

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2004

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2004 - I)

Basel, den 27. und 28. Mai 2004

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (04) 1 – Endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2004

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2004-I)

Basel, den 27. und 28. Mai 2004

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentral- kommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2: Umsetzung des Status des Beobachterstaates	1
Protokoll 3: Arbeitsprogramm 2004-2005	1
Protokoll 4: Genehmigung der Geschäftsordnung	11
Protokoll 5: Beziehungen zu der Europäischen Kommission	11
Protokoll 6: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die Zentralkommission	11
Protokoll 7: Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2003	11
Protokoll 8: Sicherheitsmaßnahmen gegen Terroranschläge	17
III. Wirtschaftsfragen	
Protokoll 9: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	18
Protokoll 10: Bericht über den Wirtschaftskongress	29
IV. Fragen des Umweltschutzes und der Abfallbeseitigung	
Protokoll 11: Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmen- richtlinie)	30
Protokoll 12: Unterschutzstellung von im und am Rhein gelegenen Bereichen unter das europäische FFH-Schutzregime nach den Richtlinien 92/43/EWG und 97/62/EG	32
Protokoll 13: Stand der Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnen- schifffahrt	33

V. Verordnungsrechtliche und technische Fragen

Protokoll 14: Änderung der Polizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22 (§ 1.01)	34
Protokoll 15: Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	35
Protokoll 16: Vorschleusungsrecht	38
Protokoll 17: Standardisierung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt	38
Protokoll 18: Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art (§§ 1.01, 5.02, 5.06, 22a.05)	40
Protokoll 19: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 24.02 und 24.03)	41
Protokoll 20: Sicherheit der Fahrgastschifffahrt	42
Protokoll 21: ADNR-Änderungen	43
Protokoll 22: ADNR-Verfahren für die Zulassung zur Beförderung in Tankschiffen von Stoffen, die noch nicht in 3.2 Tabelle C ADNR aufgenommen worden sind	44
Protokoll 23: ADNR-Österreichische und tschechische Sachkunde-Bescheinigungen	45
Protokoll 24: Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke - Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim - Wasserstand am Pegel Iffezheim	46
Protokoll 25: Neubau einer Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein bei Weil (Rhein-km 170,18)	48
Protokoll 26: Neubau einer Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel (Rhein-km 813,89)	53
Protokoll 27: Fahrt mit großen Schubleichtern auf dem Rhein	57
Protokoll 28: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	58

VI. Verwaltungsfragen

Protokoll 29: Hochrangige Reflexionsgruppe über die institutionellen Aspekte der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene	90
Protokoll 30: Haushalt der Zentralkommission für 2005	90
Protokoll 31: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2005	90
Protokoll 32: Vorläufiger Haushalt der internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle	91

VII. Verschiedenes

Protokoll 33: Vorbereitung der nächsten Beratenden Konferenz	91
Protokoll 34: Pressemitteilung	91
Protokoll 35: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	91



CC/R (04) 1 – Endg.
28. Mai 2004

f/d/nl

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2004 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Umsetzung des Status des Beobachterstaates

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Arbeitsprogramm 2004-2005

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3, billigt die in der Anlage beigefügten Arbeitsprogramme für die Jahre 2004-2005 (Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, technisch-administrative Ausschüsse und Wirtschaftsausschuss).

Anlage

Nr.	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
4	Arbeiten zur Klärung der gesetzlichen Situation im steuerrechtlichen, sozialen und arbeitsrechtlichen Bereich zwecks Harmonisierung der Bedingungen für die Durchführung des Binnenschiffstransports				
4.1	Prüfung der steuer- und zollrechtl. Situation in der Rhein- und Binnenschifffahrt (insbes. MWSt und Abgaben auf Verkehrsleistungen der Rheinschifffahrt und Bordvorrat)			2005	
4.2	Bestandsaufnahme der Bedingungen für die Anwendung der nationalen Bestimmungen im Bereich des Arbeitsrechts und der Sozialvorschriften auf den Schifffahrtsstraßen der Mitgliedstaaten			2004	
5	Abfallübereinkommen				
5.1	Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens				
6	Beschwerdeprüfung				
6.1	Thema Vorrecht auf Schleusung	2001-II			

II – Wirtschaftsausschuss

Nr.	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
1	Harmonisierung und Integration auf gesamteuropäischer Ebene				
1.1	<ul style="list-style-type: none"> • Marktöffnung und volkswirtschaftliche Rahmenbedingungen 		2003		
1.2	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der nach Zusatzprotokoll Nr. 2 vorgesehenen Regelung 				
2	Allgemeine Verkehrspolitik		Dauerauftrag		Unter dieser Überschrift werden behandelt : - Fragen der Verkehrspolitik der Gemeinschaft im Zus. mit dem Binnenschiffsverkehr - Fragen im Zus. mit der Förderung der Rhein- und Binnenschifffahrt
3	Einzelne Fragen im Zus. mit der Rhein- und Binnenschifffahrt				
3.1	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaft und Umwelt - Auswirkungen der meteorologischen Bedingungen und der Behinderungen der Schifffahrt auf die Zuverlässigkeit des Binnenschiffstransports 				
3.2	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung der Tankschifffahrt unter dem Einfluss der technischen Vorschriften (gefährliche Güter) 	2003-II-15		2004-II	
3.3	<ul style="list-style-type: none"> • Funktionieren des Marktes 		Dauerauftrag		
3.4	<ul style="list-style-type: none"> • Rahmenbedingungen des Containertransports in den Seehäfen 				
4	Instrumente zur Beobachtung der wirtschaftlichen Lage				
4.1	<ul style="list-style-type: none"> • Aufbau einer neuen Marktbeobachtung in Rheinschifffahrt und Gemeinschaft 		2004		
4.2	<ul style="list-style-type: none"> • Bewertung der mittelfristigen Aussichten, die auf einem Informationsaustausch mit den betroffenen Fachorganisationen basieren 			2006	

III – Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt

Nr.	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
1	Abfallübereinkommen	Dauerauftrag			
1.1	<ul style="list-style-type: none"> Inkrafttreten des Übereinkommens - Auslegung d. Übereinkommens u. seiner Anlagen (Definitionen, MWSt) 			2004	
1.2	<ul style="list-style-type: none"> Vorarbeiten für die Umsetzung des Systems der Gebührenerhebung und des Finanzausgleichs (Chipkarte ; Einrichtung der Finanzausgleichsverfahren) 			2005	
1.3	<ul style="list-style-type: none"> Vorbereitung der übrigen Verfahren für die Anwendung der Anlagen (Ölkontrollbuch, Löschescheinigung) 			2005	
1.4	<ul style="list-style-type: none"> Klärung hinsichtlich der Behandlung von gasförmigen Ladungsrückständen 			2005	
1.5	<ul style="list-style-type: none"> Prüfung provisorischer und alternativer Erhebungssysteme (zur Information) 		2004	2005	
1.6	<ul style="list-style-type: none"> Koordinierung der Abfallentsorgungssysteme der Binnen- und Seeschifffahrt bei den Seehäfen 			2005	
2	Abfälle in der Binnenschifffahrt				
2.1	<ul style="list-style-type: none"> Empfehlungen zur Abfallvermeidung (Ladung, Betrieb) 		Dauerauftrag		
2.2	<ul style="list-style-type: none"> neue Abfallentsorgungsnormen und -techniken - Anpassung des Übereinkommens und seiner Anlagen 		Dauerauftrag		
3	Schärfung des umweltfreundlichen Profils der Binnenschifffahrt		Dauerauftrag		

IV - Ständiger technischer Ausschuss

	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
1	Vorbereiten der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	1995-I-29	Daueraufgabe		
2	Ständige Verbesserung der Wasserstraße für die Schifffahrt		Daueraufgabe		
3	Darstellen von Wasserentnahmen und Prüfen des Einfluss auf die Schifffahrt	TP (00) 1	10/1999		
4	Prüfen des Verhalten des Wasserstandes unterhalb der Schleuse Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29	Daueraufgabe		
5	Prüfen des Einflusses der Schifffahrt auf die Rheinsohle; ggf. Vorschlagen von Maßnahmen				Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat mit Untersuchungen begonnen
6	Prüfen und Vorschlagen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung der Schubschifffahrt	2003-I-21			Gutachten hinsichtlich des Einsatzes von großen Schubleichtern liegt vor; in Zusammenarbeit von RP, RV und TP
7	Verfolgen von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft; ggf. Vorlage von Vorschlägen	2000-I-29 2004-I	10/2003		ZKR wird durch Ständige Technische Arbeitsgruppe die IKSR bei der Erarbeitung von Indikatoren unterstützen
8	Verfolgen von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft; ggf. Vorlage von Vorschlägen	2004-I	10/2003		

V - Polizeiausschuss

Nr.	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
1	Änderung der RheinSchPV aufgrund aktuelle Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen	Daueraufgabe			
1.1	• § 1.07 – freie Sicht				
1.2	• § 6.04 – blaue Tafel/Blinklicht				
1.3	• Abschnitt VI (§§ 6.30 ff.) – Fahren bei unsichtigem Wetter				
2	§ 6.29 – Vorschleusungsrecht	Beschluss 2003-I-9, Beschluss 2003-II-12	9/2003		
3	§ 11.04 – Abmessungen von Fahrzeugzusammenstellungen (Prüfen und Vorschlagen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung der Schubschiffahrt)	2003-I-21			Gutachten hinsichtlich des Einsatzes von großen Schubleichtern liegt vor; in Zusammenarbeit von RP, RV und TP
4	Kapitel 15 RheinSchPV – Gewässerschutz und Abfallbeseitigung auf Fahrzeugen				
5	Anpassung der Vorschriften für Radargeräte an die ETSI-Standards				
6	River Information Services (RIS)				
6.1	Überarbeitung der RIS-Richtlinie	Neufassung der RIS-Guidelines der PIANC	3/2004	5/2004	
6.2	Merkblätter - Notices to Skippers - Electronic Reporting	Hilfestellung für Entwickler und Anwender, Feedback für Arbeitsgruppe	9/2004		Analog zu Inland ECDIS
6.3	RIS-Workshop (für alle RIS-Standards)	Erhöhung der Akzeptanz	Frühjahr 2005 (2 Tage)		Analog zu Inland ECDIS
6.4	Inland VTS (Vessel Traffic Service)	Umsetzung von IALA-Guidelines	9/2004		
6.5	Entwicklung von Standards zu Vessel Tracking and Tracing (inkl. Inland AIS)		3/2004		

VI – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

Nr.	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
1	Sicherheitspersonal an Bord von Fahrgastschiffen			2004	
2	Harmonisierung der Regeln für die Erhaltung eines Patents und Bedingungen für eine gegenseitige Anerkennung der Rhein-, Gemeinschafts- und Donaupatente		2004		
3	Harmonisierung der rheinischen und Donau-Schifferdientsbücher				
4	Harmonisierung von Berufsprofile in der Binnenschifffahrt		2004		
5	Änderung der RheinPatV aufgrund der Entwicklung und der gewonnenen Erfahrung		Daueraufgabe		
6	Änderung der RadarPatV aufgrund der gewonnenen Erfahrung		Daueraufgabe		

