasversorgungssystem

2.10.1 Das Gasversorgungssystem muss so konzipiert sein, dass die Folgen einer möglichen Freisetzung von Gas auf ein Mindestmaß reduziert werden und ein sicherer Zugang für den Betrieb und die Inspektion möglich ist.

2.10.2 Die Teile des Gasversorgungssystems, die sich außerhalb des Maschinenraums befinden, müssen so ausgelegt sein, dass ein Ausfall einer Barriere nicht zu einer Leckage aus dem System in die Umgebung führt und dort eine unmittelbare Gefahr für Personen an Bord, die Umwelt oder das Fahrzeug verursacht.

2.10.3 Einlässe und Auslässe für LNG-Brennstofftanks sind möglichst nahe am Tank mit Ventilen zu versehen.

2.10.4 Das Gasversorgungssystem für jeden Motor oder Motorsatz ist mit einem Hauptgasbrennstoffventil auszustatten. Die Ventile müssen so nah wie möglich am Gasaufbereitungssystem liegen, dürfen sich aber auf keinen Fall im Maschinenraum befinden.

2.10.5 Das Hauptgasbrennstoffventil muss

- a) von inner- und außerhalb des Maschinenraums,
  - b) vom Steuerhaus aus
- bedienbar sein.

- 2.10.6 Jede Gasverbrauchseinrichtung erhält einen Satz an Doppelabsper- und Ablassventilen, um eine sichere Isolierung des Brennstoffzufuhrsystems zu gewährleisten. Die beiden Absperventile gehören zum Typ der in Notsituationen schlagartig zu schließenden Ventile (fail-to-close), wohingegen das Belüftungsventil schlagartig zu öffnen ist (fail-to-open).
- 2.10.7 Bei Mehrmotorenanlagen, bei denen ein getrenntes Hauptgasbrennstoffventil für jeden einzelnen Motor vorgesehen ist, und bei den einmotorigen Anlagen können die Hauptgasbrennstoffventile und die Doppelabsper- und Ablassventile miteinander kombiniert werden. Ein Notabsperventil der Doppelabsper- und Ablassventile muss auch manuell zu bedienen sein.

## **2.11 Abgassystem und Abschaltung der Gasversorgung**

- 2.11.1 Das Abgassystem ist so auszulegen, dass die Ansammlung von unverbranntem gasförmigem Brennstoff so gering wie möglich gehalten wird.
- 2.11.2 Motorkomponenten oder -systeme, die ein entzündliches Gas- und Luftgemisch enthalten können, müssen mit geeigneten Überdruckventilen versehen sein, es sei denn, sie sind hinsichtlich ihrer Festigkeit so ausgelegt, dass sie dem Überdruck aufgrund von entzündeten Gasaustritten im Worst-Case-Szenario widerstehen können.
- 2.11.3 Wenn die Gasversorgung vor dem Stoppen nicht auf Diesel umgestellt wird, müssen das Gasversorgungssystem bis hin zum Hauptgasbrennstoffventil und das Abgassystem gereinigt werden, damit das noch vorhandene Restgas entweichen kann.
- 2.11.4 Einrichtungen für die Überwachung und Feststellung eines nicht ordnungsgemäßen Betriebes der Zündanlage, einer mangelhaften Verbrennung oder von Zündaussetzern, die dazu führen können, dass unverbrannter gasförmiger Brennstoff während des Betriebes in das Abgassystem gelangt, müssen vorhanden sein.
- 2.11.5 Wenn ein nicht ordnungsgemäßer Betrieb der Zündanlage, mangelhafte Verbrennung oder Zündaussetzer festgestellt werden, muss das Gasversorgungssystem automatisch abgeschaltet werden.
- 2.11.6 Die Abgasrohre der gasbetriebenen Motoren oder Zweikraftstoffmotoren dürfen nicht mit den Abgasleitungen anderer Motoren oder Systeme verbunden werden.
- 2.11.7 Im Falle eines normalen Abstoppens oder einer Notabschaltung (ESD) darf das Gasversorgungssystem nicht nach der Zündquelle ausgeschaltet werden. Es darf nicht möglich sein, die Zündquelle auszuschalten, ohne zuerst oder gleichzeitig die Gaszufuhr für jeden Zylinder oder für den gesamten Motor zu schließen.
- 2.11.8 Bei einer Abschaltung des Gasversorgungssystems bei Zweikraftstoffmotoren muss der Motor in der Lage sein, ohne Unterbrechung auf den Dieselbetrieb umzustellen.

## **Kapitel 3 Brandschutz**

### **3.1 Allgemeines**

- 3.1.1 Die je nach Gefahrensituation erforderlichen Brandmeldeanlagen, Brandschutzmaßnahmen und Feuerlöscheinrichtungen sind vorzusehen.
- 3.1.2 Für den Brandschutz wird das Gasaufbereitungssystem als Maschinenraum betrachtet.

### **3.2 Feuermeldesystem**

- 3.2.1 Ein geeignetes, fest installiertes Feuermeldesystem muss in allen Räumen des LNG-Systems vorhanden sein, in denen Feuer nicht ausgeschlossen werden kann.
- 3.2.2 Der alleinige Einsatz von Rauchmeldern ist nicht ausreichend für eine frühzeitige Branderkennung.
- 3.2.3 Das Feuermeldesystem muss in der Lage sein, jeden Melder einzeln zu identifizieren.
- 3.2.4 Das Gassicherheitssystem muss die entsprechenden Teile der Gasversorgung nach Brandmeldung in Räumen, die Gasanlagen beherbergen, automatisch abschalten.

### **3.3 Brandschutz**

- 3.3.1 Wohnungen, Fahrgastbereiche, Maschinenräume und Fluchtwege mit einem Abstand von weniger als 3,00 m zu LNG-Brennstofftanks und Bunkerstationen an Deck müssen mit Trennwänden von Typ A60 geschützt sein.
- 3.3.2 Die Trennwände von Räumen mit LNG-Brennstofftanks und die Rohre der Belüftung zu diesen Räumen unter dem Schottendeck müssen dem Typ A60 entsprechen. Wenn es sich jedoch um Räume handelt, die an Tanks, Hohlräume, Hilfsmaschinenräume mit geringem oder nicht vorhandenem Brandrisiko angrenzen oder neben Sanitärräumen oder ähnlichen Bereichen liegen, kann die Isolierung auf den Typ A0 reduziert werden.

### **3.4 Brandverhütung und Kühlung**

- 3.4.1 Eine Sprühanlage muss zur Kühlung und zur Brandverhütung installiert werden, um die exponierten Teile von LNG-Brennstofftanks auf offenem Deck zu schützen.

- 3.4.2 Wenn die Sprühanlage Teil der Feuerlöschanlage nach Artikel 10.03a oder Artikel 10.03b ist, muss die Kapazität der Feuerlöschpumpe und der Arbeitsdruck für den gleichzeitigen Betrieb sowohl der geforderten Zahl an Hydranten und Schläuchen als auch für die Wassersprühanlage ausreichen. Die Verbindung zwischen der Wassersprühanlage und der in Artikel 10.03a und Artikel 10.03b genannten Feuerlöschanlage ist mittels eines gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesicherten, absperrbaren Rückschlagventils vorzusehen.
- 3.4.3 Wenn Feuerlöschanlagen nach Artikel 10.03a oder 10.03b an Bord eines Fahrzeuges, bei dem sich der LNG-Brennstofftank auf dem offenen Deck befindet, eingebaut sind, müssen Absperrhähne in den Feuerlöschanlagen eingebaut werden, um beschädigte Abschnitte der Feuerlöschanlagen absperrbar zu machen. Die Absperrung eines Abschnitts der Feuerlöschanlagen darf nicht den dahinter liegenden Abschnitt vom Wasser abschneiden.
- 3.4.4 Die Sprühanlage muss auch Trennwände der Aufbauten abdecken, es sei denn, der Tank ist 3,00 m oder mehr von den Trennwänden entfernt.
- 3.4.5 Die Sprühanlage muss für alle oben aufgeführten Bereiche ausgelegt sein, mit einer Rate von 10 l/min/m<sup>2</sup> für horizontale Oberflächen und 4 l/min/m<sup>2</sup> für vertikale Oberflächen.
- 3.4.6 Es muss möglich sein, die Sprühanlage vom Steuerhaus und von Deck aus in Betrieb zu setzen.
- 3.4.7 Die Düsen müssen so ausgelegt sein, dass sie eine effektive Wasserverteilung in dem gesamten zu schützenden Bereich gewährleisten.

### **3.5 Feuerlöscher**

Zusätzlich zu den Anforderungen nach Artikel 10.03 müssen zwei zusätzliche tragbare Trockenpulver-Feuerlöscher mit einem Mindestfassungsvermögen von 12 kg in der Nähe der Bunkerstation vorhanden sein. Sie müssen für die Brandklasse C geeignet sein.

## **Kapitel 4 Elektrische Systeme**

- 4.1 Betriebsmittel in gefährdeten Bereichen müssen einem Typ, der in diesen Zonen verwendet wird, entsprechen.
- 4.2 Stromerzeugungs- und Verteilsysteme sowie die dazugehörigen Kontrollsysteme sind so auszulegen, dass ein einzelner Ausfall nicht zur Freisetzung von Gas führt.
- 4.3 Das Beleuchtungssystem in gefährdeten Bereichen wird mit mindestens zwei Unterverteilern installiert. Alle Schalter und Schutzeinrichtungen müssen alle Pole und Phasen unterbrechen und in ungefährlichen Bereichen eingebaut sein.

- 4.4 Tauchpumpenmotoren und deren Versorgungskabel können in die LNG-Behältersysteme eingebaut werden. Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um bei niedrigen Füllständen gewarnt zu werden und die Motoren in einem derartigen Fall automatisch abzuschalten. Die automatische Notabschaltung kann durch Sensoren bei niedrigem Pumpenenddruck, niedrigem Motorstrom oder niedrigen Füllständen ausgelöst werden. Diese Notabschaltung muss einen akustischen und optischen Alarm im Steuerhaus auslösen. Gasbetriebene Pumpenmotoren müssen während des Entgasens von der Stromversorgung getrennt werden können.

## **Kapitel 5**

### **Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme**

#### **5.1 Allgemeines**

- 5.1.1 Geeignete Kontroll-, Alarm-, Überwachungs- und Notfallabschaltsysteme müssen vorhanden sein, um einen sicheren und verlässlichen Betrieb zu gewährleisten.
- 5.1.2 Das Gasversorgungssystem ist mit einem eigenen Satz unabhängiger Gaskontroll-, Gasüberwachungs- und Gassicherheitssysteme zu versehen. Bei sämtlichen Elementen dieser Systeme muss die Möglichkeit bestehen, eine Prüfung der Funktionsfähigkeit vorzunehmen.
- 5.1.3 Das Gassicherheitssystem muss das Gasversorgungssystem bei Ausfällen in den für die Sicherheit wichtigen Systemen und bei für ein manuelles Eingreifen zu schnell auftretenden Störungen automatisch abschalten.
- 5.1.4 Die Sicherheitsfunktionen müssen in einem eigenen, von dem Gaskontrollsystem unabhängigen Gassicherheitssystem vorgesehen werden.
- 5.1.5 Wo dies für einen sicheren Betrieb des gesamten LNG-Systems einschließlich des Bunkerns notwendig ist, müssen bei den Instrumenten die wesentlichen Parameter lokal und durch eine Fernabfrage abgelesen werden können.

#### **5.2 Überwachung des LNG-Bunkersystems und des LNG-Behältersystems**

- 5.2.1 Jeder LNG-Brennstofftank muss ausgestattet sein mit
- a) mindestens zwei Füllstandsanzeigern, die so vorzusehen sind, dass sie in einem betriebsbereiten Zustand gehalten werden können,
  - b) einer Druckanzeige, die über den gesamten Bereich des Betriebsdrucks anzeigen können muss und bei der der maximale Arbeitsdruck des LNG-Brennstofftanks klar gekennzeichnet ist,
  - c) einem Alarm für hohe Füllstände, der unabhängig von anderen Füllstandsanzeigern arbeitet und bei Aktivierung einen akustischen und optischen Alarm auslöst,

- d) einem zusätzlichen Sensor, der unabhängig von dem Alarm für hohe Füllstände arbeitet und automatisch das Hauptventil zum LNG-Bunkern betätigt, das einerseits einen übermäßigen Flüssigkeitsdruck in der Bunkerleitung vermeidet und andererseits die Überfüllung des Tanks verhindert.

- 5.2.2 Jede Pumpendruckleitung und jeder Landanschluss für Flüssigkeiten und Gasdampf muss mindestens mit einer lokalen Druckanzeige ausgestattet sein. Die Anzeige in der Pumpendruckleitung muss zwischen der Pumpe und dem ersten Ventil angebracht werden. Der zulässige Höchstdruck oder Vakuumwert muss auf jeder Anzeige angegeben werden.
- 5.2.3 Es muss ein Hochdruckalarm am LNG-Behältersystem und an der Pumpe vorhanden sein. Falls ein Vakuumschutz erforderlich ist, muss ein Niederdruckalarm vorhanden sein.
- 5.2.4 Das Bunkern muss von einer sicheren und entfernt von der Bunkerstation liegenden Bedienungsstelle aus kontrolliert werden können. An dieser Bedienungsstelle werden der Druck und der Füllstand im LNG-Brennstofftank überwacht. An dieser Bedienungsstelle sind der Überfüllalarm, der Hoch- und Niederdruckalarm sowie die automatische Abschaltung anzuzeigen.
- 5.2.5 Wenn die Belüftung in den Rohren für die Bunkerleitungen stoppt, muss an der Bedienungsstelle ein akustischer und optischer Alarm ausgelöst werden.
- 5.2.6 Wenn in den Rohren für die Bunkerleitungen ausgetretenes Gas festgestellt wird, muss an der Bedienungsstelle ein akustischer und optischer Alarm und eine Notabschaltung ausgelöst werden.
- 5.2.7 An Bord muss geeignete und ausreichend Schutzkleidung und -ausrüstung für die Bunkervorgänge gemäß dem Betriebshandbuch vorhanden sein.

### **5.3 Überwachung des Motorbetriebs**

- 5.3.1 Im Steuerhaus und im Maschinenraum müssen Anzeigen installiert werden für
  - a) den Betrieb des Motors bei ausschließlich gasbetriebenem Motor, oder
  - b) den Betrieb und Betriebsmodus des Motors bei Zweikraftstoffmotoren.

### **5.4 Gaswarneinrichtungen**

- 5.4.1 Gaswarnanlagen sind in Übereinstimmung mit einer anerkannten Norm wie beispielsweise der Europäischen Norm EN 60079-29-1 : 2007 auszulegen, zu installieren und zu testen.