VII - Untersuchungsausschuss

Nr.	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
1	Kapitel 6 – Steuereinrichtungen <i>Modernisierung</i>		6/2004	2005-I	Vorliegender Vorschlag ist zu prüfen und zu aktualisieren.
2	Kapitel 8a / RL 97/68/EG				
2.1	• <i>Erarbeitung Grenzwerte Stufe III</i>	2003-II	4/2004	2005-II ¹	In Zusammenarbeit mit EU-Kommission
2.2	• <i>Harmonisierung</i>		4/2004	5/2005 ¹	Vorschlag für Überarbeitung der Anhänge der RL und Kapitel 8a RheinSchUO
3	Kapitel 9 – elektrische Anlagen <i>Modernisierung, Ergänzung Anforderungen an elektronische Anlagen</i>	10/1999		2005-I	Ein Vorschlag von Anfang 2001 liegt vor.
4	Kapitel 15 – Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe <i>Modernisierung</i>	6/1993		2004-II	
5	Kapitel 15/Kapitel 24 – Rettungsmittel für bestehende Fahrgastschiffe	2004-I			Vorschläge vom Schifffahrtsgewerbe werden erwartet
6	Kapitel 16 – Anforderungen an Fahrzeugzusammenstellungen (Prüfen und Vorschlägen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung der Schubschiffahrt)	2003-I-21	6/2004		Gutachten hinsichtlich des Einsatzes von großen Schubleichtern liegt vor; in Zusammenarbeit von RP, RV und TP
7	Kapitel 22b – Sonderbestimmungen für schnelle Schiffe <i>Erarbeitung Richtlinie</i>				
8	Prüfungen <i>Vereinheitlichung der Anforderungen/Vorschriftentexte</i>		6/2004	2004-II	Deutsche Delegation hat angeboten, Textvorschläge auszuarbeiten.
9	RheinSchUO / RL 82/714/EWG <i>Harmonisierung technischer Anhänge</i>			10/2004 ²	Arbeiten erfolgen weitgehend in gemeinsamer Arbeitsgruppe.
10	Technische Anforderungen an historische Schiffe <i>Prüfen der Notwendigkeit, Möglichkeit und Voraussetzungen einer Einführung</i>				Überlegungen, Erfahrungen einzelner Mitgliedsstaaten könnten genutzt werden.
11	Unfalluntersuchungen Fahrgastschiffe <i>Prüfen der Notwendigkeit, Möglichkeit und Voraussetzungen einer Einführung</i>				Überlegungen, Erfahrungen einzelner Mitgliedsstaaten könnten genutzt werden.

¹ Termin ist mit EU-Kommission abzustimmen.

² Termin ist mit NL-Präsidentschaft und EU-Kommission abzustimmen.

VIII – Ausschuss für gefährliche Güter

Nr.	Aufgabe	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Erläuterung
1	Änderung der Bauvorschriften der Gefahrgutschiffe aufgrund aktueller Entwicklung oder gewonnener Erfahrungen	2001-II-27	Daueraufgabe		
1.1	Zoneneinteilung Ex-Schutz-Vorschriften			2006	
1.2	Große Ladetanks		2002	2004	
1.3	Kleine dem Typ C gleichwertige Tankschiffe		2004	2006	
1.4	Nachlenzsystem	2003-II-21		2007	
2	Wassergefährdende Stoffe	1993-II-25 2003-II-21	2002	2005	
3	Ständige Anpassung des ADNR an die anderen internationalen Regelungen	2001-II-27	Daueraufgabe		
4	Anpassung der Bestimmungen für Fluchtwege		2003	2004	
5	Entgasungsproblematik	1998-II-16 2003-II-21			
6	Schnittstelle Schiff-Land	2003-II-15			
7	Sicherung des Gefahrgutverkehrs vor Terroranschlägen	2004-I	2004	2004	

PROTOKOLL 4

Genehmigung der Geschäftsordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2000-III-5, verabschiedet die in der Anlage beigefügte Geschäftsordnung.

Anlage (Diese Anlage wird getrennt veröffentlicht).

CC/R (04) 1 – Endg. Addendum 1

PROTOKOLL 5

Beziehungen zu der Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Tätigkeitsbericht der Zentralkommission für 2003

Beschluss

Der Tätigkeitsbericht der Zentralkommission für 2003 ist gebilligt.

Anlage

**Bericht über die Tätigkeit der
Zentralkommission im Jahre 2003**

**I. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRALKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM
JAHRE 2003**

H. ABRAHAM, Staatsrat, Leiter der Rechtsabteilung im Außenministerium Frankreichs, Leiter der französischen Delegation, nimmt seit dem 1. Januar 2002 das Amt des Präsidenten der ZKR wahr.

H. VAN DER ZEE, Direktion für die Wirtschaftlichen Zusammenarbeit im Außenministerium, Leiter der niederländischen Delegation, nimmt seit dem 1. Januar 2002 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.

H. Ministerialdirigent WILL, Leiter der Unterabteilung „Schifffahrt“ im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 27. März 2003 zum Kommissar Deutschlands bei der ZKR als Nachfolger von Herrn Ministerialdirigent STAMM ernannt, der in den Ruhestand getreten ist.

H. CHENEVEZ, Generalingenieur, wurde mit Wirkung vom 31. März 2003 als Nachfolger von Herrn MEISTERMANN, der am 1. Juli 2002 verstorben ist, zum Kommissar Frankreichs bei der ZKR, ernannt.

H. JEROME, Chefingenieur und Direktor des Straßburger Hafens, wurde mit Wirkung vom 31. März 2003 zum Kommissar Frankreichs bei der ZKR als Nachfolger von Herrn BAYLE ernannt, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. PAPINUTTI, Ingenieur bei der Direktion für Binnenschifffahrt im Verkehrsministerium, wurde mit Wirkung vom 31. März 2003 zum Kommissar Frankreichs bei der ZKR als Nachfolger von Herrn BAYLE ernannt, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. SEGER, Botschafter, Leiter der Direktion des Eidgenössischen Departements für Auswärtige Angelegenheiten, Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, wurde mit Wirkung vom 3. September 2003 zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR als Nachfolger von Herrn HÖCHNER ernannt, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. BUCHHOLZ, VLR I im Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 29. September 2003 zum Stellvertretenden Kommissar Deutschlands bei der ZKR als Nachfolger von Frau VÖLKEL ernannt, die andere Aufgaben übernommen hat.

H. KAUNE, Ministerialrat und Leiter des Referats LS 25 (Binnenschifffahrtspolitik, Wirtschaft und Recht) im Ministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 29. September 2003 zum Kommissar Deutschlands bei der ZKR als Nachfolger von Herrn JUNGSMANN ernannt, der in den Ruhestand getreten ist.

H. BLOCK, Referatsleiter LS 26 (Sicherheit und Umweltschutz in der Binnenschifffahrt) im Ministerium für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 29. September 2003 zum Stellvertretenden Kommissar Deutschlands bei der ZKR als Nachfolger von Herrn KAUNE ernannt, der zum Kommissar ernannt wurde.

Ende 2003 hatte die Zentralkommission demnach folgende Zusammensetzung :

DEUTSCHLAND

Kommissare :	die Herren	HÖPFNER, HÖNEMANN, KAUNE, WILL,
Stellvertretende Kommissare :	die Herren	BUCHHOLZ, BLOCK;

BELGIEN :

Kommissare :	die Herren	DEVADDER, JANSSENS, VANLUCHENE,
Stellvertretende Kommissare :	Frau die Herren	VAN REUSEL, VERSCHUEREN;

FRANKREICH :

Kommissare :	die Herren	ABRAHAM, JEROME, PAPINUTTI, CHENEVEZ,	Präsident
Stellvertretende Kommissare :	Frau Herr	MATHIS, PIET;	

NIEDERLANDE :

Kommissare :	die Herren	VAN DER ZEE, CRAMER, VERAART, WALTHUIS,	Vize-Präsident
Stellvertretende Kommissare :	die Herren	BERTENS, HOFHUIZEN;	

SCHWEIZ :

Kommissare :	die Herren	SEGER, FEIERABEND, FURRER, HARDMEIER,
Stellvertretender Kommissar :	Herr	CHATELAIN;

Das Sekretariat setzte sich zu gleicher Zeit wie folgt zusammen :

Generalsekretär :	Herr	WOEHLING,
Stellvertretender Generalsekretär:	Herr	VAN DER WERF,
Chefingenieur :	Herr	ORLOVIUS,
	Herr	PAULI (ab dem 1. August 2003).

II. TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

1. Plenarsitzungen und Ausschusssitzungen

- a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Herrn ABRAHAM am 27. und 28. Mai und am 26. und 27. November 2003 zwei ordentliche Plenarsitzungen in Straßburg ab.
- b) Ihre Ausschüsse, Ad hoc- Gruppen und Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen :

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ABRAHAM am 27. Mai 2003 in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn JANSSENS am 1. April 2003 in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ABRAHAM am 2. April, am 28. Mai, am 8 Oktober und am 26. November 2003 in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND am 18. März, am 27. Mai, am 7. Oktober und am 25. November 2003 in Straßburg;

Ein runder Tisch „Sicherheitsmaßnahmen für die Tankschifffahrt“ wurde vom Wirtschaftsausschuss organisiert. Er fand am 9. September 2003 in Straßburg am Sitz des Europarates statt. Hieran haben die Delegationen ihrer Mitgliedstaaten sowie eine Vertretung des Gewerbes teilgenommen.

Ein 3. internationaler Wirtschaftskongress hat in Kooperation mit den französischen Ministerien für Auswärtige Angelegenheiten und für Ausrüstung, Verkehr und Wohnungsbau und in Partnerschaft mit VNF und Port Autonome de Paris am 11. und 12. Dezember 2003 in Paris im Centre de Conférences internationales stattgefunden. Ziel dieses Kongresses war es insbesondere, dem Gewerbe und den Behörden bei der Festlegung ihrer Prioritäten und Strategien behilflich sein zu können, um so eine nachhaltige und positive Entwicklung dieses Verkehrsträgers zu erreichen.

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn HOFHUIZEN am 19. März und unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS am 9. Oktober 2003 in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE (vertreten durch Herrn van REUSEL am 9. und 10. April), und der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn van REUSEL : gemeinsame Sitzungen am 9. und 10. April und am 15. und 16. Oktober 2003 in Straßburg;

Der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn JUNGSMANN, gemeinsame Sitzung mit der Arbeitsgruppe RV/G (Workshop) mit zuständigen Behörden und zugelassenen Technischen Diensten über Fragen der Anwendung von Kapitel 8a am 27. Februar in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn VAN REUSEL, Sondersitzung über die „Einführung von Vorschriften für Abgasemissionen von Motoren auf Binnenschiffen in die revidierte Richtlinie 97/68/EG“ am 11. März in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn ZONDAG, Workshop mit der Arbeitsgruppe RV/G zu Fragen der Anwendung von Kapitel 8a Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren – am 4. November 2003 in Straßburg ;

der Polizeiausschuss, der Ausschuss für gefährliche Güter, der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen : gemeinsame Sitzung mit dem Ständigen Technischen Ausschuss am 26. Mai 2003 und am 25. November 2003 in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND am 11. April und am 17. Oktober 2003 in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Frau VANLUCHENE am 8. April und am 14. Oktober in Straßburg, unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS Treffen der Steuerexperten aus den Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt am 13. Oktober 2003 in Straßburg

der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn JUNGSMANN am 24. April in Nimègue und unter dem Vorsitz von Herrn BLOCK am 13. Oktober 2003 in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn HOFHUIZEN am 7. April und am 14. Oktober 2003 in Straßburg;

der kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS (H. ORLOVIUS), gemeinsame Sitzung über „Große Schubverbände und ihr Einfluss auf das Flussbett“ mit der Ständigen Technischen Arbeitsgruppe am 29. Januar und unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS (H. PAULI) am 28. Oktober 2003 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn REUTLINGER vom 4. bis 6. Februar in Basel und am 23. und 24. September 2003 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER vom 25. bis 28. Februar, unter dem Vorsitz von Herrn JUNGSMANN gemeinsame Sitzung mit dem Untersuchungsausschuss (Workshop) mit zuständigen Behörden und zugelassenen Technischen Dienste über Fragen der Anwendung von Kapitel 8a am 27. Februar in Straßburg, Sondersitzung „Fahrgastschiffe“ vom 11. bis 13. März in Straßburg sowie am 20. Mai in Brüssel, vom 24. bis 26. Juni in Straßburg, vom 2. bis 4. September in Rotterdam, gemeinsame informelle Sitzung mit den Sachverständigen der Europäischen Union zur Harmonisierung der Anhänge der Richtlinie 82/714 und der RheinSchUO vom 16. bis 18. September in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn ZONDAG, gemeinsame Sitzung (runder Tisch) mit dem Untersuchungsausschuss zu Fragen der Anwendung von Kapitel 8a Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren am 4. November 2003, am 5. und 6. November, vom 2. bis 4. Dezember 2003 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn VAN LANCKER vom 26. bis 28. März, vom 3. bis 5. Juni in Wien, vom 9. bis 11. September in Straßburg, vom 16. bis 18. Dezember 2003 in Straßburg;