- 5.4.2 Dauerhaft installierte Gasetektoren müssen eingebaut werden in:
- a) Tankanschlussbereichen, einschließlich Brennstofftanks, Leitungsverbindungen und ersten Ventilen,
  - b) Rohren um Gasleitungen,
  - c) Maschinenräumen mit Gasleitungen, Gasbetriebsmitteln oder Gasverbrauchseinrichtungen,
  - d) dem Raum mit dem Gasaufbereitungssystem,
  - e) anderen geschlossenen Räumen, die Gasleitungen oder andere Gasbetriebsmittel ohne Rohre enthalten,
  - f) anderen geschlossenen oder halboffenen Räumen, in denen sich Gasdämpfe ansammeln können, einschließlich in den Räumen zwischen den Barrieren und den Tankräumen der unabhängigen LNG-Brennstofftanks, die nicht unter Typ C fallen,
  - g) Luftschleusen, und
  - h) Belüftungseinlässen zu den Räumen, in denen sich Gasdämpfe ansammeln können.
- 5.4.3 Abweichend von Nummer 5.4.2 können dauerhaft installierte Sensoren, die Gas aufgrund eines Druckunterschieds aufspüren, in Räumen zwischen den Barrieren von doppelwandigen Leitungen verwendet werden.
- 5.4.4 Die Zahl und Redundanz der Gasetektoren in jedem Raum muss nach Größe, Struktur und Belüftung des Raumes entschieden werden.
- 5.4.5 Dauerhaft installierte Gasetektoren müssen dort installiert werden, wo sich Gas ansammeln kann, und in den Lüftungsauslässen dieser Räume.
- 5.4.6 Ein akustischer und optischer Alarm wird ausgelöst, bevor die Gaskonzentration auf 20 % der unteren Explosionsgrenze ansteigt. Das Gassicherheitssystem wird bei 40 % der unteren Explosionsgrenze aktiviert.
- 5.4.7 Akustische und optische Alarmer der Gaswarnanlage müssen im Steuerhaus ausgelöst werden.

## **5.5 Sicherheitsfunktionen des Gasversorgungssystems**

- 5.5.1 Wenn das Gasversorgungssystem aufgrund der Aktivierung eines automatischen Ventils abgeschaltet wird, darf es erst wieder geöffnet werden, wenn der Grund für die Abschaltung ermittelt wurde und die notwendigen Maßnahmen ergriffen worden sind. Die diesbezüglich geltenden Anweisungen müssen an der Bedienungsstelle für die Absperrventile in den Gasleitungen gut sichtbar angebracht werden.
- 5.5.2 Wenn das Gasversorgungssystem aufgrund einer Gasleckage abgeschaltet wurde, darf es erst wieder geöffnet werden, wenn das Leck ermittelt wurde und die notwendigen Maßnahmen ergriffen worden sind. Die diesbezüglich geltenden Anweisungen müssen im Maschinenraum gut sichtbar angebracht werden.

5.5.3 Das Gasversorgungssystem muss mittels einer Handabschaltung von den folgenden Orten (sofern vorhanden) aus ferngesteuert werden können:

- a) Steuerhaus,
- b) Bedienungsstelle der Bunkerstation,
- c) jede ständig besetzte Stelle.“

4. Anlage I, Abbildung und Beschreibung werden wie folgt eingefügt:

“Anlage I

Bild 11 LNG-Warnung		Farbe: schwarz/gelb
------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------

“.

## **PROTOKOLL 23**

### **Neubau einer Brücke über den Pannerdens Kanal**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Neubau einer Straßenbrücke über den Pannerdens Kanal auf der Höhe von Rhein-km 873,6 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

#### **Anlage**

## Neubau einer Brücke über den Pannerdens Kanal

1. Art der Brücke  
*Die Brücke wird für eine Autobahn mit 2x2 Fahrstreifen und Seitenstreifen gebaut. An der Nordseite wird ein getrennter Radweg in beide Richtungen angelegt.*  
*Entwurf, Materialauswahl und Ausführung der Hauptbrücke über den Pannerdens Kanal liegen in der Verantwortung des noch auszuwählenden Auftragnehmers. Voraussichtlich wird der ausgewählte Auftragnehmer sich für eine der gängigen Brückentypen entscheiden; damit kommen entweder eine Schrägseilbrücke, Auslegerbrücke oder eine Bogenbrücke in Frage.*  
*In dieser Erläuterung stehen einige Anforderungen, die auch in den Vertrag mit dem Auftragnehmer aufgenommen werden. Bei diesen Anforderungen können sich noch Änderungen ergeben.*
    - *Bau einer Vorbrücke im westlichen Überschwemmungsgebiet mit einer Länge von ungefähr 950 m und einem Pfeilerabstand zwischen 50 m und 90 m.*
    - *Die Fahrwasserbreite beträgt 120 m zwischen den beiden Normallinien.*
    - *Bau einer Hauptbrücke über den Pannerdens Kanal mit einer Spannweite von ungefähr 200 m, deren Hauptpfeiler außerhalb der Buhnen in das Sommerbett des Flusses gesetzt werden.*
    - *Bau einer Vorbrücke im östlichen Überschwemmungsgebiet mit einer Länge von ungefähr 750 m und einem Pfeilerabstand zwischen 50 m und 90 m.*
  2. Nächstgelegene Orte/Städte  
*Duiven und Zevenaar.*
  3. Rheinkilometer  
*Pannerdens Kanal ungefähr auf der Höhe von Kilometer 873,6.*
  4. Art der Baumaßnahme  
*Neubau.*
  5. Fahrwasserbreite  
*Die Fahrwasserbreite beträgt 120 m zwischen den beiden Normallinien.*
  6. Fahrrinnenbreite  
*Aufgenommen in Anforderung-0583<sup>1</sup> mit dem Titel „Breite der Fahrrinne Pannerdens Kanal“: „Die Breite der Fahrrinne muss jederzeit mindestens 80 Meter betragen.“*
- A. Allgemeine Beschreibung**
7. Anzahl der Pfeiler im Strom  
*Keine*
  8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne/im Fahrwasser  
*Keine. Aufgenommen in die Anforderung-1087: „Die Brücke über den Pannerdens Kanal muss das Fahrwasser ohne Stützen überspannen.“*
  9. Breite des Brückenüberbaues in der Fahrrinnenmitte  
*Die Breite (des Querprofils) der Brücke wird voraussichtlich etwa 32,30 Meter betragen.*

---

<sup>1</sup> Anforderungen stammen aus dem Vertragsentwurf der niederländischen Verwaltung mit dem Auftragnehmer.

10. Abstand des nächsten Brückenbauwerks (Oberstrom/Unterstrom)  
*Stromabwärts: Pleijweg, Andrej Sacharovbrug (N325) über den Neder-Rijn, Entfernung ca. 6,23 km.*  
*Stromabwärts: Zevenaarseweg, Westvoortsebrug über die IJssel, Entfernung ca. 7,31 km.*  
*Stromaufwärts: Emmericher Strasse (202), Entfernung ca. 19,88 km.*

## **B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt**

### a) Brücken mit gerader Unterkante Höhe der Durchfahrtsöffnungen

- 11a. Niedrigster Punkt des Überbaues (NAP/NN + m)
- 12a. HSW/HBW/HWS (NAP/NN + m)
- 13a. Durchfahrtshöhe
- 14a. Durchfahrtsbreite, über der diese Höhe ständig mindestens vorhanden ist

### b) Bogenbrücken

- 11b. Höchster Punkt des Bogenscheitels(NAP/NN + m)
- 12b. HSW/HBW/HWS (NAP/NN + m)
- 13b. Minimale Durchfahrtshöhe im Bereich der Durchfahrtsbreite
- 14b. Durchfahrtsbreite mit einer Höhe von (9,10 / 7,00 m)

*Die Durchfahrtshöhe der Brücke stützt sich auf den höchsten schiffbaren Wasserstand (MHW<sup>1</sup>) von NAP + 15,30 Meter sowie einer Mindestdurchfahrthöhe von 9,10 Meter und liegt demnach auf einer Höhe von NAP + 24,40 Meter. Dies wird über 80 % der Normalbreite, ausgehend von der Fahrrinnenachse, gewährleistet.*

## **C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

15. Begutachtung durch Sachverständigen/Behörde/Institut  
*Die Projektorganisation wird an den noch zu bestimmenden Auftragnehmer Anforderungen stellen. Der Auftragnehmer ist selbst in der Pflicht, die richtigen Instanzen und Sachverständigen heranzuziehen, um die Erfüllung der Anforderungen nachzuweisen.*
16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden  
*Aufgenommen in Anforderung-1096: „Die A15-Querung über den Pannerdens Kanal muss so geplant und gebaut werden, dass die Radarschifffahrt nicht beeinflusst oder nur minimal behindert wird.“*

*Die entsprechenden Prüfquellen sind folgende<sup>2</sup>:*

- *Richtlinie für Wasserstraßen RVW 2011*
- *Störungen des Radarbildes in der Schifffahrt, Eingrenzung der Störungen des Radarbildes durch bauliche Anpassungen der Brücke (2000)*
- *Durch Brücken verursachte Störungen des Radarbildes in der Schifffahrt, Richtlinien zur nautischen Annehmbarkeit der Störungen des Radarbildes (2000).*

17. Geplante Konstruktion der Brücke  
*Der Entwurf, die Materialauswahl und die Ausführung der Hauptbrücke über den Pannerdens Kanal liegen in der Verantwortung des bei der öffentlichen Auftragsvergabe erfolgreichen Bieters.*

---

<sup>1</sup> MHW (maatgevende hoogwaterstand) ist ein theoretischer Höchstwasserstand, welcher noch nicht vorgekommen ist und auf einem Abfluss von 16.000 m<sup>3</sup>/s bei Lobith basiert. Dieser Wasserstand ist höher als die Hochwassermarken II in Deutschland, ab der die Schifffahrt eingestellt wird.

<sup>2</sup> Dokumente der niederländischen Verwaltung

18. Geplante Baumaterialien  
*Der Entwurf, die Materialauswahl und die Ausführung der Hauptbrücke über den Pannerdens Kanal liegen in der Verantwortung des bei der öffentlichen Auftragsvergabe erfolgreichen Bieters.*

#### **D. Schifffahrtszeichen**

19. Schifffahrtszeichen gemäß Anlage 7 der RheinSchPV für die Berg- und Talfahrt.  
*Aufgenommen in Anforderung-1137: „Bei der A15-Querung über den Pannerdens Kanal müssen Zeichen für die Schifffahrt gemäß Anlage 7 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) 1995 ausgeführt werden.“*

#### **E. Angaben zum Bauablauf**

20. Art der Brückenmontage  
*Der Entwurf, die Materialauswahl und die Ausführung der Brücke liegen in der Verantwortung des bei der öffentlichen Auftragsvergabe erfolgreichen Bieters.*
21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung  
*Es wird möglicherweise im Zeitraum von 2019 bis 2022 zu Sperrungen kommen.*

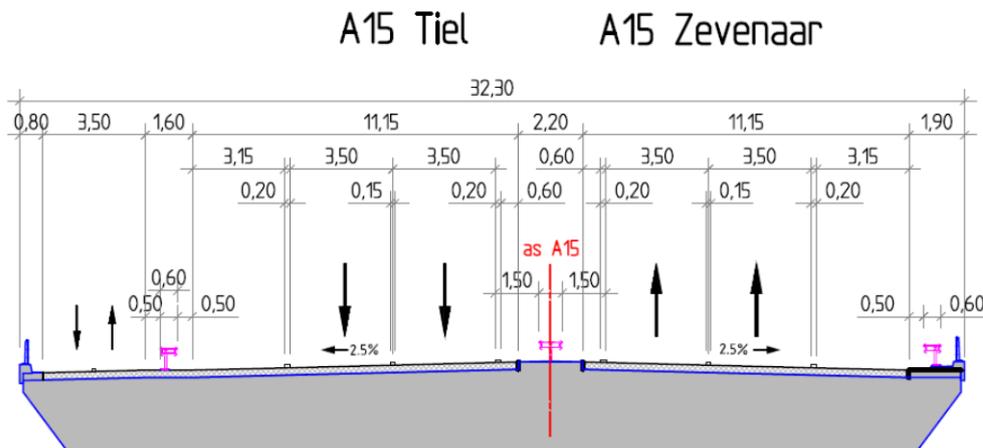
*Die Arbeiten an der neuen Brücke werden möglicherweise zu befristeten Sperrungen für die Schifffahrt führen, wobei sie auf ein Mindestmaß beschränkt werden sollen. Die Arbeiten, für die möglicherweise Sperrungen angeordnet werden müssen, bestehen hauptsächlich aus Folgendem:*

- *Sperrung von höchstens 24 Stunden, falls eine Bogenbrücke realisiert wird und die Hauptbrücke auf ihre neue Position gebracht und auf die neuen Brückenwiderlager gesetzt werden muss. Abhängig von der gewählten Bauweise, sind kürzere Sperrungen möglich (6x4 oder 4x6 Stunden).*
  - *Beschränkung der Durchfahrtshöhe für den Bau des Fahrbahnträgers der Brücke, falls eine Schrägseilbrücke oder Auslegerbrücke zur Realisierung kommt. Diese Einschränkung ist notwendig, um im so genannten Taktschiebeverfahren das Setzen des Brückendecks zu ermöglichen. Es muss jederzeit eine Durchfahrtbreite in der Fahrrinne von mindestens 55 Meter ohne Höheneinschränkungen vorhanden sein, und die restliche Durchfahrtbreite darf nicht mehr als 2 Meter Höheneinschränkung aufweisen.*
22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperrungen (Total/Halbseitig)  
*Der Korridor des Pannerdens Kanal der CEMT-Klasse Va(B) wird durch andere Wasserstraßen der gleichen oder höheren Klasse erschlossen.*

*Der Waal (VIc), der Amsterdam-Rheinkanal (VIb), der Nederrijn (V) und der Lek (V) bilden die Alternativroute bei Sperrungen wegen des Brückenbaus über den Pannerdens Kanal. Während der Sperrungen steht immer eine Umleitung über die oben genannten Wasserstraßen zur Verfügung.*

## F. Zeichnungen

### Querprofil



### Dwarsprofiel 12-12

(vormgeving/constructie dwarsprofiel indicatief)

Metreering 170300

Übersichtszeichnung mit dem Brückenbauwerk  
Siehe folgende Seite.