die Ad hoc-Arbeitsgruppe „Organisationsfragen der ZKR“, unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS am 20. März, am 1. und 8. Oktober 2003 in Straßburg;

die Ad hoc-Arbeitsgruppe „Entgasung von Tankschiffen“, unter dem Vorsitz von Herrn VERAART am 12. März und am 24. September 2003 in Den Haag;

die „Ständige Technische Arbeitsgruppe“, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS (H. Orlovius) gemeinsame Sitzung mit dem Kleinen Schifffahrtsausschuss über „Große Schubverbände und ihr Einfluss auf das Flussbett“ am 29. Januar in Straßburg, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS (H. PAULI) am 28. Oktober 2003 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS (frühere Ad hoc- Arbeitsgruppe Inland ECDIS), unter dem Vorsitz von Herrn KOEDAM, am 4. und 5. März, am 9. und 10. September und am 9. und 10. Dezember 2003 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe „Patentverordnung“, unter dem Vorsitz von Herrn KOWALLIK, vom 17. bis 19. Februar in Straßburg, vom 10. bis 12. Juni in Oberhausen und vom 24. bis 26. September 2003 in Straßburg.

die Ad hoc-Arbeitsgruppe „Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs vor Terroranschlägen“, unter dem Vorsitz von Herrn STAMM, am 6. Mai 2003 in Straßburg;

- c) Die beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 7. Oktober 2003 unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.
- d) Im Rahmen einer verstärkten Kooperation haben die Zentralkommission und die Donaukommission ihre Treffen und ihren Informationsaustausch fortgeführt.

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

Eine **19. Begegnung** zwischen dem Chefsingenieur der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und dem Chefsingenieur und Leiter der technischen Abteilung des Sekretariats der Donaukommission fand am 16. und 17. Januar 2003 in Straßburg statt.

- e) Am 3. März 2003 wurde zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission vom Generaldirektor der Generaldirektion für Energie und Transport, Herr Lamoureux und vom Generalsekretär der ZKR, Herr Woehrling, in Brüssel, eine **Kooperationsvereinbarung** unterzeichnet.

Im Anschluss hieran fand im Rahmen dieser Vereinbarung eine erste Koordinierungssitzung statt, der am 7. November 2003 ein zweites Treffen in Brüssel folgte.

- f) Folgende Ad hoc- Sitzungen und Anhörungen fanden statt:

Sitzung der europäischen Regierungsexperten über den Entwurf eines europäischen Übereinkommens über international abgestimmte Haftungsregelungen für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter in der Binnenschifffahrt (CRDNI), unter dem Vorsitz des Generalsekretärs am 28. und 29. Oktober 2003 in Straßburg.

2. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer tagte unter dem Vorsitz von Herr BOKELOH am 25. März 2003 in Straßburg.

3. Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen

- a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission:

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

- b) Die Europäische Kommission war auf der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch Verwaltungsrat MAES und auf der Herbstplenartagung durch Verwaltungsrat LEINEMANN vertreten.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war auf der ordentlichen Frühjahrsplenartagung und auf der Herbstplenartagung durch Verwaltungsrat NOVIKOV vertreten.

Die Donaukommission war auf der Frühjahrsplenartagung durch Herrn NEDIALKOV, Generaldirektor des Sekretariats, vertreten.

Die Europäische Verkehrsministerkonferenz war auf Frühjahrsplenartagung durch den Stellvertretenden Generalsekretär RATHERY und auf der Herbstplenartagung durch Hauptverwaltungsrätin FOUVEZ vertreten.

4. Arbeiten der Zentralkommission

Über die Arbeiten der Zentralkommission wird im einzelnen im Jahresbericht berichtet.

III. **BERUFUNGSKAMMER**

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab 1. Januar 2003 an :

als Richter :

die Herren HAEGEL (Frankreich)
BEMM (Deutschland) *bis 5.9.2003*
CRAEYBECKX (Belgien)
HAAK (Niederlande) *Vize-Präsident*
STAEHELIN (Schweiz) *Präsident*

als Stellvertretende Richter :

Herr VILLA (Frankreich)
Frau CAESAR (Deutschland)
Die Herren RAPP (Schweiz)
VERSTREKEN (Belgien)
DE SAVORNIN-LOHMAN
(Niederlande)

Gerichtskanzler : Herr BOUR

Sie tagte unter dem Vorsitz von Herrn STAEHELIN am 9. Januar in Straßburg, am 19. Juni in Straßburg, am 5. September in Basel und am 13. November in Paris und fällte in letzter Instanz 4 zivilrechtliche und 4 strafrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 8

Sicherheitsmaßnahmen gegen Terroranschläge

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,
nach Anhörung des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,
nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2003 und den Voraussichten für das Jahr 2004.