## **PROTOKOLL 24**

### **Ausbau der Stauhaltung Fessenheim – Reparaturarbeiten an einem Stahlträger infolge eines Unfalls – Brücke Chalampé**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

stimmt kraft bestehender Vertragswerke der Instandsetzung der Brücke bei Chalampé Rhein-km 199,2 unter den im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

#### **Anlage**

## **Ausbau der Stauhaltung Fessenheim – Reparaturarbeiten an einem Stahlträger infolge eines Unfalls - Brücke Chalampé**

1. Art der Brücke  
Eisenbahnbrücke mit gerader Unterkante
2. nächster Ort/Stadt  
Neuenburg, Chalampé
3. Rhein-km  
Rhein-km 199,2
4. Art der Baumaßnahme  
Am 9. Juli 2014 wurden bei einem Schiffsunfall die Stahlträger der Brücke Chalampé erheblich beschädigt.  
Ausgehend von einem Gutachten sowie einem Gegengutachten wurde vereinbart, 6 Stahlträger der Brücke auszutauschen.  
Die Brücke an sich bleibt erhalten, es ist jedoch erforderlich, einige Teile auszutauschen, damit die Stahlträger das Tragwerk der Brücke auch künftig schützen.
5. Fahrwasserbreite<sup>1</sup>
6. Fahrrinnenbreite<sup>1</sup>

### **A. Allgemeine Beschreibung**

7. Anzahl der Pfeiler im Strom<sup>1</sup>
8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne/Fahrwasser<sup>1</sup>
9. Breite des Brückenüberbaues in Fahrrinnenmitte<sup>1</sup>
10. Abstand des nächsten Brückenbauwerkes (Oberstrom/Unterstrom)<sup>1</sup>

### **B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt**

- a) Brücken mit gerader Unterkante  
Höhe der Durchfahrtsöffnungen

- 11a. Niedrigster Punkt des Überbaues (NAP/NN + m)<sup>1</sup>
- 12a. HSW/HBW/HWS (NAP/NN + m)<sup>1</sup>
- 13a. Durchfahrtshöhe<sup>1</sup>
- 14a. Durchfahrtsbreite, über der diese Höhe ständig mindestens vorhanden ist<sup>1</sup>

### **C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt**

15. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut<sup>1</sup>
16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden<sup>1</sup>
17. Geplante Konstruktionsform der Brücke<sup>1</sup>
18. Geplantes Konstruktionsmaterial<sup>1</sup>

### **D. Schifffahrtszeichen**

19. Schifffahrtszeichen nach Anlage 7 der RheinSchPV für die Berg- und Talfahrt<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Keine Veränderung am Bestandsbauwerk durch Instandhaltungsarbeiten

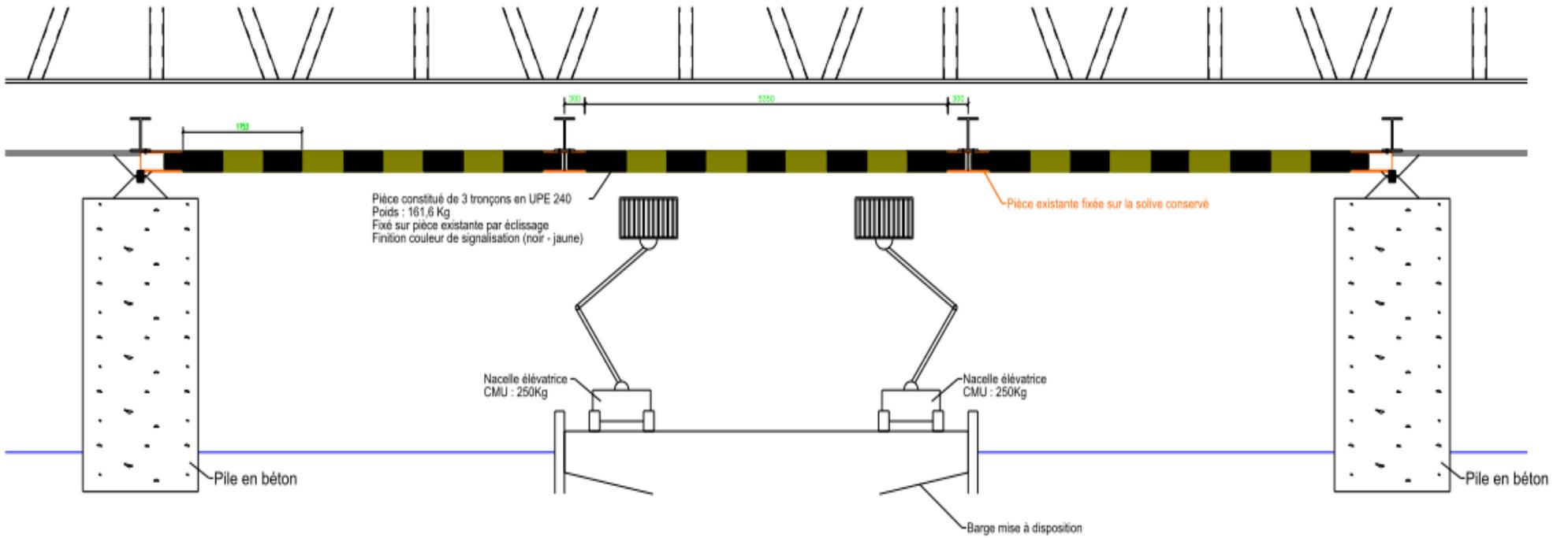
## **E. Angaben zum Bauablauf**

20. Art der Brückenmontage  
Einsatz eines Pontons mit Hubarbeitsbühne
21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung  
Beeinträchtigung der Schifffahrt während der Reparaturarbeiten an der Brücke (6 Stunden/Tag an 3 Tagen)  
Beeinträchtigung der Schifffahrt durch die gründliche Überprüfung des Tragwerks der Brücke (6 Stunden/Tag an 2 Tagen).
22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/Halbseitig)  
Insgesamt 30 Stunden:  
Für den Austausch der 6 Stahlträger und die gründliche Überprüfung der Tragwerke im Mittelteil der Brücke muss die Schifffahrt an 5 Tagen während jeweils 6 Stunden unterbrochen werden.  
Die Schifffahrt wird an den Schleusen (flussaufwärts: Schleuse Ottmarsheim, flussabwärts: Schleuse Fessenheim) eingestellt und die Reparatur- und Inspektionsarbeiten von 6.30-11.30 Uhr und von 14-18 Uhr durchgeführt.  
Es ist vorgesehen, die Reparaturarbeiten im ersten Halbjahr 2016 durchzuführen.

## **F. Pläne**



Querschnitt der Wasserstraße mit dem Bauwerk



## **PROTOKOLL 25**

### **Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die vorgesehenen Betriebseinstellungen zur Kenntnis,

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen und das Bemühen um Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die zeitgleiche Ausführung der Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen,

stellt fest, dass die Betriebseinstellungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten notwendig und angemessen sind,

bittet die deutsche und französische Delegation,

- die Arbeiten soweit wie möglich zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen der Schifffahrt so gering wie möglich zu halten,
- die Schifffahrtstreibenden frühzeitig und unter Nutzung der River Information Services über die Betriebseinstellungen und insbesondere Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu informieren,
- ausreichend Liegeplätze für die Schiffe, die aufgrund der Betriebseinstellungen auf eine Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

#### **Anlage**

**Tabelle der Betriebseinstellungen 2016  
auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal**

<b>Be- treiber</b>	<b>Schleuse</b>	<b>Beginn Unter- brechung der Schifffahrt</b>	<b>Ende Unter- brechung der Schifffahrt</b>	<b>Anmerkung</b>
EDF	Kembs westliche Kammer	01.02.2016	05.02.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	29.02.2016	30.12.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	04.04.2016	29.04.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	23.05.2016	10.06.2016	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	18.04.2016	22.04.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	16.05.2016	02.12.2016	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer			
EDF	Vogelgrün große Kammer	23.05.2016	03.06.2016	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	18.04.2016	22.04.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	16.05.2016	24.06.2016	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	18.04.2016	22.04.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	23.05.2016	30.09.2016	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	18.04.2016	22.04.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	13.06.2016	09.09.2016	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	18.04.2016	22.04.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	16.05.2016	25.11.2016	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	29.03.2016	22.04.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambsheim östliche Kammer	29.02.2016	24.03.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	09.05.2016	11.05.2016	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	06.06.2016	10.07.2016	Risiko von Beeinträchtigungen

Nachrichtlich :

Schleuse Augst: Sanierung der Untertorantriebe. Dauer der Sperrung 2 Wochen. Ausführung im Zeitraum 2016 bis 2017.

Schleuse Birsfelden: Revision des Obertors der Südkammer. Dauer der Sperrung noch unbekannt. Ausführung im Zeitraum 2016 bis 2017.

## **PROTOKOLL 26**

### **Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

#### **Anlagen**

Anlage zu Protokoll 26

1. **Polizeiverordnung:** Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

**POLIZEIVERORDNUNG**

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes 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
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013	9.8.2013	27.1.2015	1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013	21.3.2014	30.1.2015	1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013	27.10.2014	1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-16	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2014-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 und 7.01)	W	1.12.2014	26.9.2014	3.09.2015	17.9.2014	9.7.2014
2014-I-11	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Befreiung der Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte (§ 4.07 Nummer 3 Absatz 1)	I	1.12.2014	22.10.2014	3.09.2015	16.10.2014	14.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2014-I-12	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art – Mindestanforderungen und Empfehlungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nr. 3)	I	1.12.2014	26.9.2014	31.8.2015	17.9.2014	9.7.2014
2014-I-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Befreiung schwimmender Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte (§ 4.07 Nr. 1)	I	1.12.2014	22.10.2014	31.8.2015	16.10.2014	14.7.2014
2014-II-14	Änderung der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis und § 1.07 Nr. 4) Klarstellung der Vorschriften zur Stabilität der Fahrzeuge, die Container befördern.	I	1.12.2015	29.7.2015		4.11.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art	I	1.12.2015	24.9.2015		1.12.2015	17.6.2015
2015-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§§ 1.07, 10.01 und 11.02 bis 11.05)	I	1.12.2015	24.9.2015		1.12.2015	17.6.2015
2015-I-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Anker und Benutzung von Ankerpfählen (§ 7.03)	I	1.12.2016				19.6.2015
2015-I-15	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 1.06 Benutzung der Wasserstraße - § 11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge - § 11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge und endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05	I	1.12.2016				19.6.2015
2015-I-16	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art - § 4.07 – Inland AIS und Inland ECDIS, § 12.01 – Meldepflicht und Anlage 12 – Verzeichnisse der Fahrzeug- und Verbandsarten	I	1.12.2015	24.9.2015		1.12.2015	17.6.2015

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

## 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 (RheinSchUO) 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 RheinSchUO	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 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 – Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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 2. § 23.05 zweiter Satz – Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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	*)	Vorgesehe- nes 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO 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	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
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	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
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
		I	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
		I	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	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	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	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	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	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	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	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	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 RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (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	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (§ 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (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 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt 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 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (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	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

\*) 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.

<sup>1</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009	20.12.2012	**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	1	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 <sup>2</sup>	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012	1.7.2009	15.6.2011

\*) 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.

\*\*\*) Gegenstandslos.

<sup>1</sup> Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

<sup>2</sup> Zunächst mit einer vorübergehenden Abweichung von den nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	**)	27.1.2015	1.7.2009 <sup>1</sup>	14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	1.12.2013	**)	21.10.2014	22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Änderung der RheinSchUO hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	W	1.4.2014	1.1.2009 <sup>1</sup> 1.1.2013 <sup>1</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		I	1.12.2014	1.12.2013 <sup>1</sup> 12.11./1.12.2014 <sup>2</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02, 11.02, 11.04, Kapitel 14a, §§ 15.14, 24.02, 24.06, Anlagen, I, Q, R und S)	W	1.10.2014 1.12.2014	1.1.2009 <sup>1</sup> 5.6.2014 <sup>1</sup> 26.9.2014	**)	31.8.2015	1.7.2009 30.11.2011 22.11.2013	9.7.2014
2014-I-15	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)	31.8.2015	1.12.2014	9.7.2014
2014-I-16	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 24.02 Nr. 2 zu § 8.05 Nr. 6, § 8.10 Nr. 3, § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3, § 24.03 Nr. 1 zu § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2, § 9.01 und 12.02 Nr. 5, § 24.06 Nr. 5 zu § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)	31.8.2015	1.12.2014	9.7.2014

\*) 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.

<sup>1</sup> Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

<sup>2</sup> Zunächst mit einer vorübergehenden Abweichung von den nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2014-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01)	I	1.12.2015		**)			6.1.2015
2015-I-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2015		**)	27.10.2015	1.7.2009	17.6.2015

### 3. Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“): Inkraftsetzung

#### VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

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
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015				6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015			1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015			21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016				1.7.2016	19.6.2015

\*) 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.

#### **4.1 Polizeiausschuss** (Beschluss 2015-I-8)

Kontrollliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (gesondert)

**5.1 Untersuchungsausschuss** (Beschluss 2010-II-27)

**Aufstellung der Typgenehmigungen für Bordklärantagentypen  
gemäß § 14a.12 (Anlage R, Teil V) der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Beschluss 2010-II-27)**

1	2	3	4	5	6	7	8
Fabrikmarke <sup>(1)</sup>	Herstellerseitige Bezeichnung <sup>(1)</sup>	Nummer der Typgenehmigung	Datum der Typgenehmigung	Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>	Grund der Erweiterung, Verweigerung oder Entzug	Datum der Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>	Zuständige Behörde
Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin	BMA R Kodierung: BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R	R1*II*0001*00	8.5.2013	--	--	--	D
ACO Marine s.r.o. Nádražni 72 CZ-150 00 Praha 5	ACO Maripur Membrane Technology (AM) Kodierung: Bauformen AM xxx S, AM xxx R, AMR xxx S und AMR xxx R in den Baugrößen 025, 050, 075, 100, 150, 200 und 250	R1*II*0002*00	22.8.2014	--	--	--	D

(1) Entsprechend Typgenehmigungsbogen.

(2) Zutreffendes eintragen.

1	2	3	4	5	6	7	8
Fabrikmarke <sup>(1)</sup>	Herstellerseitige Bezeichnung <sup>(1)</sup>	Nummer der Typgenehmigung	Datum der Typgenehmigung	Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>	Grund der Erweiterung, Verweigerung oder Entzug	Datum der Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>	Zuständige Behörde
EVAC OY Sinimäentie 14 02630 Espoo FINNLAND	MBR Kodierung: MBR 8 MBR 16 MBR 24 MBR 32 MBR 40 MBR 80 MBR 120 MBR 160 MBR 240 MBR 360 MBR 7K MBR 15K MBR 22K MBR 30K MBR 45K MBR 70K	R1*II*0003*00 R1*II*0003*01	1.9.2014	Erweiterung	Aufnahme weiterer Baugrößen mit geänderter Typbezeichnung	11.8.2015	D
Advanced Waste Water Solutions Gentsevaart 21 NL-4565ER Kapellebrug	Innopack Marine (IPM) Kodierung: IPM40, IPM50, IPM80, IPM100, IPM125, IPM150, IPM175, IPM200, IPM225, IPM250, IPM 275, IPM300, IPM325, IPM350, IPM400, IPM450, IPM500, IPM550, IPM600, IPM650, IPM 700, IPM750, IPM800, IPM850	R1*II*0004*00	11.8.2014	--	--	--	D

**5.2 Untersuchungsausschuss** (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
Anlage M, Teil V

**3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Wendeanzeiger**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik D-Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 003	Sigma 350 300°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	19.3.2014	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 004	AlphaTurn (River) MFM / MFL 90°/min, 300°/min + EBF01a	Alphatron Marine BV	Alphatron Marine B.V. Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	20.7.2015	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-086

**4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger anerkannten Fachfirmen**

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

...

**Belgien**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mailadresse
1.	ANAVTRONIC	Vitshoekstraat 4B B-2070 Zwijndrecht	(0)497 585 375	info@anavtronic.com
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b B-2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com
8.	Service Electro	Boterhamweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Bart De Smidt bvba	Wijmenstraat 21N B-9030 Mariakerke	(0)9 329 84 69	info@bartdesmidt.be

## Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	(0)9372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	(0)6232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(Nicht mehr tätig seit 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen	Inh. Johannes Jansen Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de e.jansen@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	(0)38392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefonnummer +49</b>	<b>E-Mailadresse</b>
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	(0)3933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
22.	Imtech marine germany GmbH	Albert-Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brömlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 D-63939 Wörth	(0)9372-73-111	nokuel@freenet.de
28.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	INFO@LSELEER.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	(0)40-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	(0)991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	(0)3841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	(0)621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein <i>(Nicht mehr tätig seit 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
42.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
43.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	(0)203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
44.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
45.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)1573 0832735	landeckpeter@hotmail.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
47.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
48.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com

...

### Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
1.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
2.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://imtech.com/marine
3.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
4.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
5.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
6.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

...

### 5.3 Untersuchungsausschuss (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
Anlage N, Teil III

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

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

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien	Vlaamse overheid Commissie voor Onderzoek te Antwerpen	Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten	+32 3 546 06 83	binnenvaartinspectie@wenz.be
	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue du Canal de l'Ourthe, 9, B-4031 Angleur (Liège)	+32 4 231 65 44	info.batellerie@spw.wallonie.be
	Port de Bruxelles Région de Bruxelles-Capitale	Place des armateurs, 6 B-1000 Bruxelles	+32 2 420 67 00	accueil@port.brussels
Deutschland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankreich	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Tour Séquoïa F-92055 Paris la Défense Cedex	+33 (0)1 40 81 71 62	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Niederlande	Inspectie Leefomgeving en Transport (Scheepvaart) (certification authority NL) Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart	Weena 723, Entrance C, 1 <sup>st</sup> floor 3013 AM Rotterdam Postbus 161 NL-2500 BD Den Haag	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Schweiz	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch <a href="http://www.port-of-switzerland.ch">http://www.port-of-switzerland.ch</a>

## 2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Zulassungstag u. -land	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.
...	...	...	...	...	...	...
27	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	29.9.2015 D	FVT	R-4-304
28	Nauticast A2 Inland AIS Transponder	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	29.9.2015 D	FVT	R-4-305
29	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	8.10.2015 D	FVT	R-4-306
30	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	8.10.2015 D	FVT	R-4-307
31	em-trak A100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom	8.10.2015 D	FVT	R-4-308
32	KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unoharashi, Yamanashi, 409-0112, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unoharashi, Yamanashi, 409-0112, Japan	8.10.2015 D	FVT	R-4-309
33	OceanSat Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	8.10.2015 D	FVT	R-4-310
34	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2 2321 Meer, Belgium	8.10.2015	FVT	R-4-311

Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Zulassungstag u. -land	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.
35	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	8.10.2015	FVT	R-4-312
36	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	8.10.2015	FVT	R-4-313

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

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

**Österreich**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +43	E-Mail Webseite
1.	1st-Relief e.U.	Lindenhofweg 18 / 5 AT-8043 Graz	(0)720 371 371	office@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH (Nicht mehr tätig seit 17.7.2012)	Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien	(0)50 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org
5.	Nauticast GmbH	Lützowgasse 12-14 / 3OG AT-1140 Wien	(0)1 5 237 237-0	support@nauticast.com www.nauticast.com

**Belgien**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, B-2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.com
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doomstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 B-2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba	Vosseschijnstraat 43b1 - Haven 140 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
11.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com
12.	Bart De Smidt bvba	Wijmenstraat 21N B-9030 Mariakerke	(0)9 329 84 69	info@bartdesmidt.be

## Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles <i>(Nicht mehr tätig seit 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Inh. Johannes Jansen Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de e.jansen@elektro-jansen.de
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkt-service-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
17.	IFE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefonnummer +49</b>	<b>E-Mail Webseite</b>
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein <i>(Nicht mehr tätig seit 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 D-33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
37.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
38.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 D-63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
39.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)1573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
40.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
41.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com

...

**Niederlande**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	T. (0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	T. (0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
4.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	T. (0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
5.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	T. (0)10-4283344	service.binnenvaart@imtechmarine.com
6.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115-616329 M. (0)6-53686036	www.navimar.nl
7.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	T. (0)228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
8.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	T. (0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
9.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	T. (0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
10.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	T. (0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
11.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	T. (0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

...

## **5.4 Untersuchungsausschuss** (Beschlüsse 1994-II-21 (II) und 2008-II-16)

1. *Folgende Dienstanweisung Nummer 9 wird wie folgt gefasst:*

### **DIENSTANWEISUNG Nr. 9 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN nach § 1.07 RheinSchUO**

#### **Anforderungen an selbsttätige Druckwassersprühanlagen**

#### **(§ 10.03a Nr. 1 und Nr. 4)**

Geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlagen im Sinne des § 10.03a Nr. 1 und 4 müssen den folgenden Bedingungen entsprechen:

1. Die selbsttätige Druckwassersprühanlage muss jederzeit einsatzbereit sein, wenn Personen an Bord sind. Es dürfen keine zusätzlichen Maßnahmen durch die Besatzung erforderlich sein, um die Anlage auszulösen.
2. Die Anlage muss ständig unter dem erforderlichen Druck stehen. Rohrleitungen müssen stets bis zu den Sprühdüsen mit Wasser gefüllt sein. Die Anlage muss über eine kontinuierlich arbeitende Wasserversorgung verfügen. Es dürfen keine betriebsstörenden Verunreinigungen in die Anlage gelangen können. Für die Überwachung und Prüfung der Anlage sind entsprechende Anzeigeeinstrumente und Prüfeinrichtungen anzubringen (z. B. Manometer, Wasserstandsanzeiger bei Drucktanks, Prüfleitung für die Pumpe). Druckwassersprühanlagen in Kühl- und Gefrierräumen sollten nicht ständig mit Wasser gefüllt sein. Diese Räume können durch Trockensprinkler geschützt werden.
3. Die Pumpe für die Wasserversorgung der Sprühdüsen muss bei einem Druckabfall im System selbsttätig anlaufen. Die Pumpe muss so leistungsfähig sein, dass sie bei einer gleichzeitigen Betätigung aller für die Besprühung der Fläche des größten zu schützenden Raumes notwendigen Sprühdüsen diese dauernd in ausreichender Menge und mit dem erforderlichen Druck mit Wasser versorgen kann. Die Pumpe darf nur die selbsttätige Druckwassersprühanlage versorgen. Bei Ausfall der Pumpe müssen die Sprühdüsen über eine andere an Bord vorhandene Pumpe ausreichend mit Wasser versorgt werden können.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, wobei jeder Abschnitt nicht mehr als 50 Sprühdüsen umfassen darf. Eine größere Anzahl Sprühdüsen kann von der Untersuchungskommission auf Basis entsprechender Nachweise – insbesondere einer hydraulischen Berechnung – zugelassen werden.
5. Anzahl und Anordnung der Sprühdüsen müssen eine wirksame Wasserverteilung in den zu schützenden Räumen gewährleisten.
6. Sprühdüsen müssen bei einer Temperatur von 68 °C bis 79 °C ansprechen, in Küchen bei höchstens 93 °C und in Saunen bei höchstens 141 °C.
7. Die Anordnung von Teilen der selbsttätigen Druckwassersprühanlage in den zu schützenden Räumen ist auf das erforderliche Minimum zu begrenzen. In Hauptmaschinenräumen dürfen keine solchen Anlageteile installiert werden.

8. An einer oder mehreren geeigneten Stellen, wovon mindestens eine ständig von Personal besetzt sein muss, müssen optische und akustische Melder vorhanden sein, die das Auslösen der selbsttätigen Druckwassersprühanlage für jeden Abschnitt anzeigen.
9. Für die Energieversorgung der gesamten selbsttätigen Druckwassersprühanlage müssen zwei unabhängige Energiequellen vorhanden sein, die nicht in demselben Raum aufgestellt sein dürfen. Jede Energiequelle muss in der Lage sein, die Anlage allein zu betreiben.
10. Ein Installationsplan der selbsttätigen Druckwassersprühanlage muss vor deren Einbau der Untersuchungskommission zur Prüfung eingereicht werden. Aus diesem Plan müssen die Typen und Leistungsdaten der verwendeten Maschinen und Apparate hervorgehen. Eine von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft geprüfte und genehmigte Anlage, die mindestens den obenstehenden Vorschriften entspricht, kann ohne weitere Prüfung zugelassen werden.
11. Das Vorhandensein einer selbsttätigen Druckwassersprühanlage muss im Schiffsattest unter Nummer 43 eingetragen werden.

2. *Folgende Dienstanweisung Nummer 28 wird nach Dienstanweisung Nummer 27 angefügt:*

**DIENSTANWEISUNG Nr. 28 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN  
nach § 1.07 RheinSchUO**

Anschluss externer Sensoren an Navigationsradaranlagen

**(§7.06, Anlage M Teil I § 2, Anlage M Teil III § 2, Anlage N Teil I)**

**1. Hintergrund**

Moderne Navigationsradaranlagen für den Binnenbereich erlauben die Darstellung von AIS-Symbolen im Radarbildschirm, auch wenn keine ECDIS-Karte hinterlegt ist. Da das Radarbild vorausorientiert dargestellt wird, die Positionen der Schiffe im Inland AIS Gerät aber in geographischen Koordinaten übertragen werden, muss an das Radargerät zusätzlich ein Kompassgerät angeschlossen werden, um die AIS-Symbole positions- und lagerichtig auf dem Radarbildschirm anzeigen zu können.

**2. Ausgangslage**

**2.1 Anschluss von externen Sensoren an Inland AIS Geräte**

Gemäß Anlage N, Teil I, Punkt B.6. dürfen nur typzugelassene externe Sensoren mit dem Inland AIS Gerät verbunden werden. Die externen Sensoren, die mit dem Inland AIS Gerät verbunden sind, müssen in Übereinstimmung mit den entsprechenden maritimen Standards typzugelassen sein.

**2.2 Anforderungen an Geräte bei der Radarfahrt**

Gemäß Anlage M, Teil III, § 2 Zulassung der Geräte, dürfen für die Radarfahrt in der Rheinschiffahrt nur Geräte eingebaut werden, die eine Zulassung nach den geltenden Vorschriften der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt besitzen und eine Zulassungsnummer tragen, oder aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassene Geräte.

Laut Anlage M, Teil I, § 2 Aufgabe der Radaranlage, müssen Radaranlagen ein für die Führung des Schiffes verwertbares Bild liefern, sowie andere Schiffe sicher und rechtzeitig erkennen lassen.

**3. Anschluss von externen Sensoren an Navigationsradaranlagen**

Nach 2.2 dürfen nur zugelassene Geräte für die Radarfahrt eingebaut werden. Dies bedeutet, dass auch externe Sensoren, die mit der Navigationsradaranlage verbunden werden, zugelassen sein müssen. Wird ein Inland AIS Gerät an eine Navigationsradaranlage ohne ECDIS-Karte zur Anzeige von AIS-Symbolen angeschlossen, muss zur Erfüllung der Forderung nach Anlage M Teil I § 2 auch ein zugelassener Kompass angeschlossen sein. Die Zulassung folgender Standards gilt hier als konform mit den Bestimmungen der Anlage M Teil II § 2.

<b>Sensor</b>	<b>Minimum Performance Standard (IMO)</b>	<b>ISO/IEC Standard</b>
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2014 Part 3: GNSS principles

Vergleichbare Zulassungen können von der zuständigen Behörde als gleichwertig anerkannt werden.

## 5.5 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

### ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

#### EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

##### EMPFEHLUNG Nr. 26/2015 vom 24. September 2015

Zu § 10.03b Nr. 1 – fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-,  
Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes aerosolbildendes SBC<sup>1</sup>- Löschmittel

#### SIROCCO

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz RheinSchUO wird dem Tankmotorschiff „Sirocco“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 55679 - unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel ist typgenehmigt gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung.
3. Jeder zu schützende Raum (Maschinenraum und Bugstrahlruderraum) muss mit einer eigenen Löschanlage ausgestattet werden.
4. Die zu schützenden Räume, in denen sich Gas- oder Zweistoffmotoren befinden, müssen nach den im IGF-Code festgelegten Bestimmungen für gassichere Maschinenräume angelegt sein.
5. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Flurplatten wirken.
6. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Buchstabe c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
7. Beim Auslösen der Löschanlage muss die LNG-Zufuhr zum Motor über das Hauptventil automatisch geschlossen werden.
8. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 120 g/m<sup>3</sup> des Bruttovolumens des Raums betragen.
9. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
10. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklassen A und B.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 12 zu entnehmen.)

---

<sup>1</sup> Solid Bound Compound

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 27/2015**  
**vom 24. September 2015**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING KARA

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Kara“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002000 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $<p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 28/2015**  
**vom 24. September 2015**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING HLIN

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Hlin“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002001 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $<p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 29/2015**  
**vom 24. September 2015**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING MANI

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Mani“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002003 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $< p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 30/2015**  
**vom 24. September 2015**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING EIR

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Eir“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002021 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $<p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 31/2015**  
**vom 24. September 2015**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING LOFN

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Lofn“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002020 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $<p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 32/2015**  
**vom 24. September 2015**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING VIDAR

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Vidar“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002019 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $<p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

## ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

### EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

#### EMPFEHLUNG Nr. 33/2015 vom 24. September 2015

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

#### VIKING SKIRNIR

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Skirnir“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002018 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $<p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 34/2015**  
**vom 24. September 2015**

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz  
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING MODI

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Modi“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07002017 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m<sup>2</sup>) bei einem Betriebsdruck von 5 bar  $<p_{\text{Wasser}} < 18$  bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau im Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust im Leitungssystem.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 25 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 35/2015**  
**vom 24. September 2015**

Zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

AMADANTE

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Amadante“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02329183 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss in Übereinstimmung mit den relevanten Elementen der IMO-Empfehlung MSC/circ. 1165 genehmigt worden sein. Die entsprechenden Unterlagen, in denen insbesondere die Bedingungen für die Aufstellung der Sprühköpfe, die Drucke und die Durchflussmenge festgelegt sind, werden vom Hersteller bereitgestellt.
3. Anzahl und Aufstellung der Sprühköpfe müssen eine ausreichende Verteilung des Wassers in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Sprühköpfe müssen oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m<sup>2</sup> pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind.

Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

7. Die Vorrichtung muss mit einer zweiten, unabhängigen Pumpe versehen sein. Die Kapazität dieser zweiten Pumpe muss ausreichen, um den Ausfall einer Hochdruckpumpe auszugleichen. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust Leitungssystem;
  - Abfall des Hochdrucks.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 51 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 36/2015**  
**vom 24. September 2015**

Zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

SCENIC DIAMOND

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Scenic Diamond“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02330594 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss in Übereinstimmung mit den relevanten Elementen der IMO-Empfehlung MSC/circ. 1165 genehmigt worden sein. Die entsprechenden Unterlagen, in denen insbesondere die Bedingungen für die Aufstellung der Sprühköpfe, die Drucke und die Durchflussmenge festgelegt sind, werden vom Hersteller bereitgestellt.
3. Anzahl und Aufstellung der Sprühköpfe müssen eine ausreichende Verteilung des Wassers in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Sprühköpfe müssen oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m<sup>2</sup> pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind.

Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

7. Die Vorrichtung muss mit einer zweiten, unabhängigen Pumpe versehen sein. Die Kapazität dieser zweiten Pumpe muss ausreichen, um den Ausfall einer Hochdruckpumpe auszugleichen. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust Leitungssystem;
  - Abfall des Hochdrucks.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 51 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN  
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 37/2015**

**vom 24. September 2015**

Zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

**SWISS JEWEL**

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Swiss Jewel“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001906- zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss in Übereinstimmung mit den relevanten Elementen der IMO-Empfehlung MSC/circ. 1165 genehmigt worden sein. Die entsprechenden Unterlagen, in denen insbesondere die Bedingungen für die Aufstellung der Sprühköpfe, die Drucke und die Durchflussmenge festgelegt sind, werden vom Hersteller bereitgestellt.
3. Anzahl und Aufstellung der Sprühköpfe müssen eine ausreichende Verteilung des Wassers in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Sprühköpfe müssen oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m<sup>2</sup> pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind.

Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

7. Die Vorrichtung muss mit einer zweiten, unabhängigen Pumpe versehen sein. Die Kapazität dieser zweiten Pumpe muss ausreichen, um den Ausfall einer Hochdruckpumpe auszugleichen. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
  - niedriges Niveau Wassertank;
  - Spannungsausfall;
  - Druckverlust Leitungssystem;
  - Abfall des Hochdrucks.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 51 zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 38/2015**  
**vom 23. Oktober 2015**

DAMEN STREAMLINER

Das Tankmotorschiff „Damen Streamliner“, (Europäische Schiffsnummer noch nicht bekannt; ID Nummer 56814), wird hiermit für die Nutzung von Diesel und flüssigem Erdgas (LNG Liquefied Natural Gas) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 6, Nr. 9, Nr. 11 und Nr. 12 bis zum 01.04.2019. zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (Resolution MSC.285(86) vom 1. Juni 2009), mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Der LNG-Vorratstank entspricht den Vorschriften für Kryogentanks der Norm EN 13458-2. Zusätzlich zu diesen Anforderungen muss der Tank mindestens auf eine Belastung von 2 g in der Horizontalebene und eine vertikale Belastung von 1 g ausgelegt sein und einem Krängungswinkel von 10° standhalten. Der Tank ist so auf dem Schiff angebracht, dass gewährleistet ist, dass er unter allen Umständen fest mit dem Schiff verbunden bleibt. An der Außenseite des Tankraumes ist eine Kennzeichnung angebracht, die deutlich angibt, dass sich dort ein LNG-Vorratstank befindet.
7. Die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Beschluss 2015-I-7 festgelegten Vorschriften werden eingehalten.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Vor jeder erneuten Inbetriebnahme und nach umfangreichen Reparaturen muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat
9. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

10. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
11. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
  - a) Systemausfall;
  - b) Leckage;
  - c) Bunkerdaten (Diesel und Flüssigerdgas);
  - d) Druckdaten;
  - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
  - f) Betriebsdaten;
  - g) Emissionsdaten gemäß ISO 8178-2 : 2006, einschließlich Methan-Emissionen;
  - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 47 zu entnehmen.)