Anlage zu Protokoll 9

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Jahr 2003 und Vorschau auf das Jahr 2004

I. Allgemein

a) Allgemeine Lage

Über das gesamte Jahr 2003 betrachtet, verzeichnen die Beförderungsmengen und die Beförderungsleistungen auf dem traditionellen Rhein gegenüber dem Jahr 2002 einen Rückgang um 5,8% bzw. 9,9%. Ursächlich für diese negative Entwicklung ist in erster Linie die besonders ungünstige Wasserführung im zweiten Halbjahr 2003. Die Ergebnisse für das erste Halbjahr 2004 sind infolge der Normalisierung der Wasserstände und der Wiederankurbelung der Wirtschaftstätigkeit in Europa wieder positiver ausgefallen.

b) Wasserstände

Während im ersten Halbjahr eher gewöhnliche Wasserstände verzeichnet wurden, allerdings mit mehreren Tagen Hochwasser zu Beginn des Jahres, wurde im zweiten Halbjahr eine von Dauer und Umfang her durchaus außergewöhnliche Niedrigwasserperiode registriert. Erst zu Beginn des Jahres 2004 konnte die Rückkehr zu normaleren Wasserständen festgestellt werden. Bemerkenswert ist, dass die Wasserführung im Jahre 2003 die Entwicklung des Rheinverkehrs besonders stark beeinflusst hat. Die Schneereserven in den Alpen dürften sicherstellen, dass auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2004 auch bei geringer Niederschlagstätigkeit normale Wasserstandsverhältnisse anzutreffen sein werden.

c) Treibstoffpreise

Nach einem Absinken der Treibstoffpreise im April 2003 war deren Entwicklung im Rest des Jahres durchaus stabil, wenn auch bei leicht steigender Tendenz. Ab März 2004 zogen die Preise dann deutlicher an und stiegen auf ein seit 15 Jahren nicht mehr erreichtes Niveau.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Im Jahre 2003 und verstärkt im zweiten Halbjahr wurde für die Sektoren der Trockenschifffahrt, mit Ausnahme des Containerverkehrs, ein Rückgang der Beförderungsmenge und der Beförderungsleistung registriert. Zu Beginn des Jahres 2004 war infolge der Niedrigwasserperiode ein Nachholeffekt bei der Beförderungsnachfrage feststellbar.

Landwirtschaftssektor

Im zweiten Halbjahr 2003 hat sich gegenüber dem Vorjahrszeitraum die Beförderungsmenge für landwirtschaftliche Erzeugnisse um 26% und die Beförderungsmenge für Nahrungs- und Futtermittel um 11% verringert. Dies hatte zur Folge, dass die Jahresbilanz dieser Beförderungen durch dieses außergewöhnlich schwache zweite Halbjahr negativ beeinflusst wurde. Die Trockenheit hat in diesem Sektor zwei Effekte gehabt, zum einen eine Verknappung der verfügbaren Kapazitäten, zum anderen sehr negative Auswirkungen auf die Agrarproduktion.

Stahlsektor

Die Beförderungen für den Stahlsektor sind im zweiten Halbjahr 2003 gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich zurückgegangen, und zwar um 10% für Eisen, Stahl und Ne-Metalle und um 15,7% für Erze und Metallabfälle. Dieser Rückgang, der seine Ursachen in den stark unzureichenden Wasserständen hat, ist schuld daran, dass die Jahresbilanz für diese Art Beförderung negativ ausfällt, obwohl es sich bei diesem Sektor, konjunkturell gesehen, eher um einen Wachstumssektor handelt. Denn zu Beginn des Jahres wies die Stahlproduktion in Europa Zuwächse auf, was für die kommenden Monate auf eine positive Entwicklung der Verkehrsnachfrage dieses Sektors schließen lässt. Mittelfristig erhofft sich der Stahlsektor von der EU- Erweiterung positive Effekte für die Nachfrage nach hochwertigem Stahl seitens der neuen Mitgliedstaaten. Weltweit bleibt die Nachfrage stark, da von Seiten Chinas ein hoher Bedarf an Stahl besteht und auch in den anderen Ländern Asiens die Nachfrage nach Stahl groß ist. Dies führte zu einem Auftrieb der Preise für Fertigprodukte, aber auch für Erze und Metallabfälle. Kurz- und mittelfristig berechtigt dies zu einem gewissen Optimismus, was die europäische Produktion und infolgedessen die damit verbundene Transportnachfrage angeht.

Energiesektor: Kohle

Die Beförderung von Kohle weist eine rückläufige Entwicklung auf, wobei sich dieser Rückgang sowohl über das gesamte Jahr betrachtet als auch im zweiten Halbjahr mit einem Minus von 3% in Grenzen gehalten hat.

Für diese Einbußen ist wie in allen anderen Sektoren die Verknappung der verfügbaren Kapazitäten infolge Wassermangels verantwortlich. Denn die Beförderungsnachfrage ist im gesamten Zeitraum rege geblieben. Die strukturbedingte Zunahme der Kohleimporte nach Deutschland hält an, wie vor allem die um 7% angestiegenen Kesselkohleimporte im Jahre 2003 belegen. Der starke Euro gegenüber dem Dollar macht die Importkohle weiterhin zu einer billigen Energiequelle und fördert damit ebenfalls das Importniveau und dadurch die Beförderungsnachfrage.

Sand, Kies, Steine, Bau und Erden

Die Beförderungsmenge von Baustoffen auf dem Rhein ist stark gesunken. Der Rückgang beträgt gegenüber dem Vorjahrszeitraum 10% für das gesamte Jahr und 17% im zweiten Halbjahr 2003. Der Grund hierfür ist der wasserstandsbedingte Laderaummangel sowie das hohe Frachtniveau, zu denen noch ein anhaltender struktureller Rückgang hinzu kommt. Angesichts dieser Lage lässt die Entwicklung dieses Sektors, auch nach Wegfall der negativen Effekte aus der ungünstigen Wasserführung in den ersten Monaten des Jahres 2004, keine spektakulären Zuwächse bei der Beförderung in diesem Sektor erwarten.

b) Frachtniveau

Die Entwicklung des Frachtniveaus verlief in einem ständigen Auf und Ab je nach Wasserführung und verfügbarer Kapazität. So haben die Frachtraten für den Kohletransport im zweiten Halbjahr 2003 kräftige Schwankungen aufgewiesen und ein Niveau erreicht, das nahezu dreimal so hoch war wie das Niveau im ersten Halbjahr. Diese Situation hat sich erst im Laufe der ersten Monate des Jahres 2004 normalisiert, als wieder üblichere Wasserstände herrschten. Auffällig, dass die Frachtraten in der Trockenschiffahrt seither sehr stark von der Wasserführung abhängig sind.

c) Containerverkehr

Im Jahre 2003 hat die Anzahl der auf dem traditionellen Rhein beförderten beladenen Container in TEU 1 Million überschritten, was einen Anstieg von 8% gegenüber dem Vorjahr bedeutet und dies trotz Wasserstandsverhältnissen im zweiten Halbjahr, die vor allem für große Containerschiffe nachteilig waren und diese zuweilen zu einer Reduzierung ihrer Auslastung um 25% gezwungen haben. Da weitere Terminals am Oberrhein gebaut werden, dürfte sich diese Entwicklung fortsetzen. Die Beförderung leerer Container hat im selben Verhältnis zugelegt und die Marke von 500 000 TEU überschritten.