**6.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen** (Beschluss 2010-II-3)

**VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL  
AUF DEM RHEIN  
(Schiffspersonalverordnung-Rhein, RheinSchPersV)**

**Anlage A5  
Als gleichwertig anerkannte  
im Ausland ausgestellte Schifferdienstbücher**

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
<b>Tschechische Republik</b>			
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobockapraha@plavebniurad.cz	2000-I-26
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobockadecin@plavebniurad.cz	
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobockaprerov@plavebniurad.cz	
<b>Österreich</b>			
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3
Für die Erteilung von Sichtvermerken zusätzlich:			
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at	

Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at	
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at	

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
<b>Österreich</b>			
Schifffahrtssaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schifffahrtssaufsicht.linz@bmvit.gv.at	2010-II-3
Schifffahrtssaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schifffahrtssaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at	
<b>Bulgarien</b>			
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg	2010-II-3
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg	
<b>Ungarn</b>			
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	2010-II-3
<b>Polen</b>			
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Gizycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl	

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
<b>Polen</b>			
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zegluga Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zegluga Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl	
<b>Rumänien</b>			
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: +40 40241555676 Fax +40 40341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro	2010-II-3
<b>Slowakische Republik</b>			
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	2010-II-3 <sup>1</sup>

Die Muster der anerkannten Schifferdienstbücher sind auf der Website der ZKR auf der Seite mit den zur Anwendung der Verwaltungsvereinbarung zweckdienlichen Informationen zugänglich.

<sup>1</sup> Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

## **Anlage D5** **Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse**

### **I. Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten**

<b>Staat</b>	<b>Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses</b>	<b>Zusätzliche Bedingungen</b>	<b>Zuständige ausstellende Behörde(n)</b>	<b>Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses</b>
D	Schifferpatent A	nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig,-	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  Außenstellen Nord und Nordwest	<a href="#">Muster</a>
D	Schifferpatent B		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A voor de binnenvaart	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	<a href="#">Muster</a>
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart			
NL	Groot vaarbewijs I	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber ist nur bis zum 50. Lebensjahr zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt.	bis zum 1. März 2001 durch den KOFS ausgestellt	<a href="#">Muster</a>
NL	Groot vaarbewijs II			

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige Ausstellungsbehörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
B	Schiffsführerzeugnis/ Vaarbewijs A	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig,</p> <p>- der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,</p> <p>- der Inhaber muss bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.</p>	<p>S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobilité en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Brüssel</p>	<p><a href="#">Muster</a></p>
B	Schiffsführerzeugnis/ Vaarbewijs B			

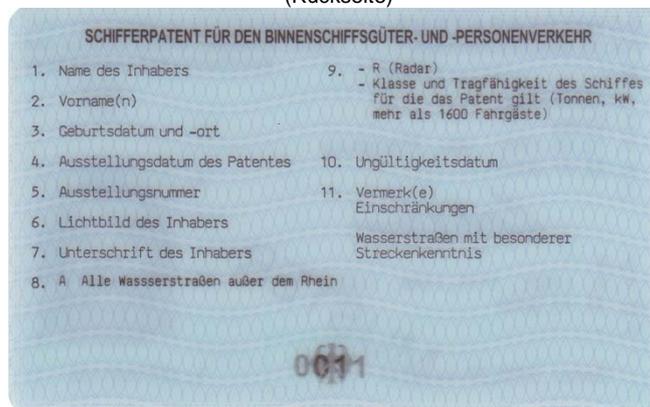
## Deutsches Muster<sup>1</sup>

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B  
(85 mm x 54 mm – Grundfarbe blau; entsprechend ISO-Norm 7810.)

(Vorderseite)



(Rückseite)



<sup>1</sup> Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

## II – Schiffsführerzeugnisse von Drittstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
RO	Schiffsführerzeugnis A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : <a href="mailto:rna@rna.ro">rna@rna.ro</a>	<a href="#">Muster</a>
RO	Schiffsführerzeugnis B	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 <a href="mailto:kuzminski@spspraha.cz">kuzminski@spspraha.cz</a> <a href="mailto:bimka@spspraha.cz">bimka@spspraha.cz</a>	<a href="#">Muster</a>
CZ <sup>1</sup>	Kapitänzeugnis der Klasse I (B) (gültig bis 31.12.2017)	- 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 D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 <a href="mailto:kuzminski@spspraha.cz">kuzminski@spspraha.cz</a> <a href="mailto:bimka@spspraha.cz">bimka@spspraha.cz</a>	<a href="#">Muster</a>
CZ <sup>2</sup>	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B (gültig ab 15.03.2015)	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt  Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102	<a href="#">Muster</a>
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102  Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn  Tel. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-Mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfo.o.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfo.o.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Muster</a>
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse B	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102  Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn  Tel. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-Mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfo.o.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfo.o.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Muster</a>

1 Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

2 Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
PL <sup>1</sup>	Schiffsführerzeugnis der Kategorie A	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spycck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig</p> <p>- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51</p>	<p><a href="#">Muster</a></p>
	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B		<p>Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93</p>	<p><a href="#">Muster</a></p>

<sup>1</sup> Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2010-II-5)

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
SK <sup>1</sup>	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A  (Anordnung vorübergehender Art vom 1.08.2015 bis 31.07.2018)	- 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 D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik  Tel. + 421 2 333 00 217 <a href="mailto:plavba@nsat.sk">plavba@nsat.sk</a>	<a href="#">Muster</a>
	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Llodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			<a href="#">Muster</a>
AT <sup>2</sup>	Kapitänspatent A	- 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 D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich  Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 <a href="mailto:w1@bmvit.gv.at">w1@bmvit.gv.at</a>	<a href="#">Muster</a>
	Kapitänspatent B			<a href="#">Muster</a>
BG <sup>3</sup>	Schifferpatent für die Binnenschifffahrt	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein-km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. <a href="mailto:stw_rs@marad.bg">stw_rs@marad.bg</a> Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009	<a href="#">Muster</a>

1 Nachfolgende Änderungen in Kraft getreten am 1. Oktober 2011 (Beschluss 2011-I-8), am 1. Januar 2013 (Beschluss 2012-II-11), am 1. August 2015 (Beschluss 2015-I-10)

2 Endgültiges Inkrafttreten (Beschluss 2015-I-10)

3 Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2011-II-16)

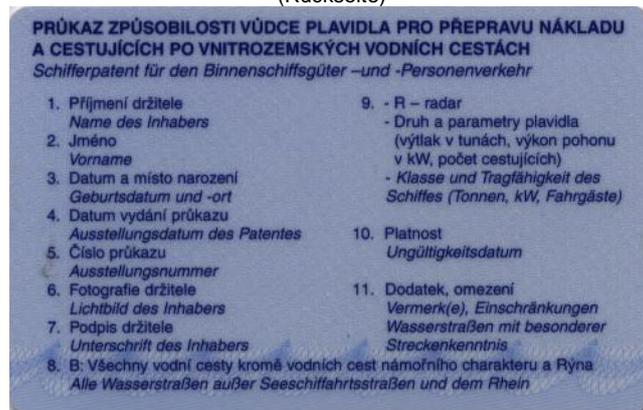
## Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses

Kapitänzeugnis der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)



# Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(gültig ab 15.03.2015)

(Vorderseite)

		<b>PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLOVIDLA PRO VNITROZEMSKOU PLOVBHU</b>	<b>ČESKÁ REPUBLIKA</b> Státní plavební správa
		<b>KAPITÁN B</b>	
1.			6.
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.	B		fotografie držitele
9.	Bez omezení výtlaku a výkonu motoru / Ist nicht beschränkt		5. 000000
10.	Bez omezení / Ist nicht beschränkt		
11.			

(Rückseite)

<b>PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLOVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH</b>		
<b>Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr</b>		
1. Příjmení držitele <i>Name des Inhabers</i>		9. - R - radar - Druh a parametry plavidla (výtlak v tunách, výkon pohonu v kW, počet cestujících) - <i>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)</i>
2. Jméno <i>Vorname</i>		10. Platnost <i>Unquigkeitsdatum</i>
3. Datum a místo narození <i>Geburtsdatum und -ort</i>		11. Dodatek, omezení <i>Vermerke(e), Einschränkungen</i> <i>Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis</i>
4. Datum vydání průkazu <i>Ausstellungsdatum des Patentes</i>		
5. Číslo průkazu <i>Ausstellungsnummer</i>		
6. Fotografie držitele <i>Lichtbild des Inhabers</i>		
7. Podpis držitele <i>Unterschrift des Inhabers</i>		
8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna <i>Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein</i>		

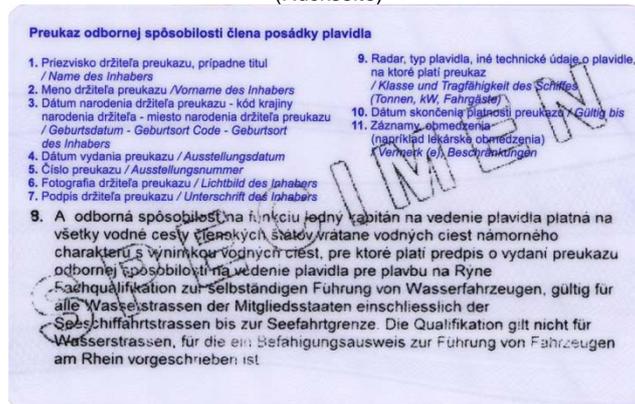
## Muster der slowakischen Schiffsführerzeugnisse Kategorie A und Kategorie B

Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A

(Vorderseite)



(Rückseite)



Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B)

(Vorderseite)

 **Preukaz odbornej spôsobilosti**  
Ausweis der Fachqualifikation  
**B - Lodný kapitán I. triedy**

Slovenská republika  
Dopravný úrad

**1. Vzorová Ing. Mgr., Csc.**  
**2. Jana**  
**3. 01.01.1990-SK-Bratislava**  
**4. 01.01.2013**

**6.** 

**7.**  
**8. B**  
**9. Radar,**

**5. 1849/13**

**10. Bez obmedzenia**  
**11. Duplikát**

(Rückseite)

**Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla**

1. Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul / *Name des Inhabers*  
2. Meno držiteľa preukazu / *Vorname des Inhabers*  
3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu / *Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort des Inhabers*  
4. Dátum vydania preukazu / *Ausstellungsdatum*  
5. Číslo preukazu / *Ausstellungsnummer*  
6. Fotografia držiteľa preukazu / *Lichtbild des Inhabers*  
7. Podpis držiteľa preukazu / *Unterschrift des Inhabers*

9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz / *Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäerte)*  
10. Dátum skončenia platnosti preukazu / *Gültig bis*  
11. Záznamy, obmedzenia (napríklad lekárske obmedzenia) / *Vermerk (e), Beschränkungen*

**8. B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru**  
**Schiffskapitän I. Klasse, Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donauabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze**

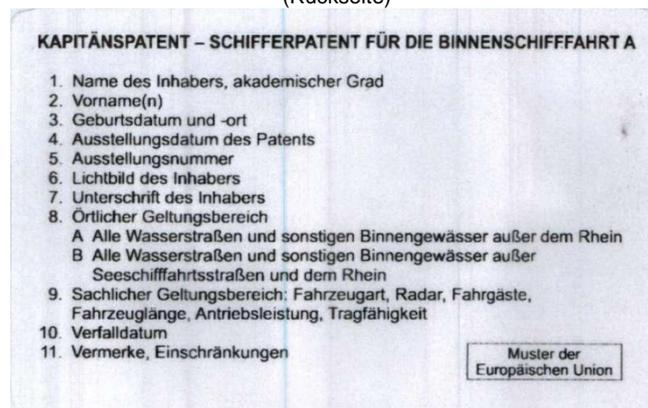
## Muster der österreichischen Kapitänspatente Kategorie A und Kategorie B

### Kapitänspatent A

(Vorderseite)



(Rückseite)

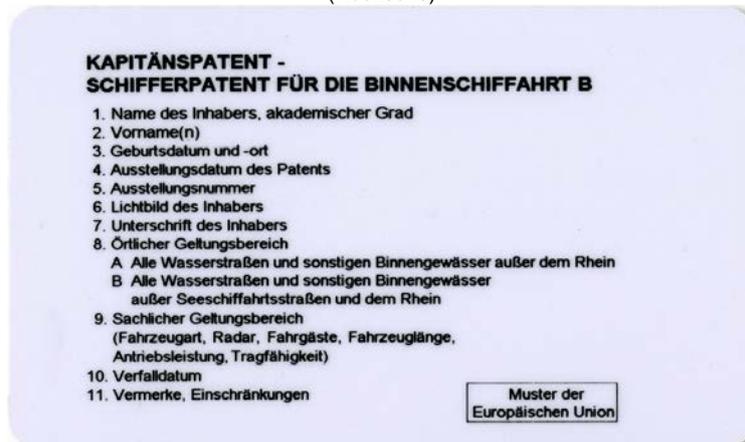


# Kapitänspatent B

(Vorderseite)



(Rückseite)



## Anlage D6

### Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt

Staat	Name des anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	nationale Ausstellungsbehörde(n)	Muster
RO	Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen	--	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : <a href="mailto:ma@ma.ro">ma@ma.ro</a>	<a href="#">Muster</a>
CZ <sup>1</sup>	Radarschiffer-Zeugnis	---	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 <a href="mailto:kuzminski@spspraha.cz">kuzminski@spspraha.cz</a> <a href="mailto:bimka@spspraha.cz">bimka@spspraha.cz</a>	<a href="#">Muster</a> (gültig bis 31.12.2017)
				<a href="#">Muster</a> (gültig ab 15.03.2015)
HU	Radarschiffsführerzeugnis für Binnenschiffahrts-straßen	---	Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt  Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102  Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn  Tel. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-Mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Muster</a>
SK <sup>2</sup>	Radarzeugnis <i>Preukaz radarového navigátora</i>	---	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik  Tel. + 421 2 333 00 217 <a href="mailto:plavba@nsat.sk">plavba@nsat.sk</a>	<a href="#">Muster</a>
AT <sup>3</sup>	Vermerk „Radar“ im Kapitänspatent	---	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich  Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 <a href="mailto:w1@bmvit.gv.at">w1@bmvit.gv.at</a>	<a href="#">Muster</a>

1 Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

2 Nachfolgende Änderungen in Kraft getreten am 1. Oktober 2011 (Beschluss 2011-I-8), am 1. Januar 2013 (Beschluss 2012-II-11), am 1. August 2015 (Beschluss 2015-I-10)

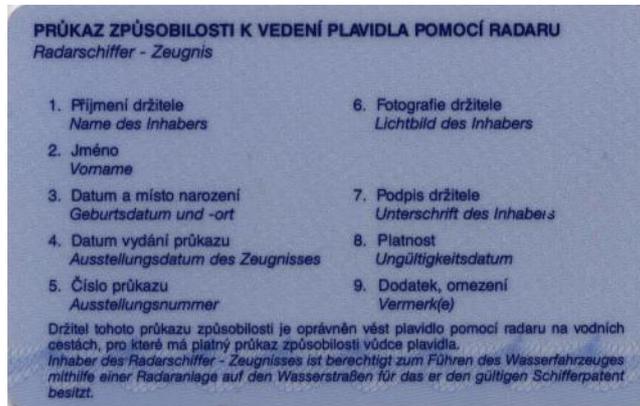
3 Endgültiges Inkrafttreten (Beschluss 2015-I-10)

## Muster der tschechischen Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt

(Vorderseite)



(Rückseite)



(gültig ab 15.03.2015)

(Vorderseite)

	<b>PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO VNITROZEMSKOU PLAVBU</b> <b>KAPITÁN B</b>	<b>ČESKÁ REPUBLIKA</b> Státní plavební správa
1.		6.  fotografie držitele
2.		
3.		
4.		
7.		
8. B		
9. Bez omezení výtaku a výkonu motoru / Ist nicht beschränkt		
10. Bez omezení / Ist nicht beschränkt		
11.		
		5. 000000

(Rückseite)

<b>PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH</b> <b>Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr</b>		
1. Příjmení držitele <i>Name des Inhabers</i>		9. - R - radar - Druh a parametry plavidla (výtak v tunách, výkon pohonu v kW, počet cestujících) - Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)
2. Jméno <i>Vorname</i>		10. Platnost <i>Unfähigkeitdatum</i>
3. Datum a místo narození <i>Geburtsdatum und -ort</i>		11. Dodatek, omezení <i>Vermerk(e), Einschränkungen</i> <i>Wasserstraßen mit besonderer</i> <i>Streckenkenntnis</i>
4. Datum vydání průkazu <i>Ausstellungsdatum des Patentes</i>		
5. Číslo průkazu <i>Ausstellungsnummer</i>		
6. Fotografie držitele <i>Lichtbild des Inhabers</i>		
7. Podpis držitele <i>Unterschrift des Inhabers</i>		
8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna <i>Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein</i>		

## Muster des slowakischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt

(Vorderseite)

**SLOVENSÁ REPUBLIKA**  
**SLOWAKISCHE REPUBLIK**  
PREUKAZ radarového navigátora  
AUSWEIS Radar-Navigator

Číslo preukazu: 1849/13  
Ausweis-Nr.: 1849/13  
Priezvisko: Vzorová  
Familienname: Vzorová  
Meno: Jana  
Datum a miesto narodenia: 01.01.1990  
Geburtsdatum und Geburtsort: Bratislava  
Vydal: Dopravný úrad  
Ausgabe: Verkehrsbehörde  
Datum vydania: 01.01.2013  
Ausstellungsdatum: 01.01.2013  
Podpis/Unterschrift: [Signature]

(Rückseite)

Držiteľ preukazu odbornej spôsobilosti je na základe štátnej skúšky vykonanej pred komisiou Dopravného úradu v Bratislave

Der Inhaber des Qualifikationsausweises ist gemäß der staatlichen Prüfung, die von der Kommission der Verkehrsbehörde Bratislava abgenommen wurde,

**oprávnený - berechtigt**

na samostatné vedenie plavidla s vlastným strojovým pohonom za pomoci rádiolokátora.

ein Schiff mit eigenem Maschinenantrieb unter Benützung einer Radaranlage zu führen.

## Muster des österreichischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt

(Vorderseite)



(Rückseite)



**6.2 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 2010-I-8)**

**Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2**

**Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannte Ärzte  
(§§ 7.01 Nr. 3 Buchst. a), 7.02 Nr. 3 Buchst. a), 7.03 Nr. 2 Buchst. a),  
7.04 Nr. 1 Buchst. c)**

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tel: 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE Tél.: 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B - 1000 BRUXELLES Tel. : 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 <sup>ème</sup> étage) B-6000 CHARLEROI Tel.: 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT Tel.: 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT Tél.: 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tél.: 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tel.: 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tel.: 00 32 2 524 97 97

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel: 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel: 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) Tel: 00 32 3/232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) Tel: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophtalmologische Universitatspoliklinik Basel Mittlere Straße 31 CH-4012 BASEL Tel: 00 41/ 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung Rheinstraße 26 CH-4410 LIESTAL Tel: 00 41/ 61 925 2525
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Dungerstrasse 81 CH-4133 Pratteln Tél: 00 41 61 821 82 60
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorfer Str. 193 D-47053 DUISBURG Tel: 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN Tel: 00 49 228 400 72 27 oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenarztlischen Dienstes und der Dienststelle für Schifffssicherheit der BG Verkehr
F	1. Docteur François MISS 2 Rue du Vieux Marché aux Grains 67000 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERALT 14 Place Armes 21170 SAINT-JEAN- DE LOSNE Tel : 00 33 (0)3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20 place des Halles Tour Europe 67000 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1 rue Saint-Aloise 67100 STRASBOURG Tel : 00 33 (0)3 88 34 60 54

	<p>5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Yves DURRMANN Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER 18 Route du Rhin 67760 GAMBSHEIM</p> <p style="text-align: right;">Tel : 00 33 (0)3 88 96 73 84</p>
NL	<p>Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM</p> <p style="text-align: right;">Tel: 00 31 10 266 86 84</p>

## DIENSTANWEISUNG Nr.4

### Ausstellung und Prüfung des Schifferdienstbuches

#### 1. Allgemeine Hinweise

##### 1.1 Allgemeine Verpflichtung

Auf Schiffen, die eine Besatzung nach Teil II RheinSchPersV haben, muss jedes Mitglied der Besatzung zum Nachweis der Qualifikation im Besitz eines auf seine Person ausgestellten Schifferdienstbuches sein (§ 3.05 RheinSchPersV).

Bei Mitgliedern der Besatzung, die im Besitz eines Großen Patentes nach Anlage D1 oder eines vorläufigen Großen Patentes nach Anlage D2 der RheinSchPersV oder im Besitz eines entsprechenden von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses gemäß Teil III RheinSchPersV sind, treten diese Schifferpatente an die Stelle des Schifferdienstbuches (§ 3.05 Nr. 2 RheinSchPersV).

Das Schifferdienstbuch ist nach einheitlichem Muster (Anlage A2 RheinSchPersV) auszustellen. Das Schifferdienstbuch enthält neben dem Passbild neuerer Zeit folgende allgemeine Angaben über die Person des Schifferdienstbuchinhabers:

1. Familienname,
2. Vorname,
3. Tag und Ort der Geburt,
4. Staatsangehörigkeit,
5. Art und Bezeichnung des Identitätsnachweises,
6. Bei anderen Dokumenten: Nummer und Name der ausstellenden Behörde des Identitätsnachweises,
7. Gegenwärtige Anschrift des Inhabers des Schifferdienstbuches,
8. Qualifikation,
9. Tauglichkeit.

##### 1.2 Andere Dienstbücher

Das nach dem Muster der Anlage A2 RheinSchPersV geforderte Schifferdienstbuch kann durch ein anderes von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt anerkanntes gültiges Dienstbuch ersetzt werden (§ 3.05 Nr. 1 Buchstabe b RheinSchPersV). Die von der ZKR anerkannten Dienstbücher aus Drittstaaten sind dem Anhang A5 RheinSchPersV zu entnehmen.

##### 1.3 Zuständigkeit

- a) Die für die Ausstellung eines Schifferdienstbuches zuständigen Behörden sind im Anhang 1 aufgeführt.
- b) Zuständig für die Ausfertigung von Folgebüchern oder für das Ausstellen einer Ersatzausfertigung eines Schifferdienstbuches ist jede zuständige Behörde im Sinne von § 3.06 RheinSchPersV.

## **1.4 Leere Schifferdienstbücher**

Die zuständigen Behörden eines Rheinuferstaates oder von Belgien nehmen behördliche Einträge in ersten Schifferdienstbüchern, in Folgebüchern oder in einer Ersatzausfertigung vor.

## **1.5 Gebühren**

Die Gebührenordnung richtet sich nach dem nationalen Recht der Rheinuferstaaten und Belgiens.

## **2. Erstmaliges Ausstellen eines Schifferdienstbuches**

### **2.1 Anforderungen an den Antragsteller**

#### **2.1.1 Identität**

Der Antragsteller muss sich durch ein gültiges Dokument ausweisen können: Reisepass (auch vorläufiger Reisepass), Identitätskarte, Personalausweis (auch vorläufiger Personalausweis) oder entsprechender Passersatz und weitere geeignete Dokumente.

#### **2.1.2 Mindestalter**

Der Antragsteller muss das 16. Lebensjahr vollendet haben. Kann ein vertraglich geregeltes Lehrverhältnis nachgewiesen werden, muss der Antragsteller das 15. Lebensjahr vollendet haben.

Bei Minderjährigen ist kein Einverständnis der Erziehungsberechtigten nötig.

#### **2.1.3 Tauglichkeit**

Der Antragsteller muss seine Tauglichkeit durch ein ärztliches Zeugnis nach den Anlagen B1 und B2 oder B1 und B3 der RheinSchPersV von einem von den zuständigen Behörden bestimmten Arzt (s. Dienstanweisung Nr. 2 Anhang 1) oder durch ein Dokument nach Dienstanweisung Nr.2 Anhang 8 nachweisen. Das ärztliche Zeugnis darf nicht älter als 3 Monate sein. Es muss im Original vorgelegt werden. Die in diesem Zeugnis vorgesehenen Untersuchungen müssen zu dem Ergebnis „ja“ führen. Ein Schifferdienstbuch darf nicht ausgestellt werden, wenn der Antragsteller untauglich ist.

Bei eingeschränkter Tauglichkeit ist zu prüfen, ob eine Auflage erforderlich ist. Das ärztliche Zeugnis gibt dazu in der Regel Hinweise und kann Vorschläge enthalten. Gegebenenfalls ist ein fachärztliches Zeugnis anzufordern.

Auflagen aus einem Befähigungszeugnis, mit dem die Tauglichkeit nachgewiesen werden kann, sind zu übernehmen.

Auflagen müssen auf den dafür vorgesehenen Seiten des Schifferdienstbuches eingetragen werden.

Die Dienstanweisung Nr. 2 ist entsprechend anzuwenden.

#### 2.1.4 Befähigung

##### a) Eintragung

Ohne Nachweise wird nur die Befähigung als Decksmann eingetragen. Für die Eintragung „Leichtmatrose“ muss der Antragsteller eine Bescheinigung der Berufsschule oder des Veranstalters des anerkannten Fernkurses vorlegen (Anhang 2).

Für eine andere Befähigung nach § 3.02 Nr. 3 bis 6 oder 8 RheinSchPersV muss der Antragsteller die jeweilige Qualifikation durch

- aa) erfolgreich abgelegte und von den zuständigen Behörden anerkannte Prüfungen (Anhang 2),
- bb) weitere anerkannte Befähigungen (Anhänge 3 bis 6) oder
- cc) die geforderten Fahrzeiten nachweisen.

##### b) Anrechnung von Fahrzeiten

Für die Anrechnung von Fahrzeiten siehe § 3.08 RheinSchPersV.

Wie die Fahrzeit nachgewiesen wird, ist in der RheinSchPersV nicht geregelt, wohl aber enthält Anlage A2 Hinweise und Anweisungen zur Führung.

## 2.2 Antragstellung

Das Schifferdienstbuch wird auf Antrag ausgestellt. Ob sich der Antragsteller oder sein gesetzlicher Vertreter bei der zuständigen Behörde durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen kann, richtet sich nach dem nationalen Verwaltungsverfahrenrecht.

In dem Antrag sind alle Tatsachen anzugeben und alle Nachweise zu erbringen, die zur Feststellung der Person des Antragstellers sowie dessen Tauglichkeit und Qualifikation notwendig sind.

Die Forderung nach der Vorlage eines Arbeitsvertrages oder einer Arbeitsgenehmigung richtet sich nach den jeweiligen nationalen Bestimmungen.

Anträge auf Ausstellung eines Schifferdienstbuches von Personen aus Drittstaaten werden nach Maßgabe des nationalen Rechts der zuständigen Behörde, die einen entsprechenden Antrag erhalten hat, behandelt.

## 2.3 Ausstellen von Schifferdienstbüchern

Sind die unter Nummer 2.1 genannten Anforderungen erfüllt, ist ein Schifferdienstbuch auszustellen.

## 2.4 Ausfüllvorschriften

Auf der Grundlage eines ausgefüllten und unterschriebenen Antrages und nach Vorlage der erforderlichen Dokumente einschließlich des Passbildes werden die Seiten 3 bis 8 des Schifferdienstbuches von der zuständigen Behörde ausgefüllt, unterschrieben und gestempelt. Dafür ist zu verwenden in:

- Deutschland: Dienstsiegel
- Belgien: Dienstsiegel/Cachet officiel
- Niederlande: Dienststempel
- Frankreich: Dienstsiegel/-stempel/Cachet officiel
- Schweiz: Dienstsiegel/Stempel

Die Nummer des Schifferdienstbuches ist die eingedruckte Seriennummer. Die zuständigen Behörden führen Listen der ausgestellten Schifferdienstbücher, die mindestens die Nummer des Schifferdienstbuches, den Tag der Ausstellung sowie Name, Geburtstag, Geburtsort, Nationalität, Identitätsnachweis und Wohnanschrift des Schifferdienstbuchinhabers enthält. Neben diesen Listen ist für jeden Inhaber eines Schifferdienstbuches eine Akte über das Schifferdienstbuch zu führen.

Bei der Eintragung der Befähigung ist zu vermerken, auf welcher Grundlage die Eintragung erfolgt. Bei Abschlussprüfungen ist eine Kopie des Abschlusszeugnisses bzw. des Diploms in die Schifferdienstbuchakte zu geben. Bei Festlegung der Befähigung auf Grund von Fahrzeiten ist eine Kopie des Fahrzeitennachweises in die Schifferdienstbuchakte zu geben.

Die Eintragungen der Qualifikation und der Tauglichkeit nach den Bestimmungen außerhalb des Rheins auf den Seiten 6 und 8 des Schifferdienstbuches richten sich nach den jeweiligen zugrunde liegenden Vorschriften. Diese Eintragungen dürfen nur von den jeweils zuständigen nationalen Behörden vorgenommen werden. Wird dort auf die Bestimmungen der RheinSchPersV verwiesen, genügen die Eintragungen auf den Seiten 5 und 7 des Schifferdienstbuches. Bei materiell gleichen Anforderungen, aber unterschiedlichen Rechtsgrundlagen müssen alle Seiten ausgefüllt werden.

## **2.5 Eintragung von Änderungen**

Änderungen zum Namen, zur Anschrift, zur Befähigung oder zur Tauglichkeit des Dienstbuchinhabers können von jeder zuständigen Behörde der Rheinuferstaaten oder Belgiens in einem Schifferdienstbuch nach der Anlage A2 RheinSchPersV eingetragen werden. Die Behörde, die das erste Schifferdienstbuch ausgestellt hat, ist über alle Änderungen zu informieren. Sie muss die Listen sowie die Schifferdienstbuchakten entsprechend ändern.

Eintragungen von Änderungen in einem von der ZKR anerkannten Schifferdienstbuch, die nicht die Befähigung nach § 3.02 RheinSchPersV oder die Tauglichkeit nach § 3.03 RheinSchPersV betreffen, sind nach Maßgabe eines zwischen der ZKR oder einem Rheinuferstaat oder Belgiens und dem ausstellenden Staat abgestimmten Verfahrens möglich.