In den Seehäfen ist die Anzahl der umgeschlagenen Container etwas stärker angestiegen und sicherlich ist es dem Mangel an verfügbarem Laderaum in zweiten Halbjahr zuzuschreiben, dass das Wachstum des Beförderungsvolumens in der Binnenschifffahrt begrenzt geblieben ist. Im Jahre 2004, als der in den ersten Monaten aufgetretene Nachholeffekt vorbei war, registrierte der Containerverkehr in Richtung Oberrhein bereits ab April einen leichten Rückgang, und dies trotz normaler Wasserstände. Sehr große Mengen eingehender Container aus Asien, die für Europa bestimmt waren, haben zu einem Stau an den Schnittstellen zwischen See- und Binnenschifffahrt in den ARA-Häfen geführt. Das Ergebnis war eine nicht optimale modale Verteilung der Beförderungen ins Hinterland und ein Ausweichen der Seeschiffe auf andere Häfen der Range Le Havre – Hamburg und sogar Marseille.

III. Lage in der Tankschifffahrt

In der Tankschifffahrt verlangsamte sich die Beförderungstätigkeit genau wie in der Trockenschifffahrt, hauptsächlich wegen der Wasserstandsverhältnisse im zweiten Halbjahr 2003.

a) Beförderungsmenge

Erdölerzeugnisse

Für die Beförderungsmenge der Erdölerzeugnisse wurde über das gesamte Jahr 2003 betrachtet ein Rückgang um 8% verbucht. Vor allem im zweiten Halbjahr brach das Beförderungsvolumen um 18% ein. Die Gründe hierfür sind in erster Linie in den hohen Preisen auf dem Weltmarkt, den sehr teuren Frachtraten und den großen Lagerbeständen der Verbraucher zu sehen, die ihre Erdölkäufe so in Erwartung günstigerer Bedingungen zurückstellen können. In den ersten Monaten des Jahres 2004 führte die Rückkehr zu normalen Wasserständen bei gleichzeitiger Frachtratenverbilligung dazu, dass die Beförderungstätigkeit im Bereich der Mineralölerzeugnisse wieder anzog und die Importe dank des starken Euro gegenüber dem Dollar ein Wachstum verzeichneten. Gleichzeitig steigerten die Raffinerien ihre Produktion. Doch bereits seit April ist die Nachfrage stark rückläufig, so dass mehrere Beförderungseinheiten ohne Beschäftigung sind. Verantwortlich hierfür ist die abwartende Haltung, die die Verbraucher angesichts der sehr hohen Preise für diese Produkte einnehmen. Eine Besserung der Lage ist nach Auffassung der Fachleute nicht vor dem zweiten Halbjahr zu erwarten.

Chemiesektor

Im Jahre 2003 wies die Beförderung von Chemieprodukten auf dem Rhein einen Rückgang um 5% auf. Zu dieser negativen Entwicklung haben hauptsächlich die Ergebnisse des zweiten Halbjahres beigetragen, als aufgrund der Laderaumknappheit ein Minus von 11% für die Beförderungen verzeichnet wurde. Die chemische Industrie wartet nach wie vor auf eine Wiederbelebung der Geschäfte, die bisher ausgeblieben ist, auch in den ersten Monaten des Jahres 2004. Dies berechtigt nicht zu der Hoffnung auf einen kräftigen Anstieg der Beförderungsnachfrage in den kommenden Monaten. Die chemische Industrie rechnet für das Jahr 2004 mit einem Wachstum der Produktion von 1,5%.

b) Frachtniveau

In der Tankschifffahrt, die sich durch eine Volatilität der Frachten auszeichnet, haben diese im Herbst 2003 Rekordhöhen erreicht, was auf das Zusammenwirken von starker Beförderungsnachfrage und wasserstandsbedingt knappen verfügbaren Ladekapazitäten zurückzuführen war. Ein normaleres Niveau erreichten die Frachten erst wieder im Januar 2004, bevor sie ihren Abwärtstrend fortsetzten und im Frühjahr auf einen heute sehr niedrigen Stand abgefallen sind.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Die extremen Witterungsverhältnisse im Jahr 2003, die früher oder später erneut auftreten können, haben den Nutzen von kleineren Einheiten deutlich gemacht, deren Einsatz auch bei Niedrigwasser immer unter ökonomisch günstigen Bedingungen möglich ist, wenn Beförderungsaufträge vorliegen und von großen Einheiten nicht ausgeführt werden können.

Die Angaben über die Neubauten zeigen, dass ab Mai 2003 nach Ablauf der „Alt-für-neu“ Regelung massiv neuer Laderaum in Betrieb genommen worden ist. Parallel dazu sind in den letzten Monaten der Anwendung dieser Regelung nur in begrenztem Maße Kapazitäten abgewrackt worden. Für die folgenden Monate sind die Auswirkungen der Abwrackungen nicht mehr wirklich messbar, denn die Mitgliedstaaten verfolgen diese Entwicklungen nicht mehr systematisch über ihre Abwrackfonds.

Allerdings kann festgestellt werden, dass sich der Rhythmus der Neuzugänge in der zweiten Jahreshälfte vorübergehend stabilisiert hat und 2003 fortzusetzen scheint.