Die Erweiterung einer Qualifikation an Hand von Fahrzeiten erfolgt nur durch Vorlage eines geprüften Schifferdienstbuches. Dabei nicht berücksichtigte Fahrzeiten gelten nicht als nachgewiesen.

## **2.6 Anerkannte Schifferdienstbücher**

Mit von der ZKR anerkannten Schifferdienstbüchern können die Befähigung nach § 3.02 RheinSchPersV und die Tauglichkeit nach § 3.03 RheinSchPersV nachgewiesen werden. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens nehmen Eintragungen über die Befähigung nach § 3.02 RheinSchPersV und über die Tauglichkeit nach § 3.03 RheinSchPersV in den von der ZKR anerkannten Schifferdienstbüchern vor. Ist ein anerkanntes Schifferdienstbuch durch Eintragungen verbraucht, kann ein Schifferdienstbuch nach dem Muster der Anlage A2 zur RheinSchPersV ausgestellt werden.

## **3. Folgebücher**

### **3.1 Begriffserklärung**

Folgebücher sind alle dem ersten Schifferdienstbuch nachfolgende Schifferdienstbücher. Sie können jederzeit unter den nachstehenden Bedingungen ausgegeben werden.

### **3.2 Antragstellung**

Die Antragstellung richtet sich nach Nummer 2.2

### **3.3 Erforderliche Dokumente**

Erforderliche Dokumente oder Unterlagen zur Ausstellung eines Folgebuches sind

- a) das unmittelbar vorangehende, auch anerkannte Schifferdienstbuch, das in der Regel durch Eintragungen verbraucht ist;
- b) ein gültiger Identitätsnachweis;
- c) ein Passbild aus neuerer Zeit;
- d) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B1 und B2 oder B1 und B3 der RheinSchPersV, wenn die Inhaberin oder der Inhaber das 65. Lebensjahr erreicht hat, oder der Tauglichkeitsnachweis im vorangegangenen Schifferdienstbuch befristet war und bei der Ausstellung des Folgebuches nicht mehr gültig ist.

### **3.4. Bearbeitung**

Bei der Ausstellung der Folgebücher sind folgende einzelne Schritte zu beachten:

- a) Jede im unmittelbar vorangehenden Schifferdienstbuch nicht oder nicht vollständig ausgefüllte Seite ist einzeln als ungültig zu erklären.
- b) Das vorangegangene Schifferdienstbuch ist der Inhaberin oder dem Inhaber wieder auszuhändigen.
- c) Auf Seite 3 können die Eintragungen aus dem unmittelbar vorangehenden Schifferdienstbuch übernommen werden, es sei denn, es werden Veränderungen nachgewiesen.
- d) Auf Seite 4 wird das erste und das unmittelbar vorangehende Schifferdienstbuch mit entsprechender Nummer eingetragen.
- e) Auf den Seiten 5 und 6 werden die im unmittelbar vorangehenden Schifferdienstbuch angegebenen Funktionen (mit den entsprechenden Gültigkeitsdaten) übernommen.
- f) Auf Seite 7 wird der im unmittelbar vorangehenden Schifferdienstbuch eingetragene Nachweis der Tauglichkeit nebst eingetragener Befristung übernommen, soweit nicht nach Nummer 3.3 Buchstabe d) ein neuer Tauglichkeitsnachweis erforderlich ist.

## **4. Ersatzausfertigungen**

### **4.1 Begriffserklärung**

Ersatzausfertigungen werden für ein nicht mehr vorhandenes Schifferdienstbuch (z.B. nach Verlust, Diebstahl) oder nicht mehr brauchbares (z.B. unleserlich gewordenes) Schifferdienstbuch ausgestellt. Sie können jederzeit unter den nachstehenden Bedingungen ausgegeben werden.

### **4.2 Antragstellung**

Die Antragstellung richtet sich nach Nummer 2.2

### **4.3 Erforderliche Dokumente**

Erforderliche Dokumente oder Unterlagen zur Ausstellung einer Ersatzausfertigung sind

- a) Protokoll oder Bescheinigung einer zuständigen Behörde (Rheinschiffahrtsbehörde, Polizeidienststelle) in Originalfassung, in dem der Verlust des Schifferdienstbuches unter Bezeichnung des Dokuments sowie des Inhabers, unter Angabe des Grundes und mit Ort, Datum, Stempel und Unterschrift der bescheinigenden Behörde glaubhaft vermerkt ist,  
oder eine schriftliche Erklärung des Schifferdienstbuchinhabers über den Sachverhalt, soweit nach nationalem Recht der Rheinuferstaaten oder Belgiens zulässig;
- b) gültiger Identitätsnachweis;
- c) Passbild aus neuerer Zeit;
- d) falls vorhanden, ein vorangehendes Schifferdienstbuch;
- e) ärztliches Zeugnis nach Anlage B1 und B2 oder B1 und B3 der RheinSchPersV, falls die Tauglichkeit nicht rechtsgültig durch die Vorlage eines vorangehenden Schifferdienstbuches nachgewiesen wird;
- f) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B1 und B2 oder B1 und B3 der RheinSchPersV, wenn die Inhaberin oder der Inhaber das 65. Lebensjahr erreicht hat.

### **4.4 Bearbeitung**

Bei der Ausstellung der Ersatzausfertigung sind folgende einzelne Schritte zu beachten:

- a) Das Schifferdienstbuch wird wie beim erstmaligen Ausstellen ausgefüllt, jedoch mit folgender Besonderheit: Da die Qualifikation und eine Befristung des Tauglichkeitsnachweises in den Akten der ausstellenden Behörde besonders vermerkt sind, ist grundsätzlich eine Anfrage bei der erstausstellenden Behörde und eine Mitteilung an die erstausstellende Behörde über die Ausstellung der Ersatzausfertigung erforderlich.
- b) Die Ersatzausfertigung ist deutlich auf Seite 3 als solche zu kennzeichnen.
- c) Die erfolgte Ersatzausfertigung mit Angabe der Nummer und des Inhabers sowie unter Beilage des Dokuments nach Abschnitt 4.3 Buchstabe a) ist mitzuteilen an
  - die zuständige Behörde, die das erste Schifferdienstbuch der betreffenden Person ausgestellt hat,
  - falls diese nicht bekannt ist, die zuständige Behörde, die das abhanden gekommene Folgebuch ausgestellt hat.

## **5. Prüfung des Schifferdienstbuches (Kontrollvermerke)**

### **5.1 Pflicht des Inhabers des Schifferdienstbuches**

Nach § 3.06 Nr. 4 Buchstabe b RheinSchPersV hat der Inhaber sein Schifferdienstbuch jeweils mindestens einmal innerhalb von 12 Monaten einer örtlich zuständigen Behörde vorzulegen und mit Kontrollvermerk versehen zu lassen.

Von der Vorlagepflicht befreit ist nur ein Steuermann, wenn er ein Großes Patent nach der RheinSchPersV (§ 3.06 Nr. 5) nicht erwerben will.

## **5.2 Pflicht des Schiffsführers**

Nach § 3.06 Nr. 6 Buchstabe a RheinSchPersV hat der Schiffsführer regelmäßig alle Eintragungen nach Maßgabe der Anlage A2 (Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches) vorzunehmen.

## **5.3 Zuständigkeit der prüfenden Behörde**

Die zuständige Behörde ist für die Kontrollvermerke nach einer Überprüfung der Angaben verantwortlich.

### **5.3.1 Umfang der Prüfung**

Die zuständige Behörde darf zur Überprüfung und vor allem im Zweifelsfall die Vorlage von Bordbüchern vollständig oder auszugsweise oder von anderen geeigneten Belegen verlangen. Sie darf unleserliche oder falsche Angaben zur Ausbesserung zurückweisen (ankreuzen bei „Zweifel bei Zeile“). Im Grundsatz ist eine Plausibilitätskontrolle vorzunehmen, wobei stichprobenweise einzelne Fahrten hinsichtlich ihrer Glaubwürdigkeit (Strecke, Fahrzeit) zu überprüfen sind.

Die zuständige Behörde darf allerdings nur solche Reisen mit einem Kontrollvermerk versehen, die nicht länger als 15 Monate zurück liegen.

Die Kontrollvermerke sind auf jeder geprüften Seite anzubringen.

### **5.3.2 Einzelfälle**

Bei der jährlichen Kontrolle muss für die Befähigung des Leichtmatrosen die Fortdauer des Ausbildungsverhältnisses nachgewiesen werden. Ist der Nachweis nicht möglich, richtet die weitere Befähigung nach der nachgewiesenen Fahrzeit. In der Regel ist „Decksmann“ einzutragen.

## **Anhänge zur Dienstanweisung Nr. 4**

1. Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von Schifferdienstbüchern
2. Liste der von den zuständigen Behörden anerkannten Prüfungen der Mitgliedstaaten der ZKR  
Liste der von der ZKR anerkannten Berufsausbildungen für die Befähigung zum Matrosen
3. Liste der durch nachgewiesene Befähigung als Steuermann nach § 3.02 Nr. 6 Buchstabe b RheinSchPersV
4. Liste der durch Befähigungszeugnisse nachgewiesene Befähigung als Steuermann nach § 3.02 Nr. 6 Buchstabe c RheinSchPersV
5. Liste der durch Befähigungszeugnisse in den ZKR-Staaten nachgewiesenen weiteren Befähigungen nach § 3.02 Nr. 3 bis 6 RheinSchPersV
6. Liste der durch Befähigungszeugnisse und Fahrzeitanrechnungen von Drittstaaten nachgewiesenen weiteren Befähigung nach § 3.02 Nr. 3 bis 6 RheinSchPersV
7. Liste der Berufsschulen, die als Schifferberufsschulen im Sinne des § 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV gelten und Liste der Fernkurse, die für die Befähigung nach § 3.02 Nr. 2 i.V.m. 3 RheinSchPersV anerkannt sind.

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der von den zuständigen Behörden anerkannten Prüfungen der Mitgliedstaaten der ZKR

Staat	lfd. Nr	Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Ausbildungsstätte	anzurechnende Fahrzeit in Tagen	Dauer der Ausbildung in Jahre	Befähigung nach § 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4ième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer / S.P.F. Mobilité et Transports	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (nicht kumulierbar mit 1)		Matroosmotordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (nicht kumulierbar mit 1 oder 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis „Rheinmatrose“	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	“Matrosin/Matrose der Binnenschifffahrt“ des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	- Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim  - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/Mauldre  - Cité Technique Les Catalins Montélimar	360		

**Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4**

Staat	lfd. Nr	Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Ausbildungsstätte	anzurechnende Fahrzeit in Tagen	Dauer der Ausbildung in Jahre	Befähigung nach § 3.02
NL	1	Matroos Matrose (VBO)	- Scheepvaart en Transport College Rotterdam  - Noordzee college Harlingen	360		
NL	2	Matroos (Primair Leerlingstelsel) Matrose (Lehrlingsgrund- ausbildung)	- Vakopleiding Transport en Logistiek - IJmond College Transport en Logistiek - Scheepvaart en Transport College	360		
NL	3	Kapitein (Voortgezet Leerlingstelsel) Kapitän (weiterführende Lehrlingsausbil- dung)	LOB Transport en Logistiek	180		
NL	4	Aankomend schipper/kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport college	360		
D	1	Binnenschiffer	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 1 Jahr Fahr- zeit in der Ausbildung einge- schlossen	Matrosen-Motorwart und Bootsmann

### Liste der von der ZKR anerkannten Berufsausbildungen für die Befähigung zum Matrosen“

Es wird darauf hingewiesen, dass es der zuständigen Behörde obliegt, im Schifferdienstbuch zu vermerken, dass die Befähigung „gemäß § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV anerkannt“ ist, und für die Überprüfung der erforderlichen Bescheinigungen / Zeugnisse zu sorgen.

Im Zweifelsfall kann die zuständige rheinische Behörde die zuständige Behörde des Drittstaats kontaktieren, um weitere Informationen anzufordern.

Die Kontaktdaten sind in Anlage A5 der RheinSchPersV enthalten und können zudem auf der Website [www.inland-navigation.org](http://www.inland-navigation.org), Rubrik „legal framework“ / competent authorities abgerufen werden.

Staat	Lfd. Nr.	Bezeichnung des Zeugnisses / Name der Ausbildungsstätte	Anerkennungsbedingungen	Datum des Wirksamwerdens	Beschluss
CZ	1	Abschlusszeugnis und Lehrbrief ausgestellt durch die Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ausbildungen, die ab September 2014 begonnen wurden;</li><li>- Ausbildungen, die von September 2009 bis August 2014 begonnen wurden, wenn mindestens eine Fahrzeit von 180 Tagen absolviert wurde.</li></ul>	1. Dezember 2015	2014-II-11
RO	1	Abschlusszeugnis für den Befähigungslehrgang zum Matrosen ausgestellt durch CERONAV und Befähigungsnachweis zum Matrosen der rumänischen Schiffsverwaltung	<ul style="list-style-type: none"><li>- Mindestalter von 18 Jahren;</li><li>- Ausbildungen, die ab Januar 2015 begonnen wurden.</li></ul>	1. Dezember 2015	2014-II-12



### **3. Einheitliche Kriterien zur Anerkennung von Lehrgängen und Ausbildungsstätten (§ 4a.03 RheinSchPersV)**

Die zuständige Behörde kann eine Ausbildungsstätte, einen Lehrgang und Auffrischungslehrgang anerkennen, wenn sie zu der Überzeugung gelangt, dass die Ausbildungsstätte Lehrgänge, Auffrischungslehrgänge oder Prüfungen anbietet, die die Sachkunde von Besatzungsmitgliedern von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, sicherstellen.

Die Lehrgänge und Prüfungen müssen mit § 4a.03 RheinSchPersV im Einklang stehen und der technischen Entwicklung Rechnung tragen.

Der Antrag auf Anerkennung ist schriftlich zu stellen und muss enthalten:

- a) ein ausführlicher Lehrgangsplan mit Angabe des Lehrstoffs und des zeitlichen Umfangs der unterrichteten Fächer sowie Angabe der Unterrichtsmethode, sowohl für die Erstausbildung als auch den Auffrischungslehrgang,
- b) eine Liste der Lehrkräfte einschließlich Nachweis ihrer Sachkunde und Angabe der jeweils unterrichteten Fächer,
- c) Informationen über die Lehrgangsräume und das Lehrmaterial sowie Angabe der bereitgestellten Einrichtungen für die praktischen Übungen,
- d) die Teilnahmebedingungen für den Kurs wie z. B. die Teilnehmerzahl,
- e) eine Beschreibung des Prüfungsprogramms und der für das Bestehen der Prüfung erforderlichen Prüfungsleistung sowohl für die Erst- als auch Verlängerungsprüfung,
- f) die Erklärung, dass die zuständige Behörde jederzeit unangekündigt das Schulungsinstitut überprüfen kann und das Schulungsinstitut daran mitwirken wird,
- g) die Erklärung, dass das Schulungsinstitut Veränderung der im Anerkennungsantrag gemachten Angaben unaufgefordert der zuständigen Behörde mitteilt, solange ein Antrag gestellt ist oder eine Anerkennung besteht.

Die zuständige Behörde überwacht die Lehrgänge und Prüfungen. Sie kann eine erteilte Anerkennung widerrufen, wenn

- a) die Voraussetzungen für eine Anerkennung nicht vorgelegen haben oder nicht mehr vorliegen oder
- b) das Schulungsinstitut seinen Mitwirkungs- oder sonstigen Pflichten nicht nachgekommen ist.

## DIENSTANWEISUNG Nr. 5

<p style="text-align: center;"><b>Lehrgänge und Bescheinigungen für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen Kapitel 5</b></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 1. Befähigung des Sicherheitspersonals (§§ 5.01 – 5.03)

Soweit die RheinSchPersV nicht ausdrücklich etwas anderes zulässt, wird die Befähigung

- durch Ausbildung in anerkannten Lehrgängen – beim Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt durch die von der zuständigen Behörde durchgeführten oder anerkannten Basislehrgänge – erworben,
- durch Fortbildung in Auffrischungslehrgängen erhalten
- und gegebenenfalls gegenüber der zuständigen Behörde durch einen Nachweis der ausbildenden Stelle über das Bestehen einer Abschlussprüfung nachgewiesen.

### 2. Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt (§§ 5.01, 5.03 und 5.04)

#### 2.1 Basislehrgang (§ 5.03)

##### 2.1.1 Anerkennung

Die Befähigung kann nur in einem von der zuständigen Behörde eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens anerkannten Basislehrgang erworben werden. Die RheinSchPersV bestimmt nur den Inhalt des Lehrgangs, aber nicht Anforderungen an die Stelle, die ihn durchführt. Im Anerkennungsverfahren kann deshalb nur anhand eingereichter Unterlagen geprüft werden, ob der geforderte Inhalt ausreichend berücksichtigt ist und ob die Stelle z.B. durch Begrenzung der Teilnehmerzahl oder geeignetes Lehrpersonal die Gewähr für die ordnungsgemäße Durchführung des Lehrgangs bietet. Soweit eine Ausbildungsstelle nicht berechtigt ist, die Bescheinigung „Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt“ auszustellen, ist in diesem Verfahren auch zu prüfen, ob die Stelle einen ausreichenden Nachweis über die bestandene Abschlussprüfung für die Lehrgangsteilnehmer ausstellt.

Soweit eine Ausbildungsstelle berechtigt ist, die Bescheinigung „Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt“ auszustellen, muss sie das Bestehen oder Nichtbestehen der Abschlussprüfung für die einzelnen Teilnehmer in ihren Unterlagen nachvollziehbar dokumentieren.

Andere Gesichtspunkte, die die ausbildende Stelle betreffen, dürfen nicht berücksichtigt werden. Es ist deshalb auch möglich, Lehrgänge innerhalb eines Binnenschiffahrtsunternehmens (nur) für die eigenen oder (auch) für fremde Betriebsangehörige anzuerkennen. Die Anerkennung eines Lehrgangs durch die zuständige Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens ist auch von den übrigen zuständigen Behörden zu akzeptieren. Der erneuten Anerkennung bedarf es nicht.

Die zuständigen Behörden ergeben sich aus Anhang 1.

##### 2.1.2 Nachweis der Ausbildungsstelle über das Bestehen der Prüfung

Die Befähigung zum Sachkundigen in der Fahrgastschiffahrt wird nach bestandener Abschlussprüfung mit einer Bescheinigung als Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt nach dem Muster der Anlage C1 RheinSchPersV bescheinigt, die von der zuständigen Behörde oder der Ausbildungsstelle ausgestellt wird (§ 5.08 Nr.1 RheinSchPersV).

### 2.1.3 Widerruf

Nach Maßgabe der jeweils geltenden innerstaatlichen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens kann die zuständige Behörde die Anerkennung eines Lehrgangs widerrufen, wenn die Ausbildungsstelle die Inhalte des anerkannten Lehrgangs ohne Zustimmung der zuständigen Behörde ändert oder anerkannte Lehrgänge nicht mehr ordnungsgemäß durchführt.

Um dafür ausreichende Informationen zu haben, muss eine stichprobenartige Kontrolle der Lehrgänge möglich sein. Zu diesem Zweck kann die zuständige Behörde die Anerkennung für den Fall, dass eine solche Kontrolle verweigert wird, mit dem Vorbehalt des Widerrufs verbinden.

### 2.1.4 Information

Die anerkannten Basislehrgänge ergeben sich aus Anhang 2. Die zuständigen Behörden teilen der ZKR unverzüglich mit, welche Lehrgänge sie anerkannt oder widerrufen haben.

## 2.2 Auffrischungslehrgang (§ 5.04 RheinSchPersV)

### 2.2.1 Befähigung

Der Auffrischungslehrgang richtet sich nach § 5.04 RheinSchPersV

### 2.2.2 Anerkennung, Bescheinigung der Ausbildungsstelle

Für die Anerkennung des Auffrischungslehrganges durch die zuständige Behörde gilt Nr. 2.1.1 und 2.1.2 sinngemäß, soweit nachfolgend nicht etwas anderes ausdrücklich geregelt ist. Dabei prüft die zuständige Behörde anhand von durch die Ausbildungsstelle vorzulegende Unterlagen, ob der Auffrischungslehrgang den Anforderungen des § 5.04 genügt.

Soweit eine Ausbildungsstelle nicht berechtigt ist, die Bescheinigung „Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt“ zu verlängern, ist in diesem Verfahren auch zu prüfen, ob die Stelle einen ausreichenden Nachweis über die aktive Teilnahme für die Lehrgangsteilnehmer ausstellt.

Soweit eine Ausbildungsstelle berechtigt ist, die Bescheinigung „Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt“ zu verlängern, muss sie für die einzelnen Teilnehmer in ihren Unterlagen nachvollziehbar dokumentieren, wie sie sich an Übungen und Tests beteiligt haben.

### 2.2.3 Information

Die anerkannten Auffrischungslehrgänge ergeben sich aus Anhang 3. Die zuständigen Behörden teilen der ZKR unverzüglich mit, welche Lehrgänge sie anerkennen oder widerrufen haben.

## 3. Ersthelfer (§§ 5.05, 5.07 und 5.08 Nrn. 1 und 4)

### 3.1 Ausbildung

Der Ersthelfer erwirbt seine Befähigung in einem Ersthelfer-Lehrgang, und zwar in der Regel der Rotkreuz- und vergleichbarer Organisationen. Die RheinSchPersV regelt die Anforderungen bewusst nicht, weil es bei diesen Organisationen ein System von Lehrgängen gibt, die sich nur in solchen Einzelheiten unterscheiden, die für den Anwendungsbereich der RheinSchPersV keine Bedeutung haben und deshalb nicht harmonisiert werden müssen. Das setzt voraus, dass es sich um Ersthelfer-Lehrgänge oder das „European First Aid Certificate“ handelt.

### 3.2 Fortbildung

Auch die Befähigung des Ersthelfers muss durch Auffrischungslehrgänge erhalten bleiben. In welchem Abstand sie durchzuführen sind und welchen Inhalt sie haben müssen, ergibt sich aus den Regelwerken der Rotkreuz- und vergleichbarer Organisationen oder ggf. anderer Ausbildungsstellen.

### 3.3 Schulungsnachweise der Ausbildungsstellen

Die Art des Nachweises der Befähigung als Ersthelfer richtet sich nach § 5.08 Nr. 2. Die unmittelbar geltenden Ersthelferbescheinigungen ergeben sich aus Anhang 4a, und sonstigen Schulungsnachweise aus Anhang 4b.

## 4. **Atemschutzgeräteträger (§§ 5.06, 5.07 und 5.08 Nrn.3 und 4)**

### 4.1 Eignung durch Ausbildungslehrgänge

Die Art des Nachweises der Befähigung als Atemschutzgeräteträger richtet sich nach § 5.08 Nrn. 3 und 4.

Der Atemschutzgeräteträger hat die Aufgabe, bei starker Rauchentwicklung oder Feuer gefährdete Personen unter Benutzung der vorgeschriebenen Atemschutzgeräte in Sicherheit zu bringen. Dafür genügt nicht die in einem Lehrgang erworbene Befähigung; er muss vielmehr auch über eine dafür ausreichende Tauglichkeit verfügen.

Die RheinSchPersV regelt die Anforderungen bewusst nicht, weil es dafür im innerstaatlichen Recht der Rheinuferstaaten und Belgiens, insb. im Bereich der Feuerwehren, ausreichende Vorschriften gibt, die für den Anwendungsbereich dieser Verordnung nicht weiter harmonisiert werden müssen. Für die Zulassung zu den Lehrgängen wird die ausreichende Tauglichkeit bereits geprüft.

### 4.2 Eignung durch Fortbildungslehrgänge

Auch die Eignung des Atemschutzgeräteträgers muss erhalten bleiben. In welchem Abstand Auffrischungslehrgänge durchzuführen sind und welchen Inhalt sie haben müssen, ergibt sich aus dem innerstaatlichen Recht der Rheinuferstaaten und Belgiens. Auch hier wird für die Zulassung die ausreichende Tauglichkeit bereits geprüft.

### 4.3 Schulungsnachweise der Ausbildungsstellen

Die Schulungsnachweise ergeben sich aus Anhang 5.

## 5. **Bescheinigungen für Sicherheitspersonal (§ 5.08)**

### 5.1 Zuständige Behörde

Die für Ausstellung von Bescheinigungen nach den Anlagen C1 bis C4 der RheinSchPersV zuständigen Behörden ergeben sich aus Anhang 6.

### 5.2 Ausstellung und Verlängerung

Die zuständige Behörde stellt die Bescheinigungen für Sicherheitspersonal aus oder verlängert sie gegen Vorlage der vorgeschriebenen Nachweise.

### 5.3 Besonderheiten beim Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt:

#### 5.3.1 Gültigkeit der Bescheinigung

Für die Berechnung der Gültigkeitsdauer bei der Ausstellung der Bescheinigung zum Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt ist das Ausstellungsdatum der Bescheinigung über den Basislehrgang zugrunde zu legen.

### **5.3.2 Verlängerung der Bescheinigung**

Für die Berechnung der Gültigkeitsdauer der Verlängerung der Bescheinigung zum Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt ist nicht das Ausstellungsdatum der Bescheinigung über den Auffrischungslehrgang, sondern das Ungültigkeitsdatum dieser Bescheinigung zugrunde zu legen.

### **Anhänge zur Dienstanweisung Nr. 5**

1. Zuständige Behörden für die Anerkennung von Lehrgängen
2. Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt
3. Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt
- 4a. Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen
- 4b. Sonstige Schulungsnachweise für Ersthelfer
- 5a. Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger
- 5b. Sonstige Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger
6. Zuständige Behörden für die Ausstellung von Bescheinigungen für Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

lfd. Nr	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
D-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03) <sup>1</sup>
D-002	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
D-006	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Dirk Sobotka Gerberbruch 5 18055 Rostock	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.08 RheinSchPersV) "Bescheinigung Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt"
NL-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03)
NL-002	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden Tel n°: +31(0)413-332153 Fax n°: + 31(0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl	
NL-003	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31(0)10-2344302 e-mail: info@okmaritime.nl website: www.okmaritime.nl	

<sup>1</sup> Diese Bescheinigung kann in das Schifferdienstbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden.

**Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5**

lfd. Nr	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
NL-004	Basicursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 website: www.stc-r.nl	
NL-005	Basislehrgänge für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum	
NL-006	Basislehrgänge für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt	Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede	
NL-007	Basislehrgänge für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt	G4S Training & Savety BV Ampererstraat 6716 BN Ede	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

**Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5**

**Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt**

lfd. Nr.	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
D-001	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-002	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-003	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-004	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden Tel.: +31 (0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl	
NL-003	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	
NL-004	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 Website: www.stc-r.nl	
NL-005	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum	
NL-006	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede	
NL-007	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

**Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5**

**Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen**

Staat, lfd. Nr.	Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle	Bezeichnung	Muster	Bemerkungen
D-101	Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverbände	Teilnahme- bescheinigung Ausbildung in Erster Hilfe	1	Gültigkeit 2 Jahre (Rückseite)
D-102	Arbeiter-Samariter-Bund	Teilnahme- bescheinigung Erste-Hilfe- Lehrgang	2	Gültigkeit 2 Jahre (Rückseite)
D-103	Deutsche Lebens- rettungsgesellschaft e.V.		3	Bescheinigung gültig mit Kreuz im Feld Erste Hilfe (EH/312), Gültigkeit 2 Jahre
D - 104	Die Johanniter	Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.	4	Gültigkeit 3 Jahre (Rückseite)
D-105	Malteser Hilfsdienst e.v.	Teilnahme- bescheinigung Erste Hilfe	5	
NL-101	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-102	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		siehe Anlage C2 zur Rhein- SchPersV <sup>1</sup>
NL-103	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31( 0 )10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		

<sup>1</sup> Diese Bescheinigung kann in das Schifferdienstbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schiffsfahrpersonal aufgenommen werden.

**Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5**

Staat, lfd. Nr.	Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle	Bezeichnung	Muster	Bemerkungen
NL-104	RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl website: www.rbc-nederland.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-105	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 8711 LR Workum	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-106	Nepunes Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-107	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede	Basislehrgang in Erster Hilfe		

**Anhang 5a zur Dienstanweisung 5**

**Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger  
(Gemäß § 5.08 Nr. 3 Satz 2 der RheinSchPersV sind diese Nachweise gültig,  
wenn ein Muster beigelegt ist)**

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
D-01	Zentrales Grubenrettungswesen und Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Berliner Straße 2 D-38678 Clausthal- Zellerfeld	Tel.: +49 (0)5323/74-137 Fax: +49 (0)5323/74-141 email: hstclz@bergbau-bg.de	Pressluftatmer (Muster 1)
D-02	Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Unterbau 71 D-82382 Hohenpeißenberg	Tel.: +49 (0)8805/9214-0 Fax: +49 (0)8805/9214-14 email: hsthpb@bergbau-bg.de	Atemschutzgeräteträger (Muster 2)
D-03	Berufgenossenschaft für Fahrzeughaltungen Außenstelle Duisburg Düsseldorfer Straße 193 D-47053 Duisburg	Tel.: +49 (0)203/2952-0 Fax: +49 (0)203/2952-115 email: itappert@bgf.de	Atemschutzgeräteträger nur Pressluftatmer (Muster 3)
NL-01	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV <sup>1</sup>
NL-02	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 <sup>e</sup> NL-5405 N. Uden	Tel. : +31 (0)413-332153 Fax : +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl	

<sup>1</sup> Diese Bescheinigung kann in das Schifferdienstbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden.

Anhang 5a zur Dienstweisung 5

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
NL-03	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31( 0 )10-234 43 02 info@okmaritime.nl www@okmaritime.nl	peter@okmaritime.nl	
NL-04	RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam	Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl website: www.rbc-nederland.nl	
NL-05	Nepunes Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 6717 GS Ede		
NL-06	G4S Training & Safety BV Amperestraat 25 6716 BN Ede		

## **PROTOKOLL 27**

### **Haushalt der Zentralkommission für 2016**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt 2016 an, der auf **2 810 705.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich unter Berücksichtigung der Überweisung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Höhe von **22 000.- €** der Überweisung des CDNI in Höhe von **150 000.-€** und des dem Reservefonds im Rahmen einer Haushaltsanpassung entnommenen Anteils in Höhe von **60 000.- €** auf **515 741.-€**

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission beim CIC Est in Straßburg überwiesen.

## **PROTOKOLL 28**

### **Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2016**

#### **Beschluss**

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2016 auf **45 000 €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 500.- €**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

## **PROTOKOLL 29**

### **Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2014**

#### **Beschluss**

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2014 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

## **PROTOKOLL 30**

### **Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2014**

#### **Beschluss**

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2014 der Zentralen Verwaltungsstelle. Die Jahresrechnung wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

### **PROTOKOLL 31**

#### **Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2015 und vom 31. Dezember 2015 auf den 1. Januar 2016 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2015 sowie vom 31. Dezember 2015 auf den 1. Januar 2016 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr.

keine Einwände hervorruft.

### **PROTOKOLL 32**

#### **Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2016.

keine Einwände hervorruft.

### **PROTOKOLL 33**

#### **Pressemitteilung**

##### **Beschluss**

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

### **PROTOKOLL 34**

#### **Termin der nächsten Sitzung**

##### **Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 2. Juni 2016 in Straßburg statt.