Man kann nicht umhin festzustellen, dass seit April 2003 dem Markt bedeutende neue Kapazitäten zugeführt worden sind. Mit weiteren Neubauten wird gerechnet, vor allem im Bereich der Tankschifffahrt. Nun wird gerade in diesem Sektor eine strukturell bedingte Stagnation der Verkehrsnachfrage registriert und zwar sowohl im Chemie- als auch im Mineralölsektor. Schon heute liegen Schiffe auch bei optimalen Wasserständen und durchschnittlicher Nachfrage mangels Beförderungsaufträgen still. Die Auswirkungen, die dies auf die Frachten und den Schiffsbetrieb hat, liegen auf der Hand. Vor diesem Hintergrund scheint die Gefahr neuer Überkapazitäten real.

V. Stellung im modal split

Während dieser Niedrigwasserperiode im zweiten Halbjahr 2003, die die Beförderungskapazitäten in der Binnenschifffahrt stark reduziert hat, war es nach Angaben der Unternehmen sehr schwierig, durch Umsteigen auf andere Landverkehrsträger rasch eine Ersatzlösung zu finden, insbesondere für die Beförderung von Schüttgut. (*)

VI. Schlussbemerkungen und Aussichten

Insgesamt gesehen, bleibt die Verkehrsnachfrage stark abhängig von der wirtschaftlichen Erholung in den wichtigsten Sektoren, die sich für ihre Beförderungen der Binnenschifffahrt bedienen. Insoweit besteht Hoffnung für den Stahl- und Kohlesektor. Für die Tankschifffahrt ist mit einer Verbesserung der Beförderungsnachfrage nicht vor dem 2. Halbjahr 2004 zu rechnen.

Im Sektor des Containerverkehrs liegen die Engpässe heute an den Schnittstellen See-/Binnenschifffahrt in den ARA- Häfen. Dies verursacht an den Verladestellen lange Wartezeiten, die sich immer nachteiliger auswirken. Angesichts des wachsenden Containeraufkommens finden Verlagerungen auf andere Verkehrsträger, aber auch auf andere Seehäfen statt. Wenn nicht rasch Lösungen gefunden werden, um diese Engpässe zu beseitigen, besteht die Gefahr, dass die Marktanteilsverluste der Binnenschifffahrt struktureller Art werden. Wichtig ist deshalb, dass die betroffenen Seehäfen unverzüglich Maßnahmen zur Rationalisierung dieser Art Umschläge treffen, um so die stark wachsenden Volumen bewältigen zu können.

In Bezug auf das Laderaumangebot ist festzustellen, dass die zahlreichen Neubauten, die seit Ablauf der Kapazitätsmaßnahmen in Betrieb genommen worden sind, und vor allem diejenigen, die noch zu erwarten sind, das Entstehen neuer struktureller Überkapazitäten befürchten lassen. Dies gilt besonders für den Tankladeraum, wo nicht mit einem strukturellen Wachstum der Verkehrsnachfrage gerechnet wird. Dessen sollten sich die Investoren bei ihren Entscheidungen bewusst sein.

(*) *Da aktuelle Zahlenangaben speziell für die von der Binnenschifffahrt bedienten Regionen nicht verfügbar sind, ist es leider nicht möglich, statistische Angaben vorzulegen, die den Umfang der Verlagerungen von Beförderungen (insbesondere von Containern) auf andere Verkehrsträger veranschaulichen.*

Jährliche Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs

2003	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	6943	1863	5631	1502	1309	361
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11022	2742	4137	860	6886	1882
2 Feste mineralische Brennstoffe	23382	4705	869	65	22514	4639
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	31674	8271	5455	1160	26213	7109
4 Erze u. Metallabfälle	32921	3949	2016	314	30904	3635
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11071	2134	6884	1162	4191	971
6 Steine, Erden u. Baustoffe	36009	6659	26361	4916	9696	1745
7 Düngemittel	4192	1191	1674	453	2518	737
8 Chemische Erzeugnisse	14130	3034	5784	973	8347	2062
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	15630	4920	10124	3092	5506	1828
99 darunter besondere Transportgüter	14395	4667	9213	2885	5183	1783
Total	186974	39468	68935	14497	118084	24969

2002	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8252	2431	6923	2009	1329	422
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11653	2916	4483	928	7170	1987
2 Feste mineralische Brennstoffe	24217	5641	477	50	23740	5591
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	34374	9375	5060	1062	29314	8313
4 Erze u. Metallabfälle	34170	4059	2407	353	31763	3706
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11678	2390	6953	1126	4725	1264
6 Steine, Erden u. Baustoffe	40009	7793	30347	6010	9662	1783
7 Düngemittel	4924	1463	2191	646	2733	816
8 Chemische Erzeugnisse	14842	3218	5696	891	9146	2327
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	14427	4536	9595	2951	4833	1584
99 darunter besondere Transportgüter	13176	4299	8671	2764	4505	1535
Total	198546	43822	74132	16026	124415	27793

Entwicklung im Vergleich zu 2002 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-15,86	-23,36	-18,66	-25,24	-1,50	-14,45
1 Nahrungs- u. Futtermittel	-5,41	-5,97	-7,72	-7,33	-3,96	-5,28
2 Feste mineralische Brennstoffe	-3,45	-16,59	82,18	30,00	-5,16	-17,03
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-7,85	-11,78	7,81	9,23	-10,58	-14,48
4 Erze u. Metallabfälle	-3,66	-2,71	-16,24	-11,05	-2,70	-1,92
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	-5,20	-10,71	-0,99	3,20	-11,30	-23,18
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-10,00	-14,55	-13,13	-18,20	0,35	-2,13
7 Düngemittel	-14,87	-18,59	-23,60	-29,88	-7,87	-9,68
8 Chemische Erzeugnisse	-4,80	-5,72	1,54	9,20	-8,74	-11,39
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8,34	8,47	5,51	4,78	13,93	15,40
99 darunter besondere Transportgüter	9,25	8,56	6,25	4,38	15,05	16,16
Total	-5,83	-9,94	-7,01	-9,54	-5,09	-10,16

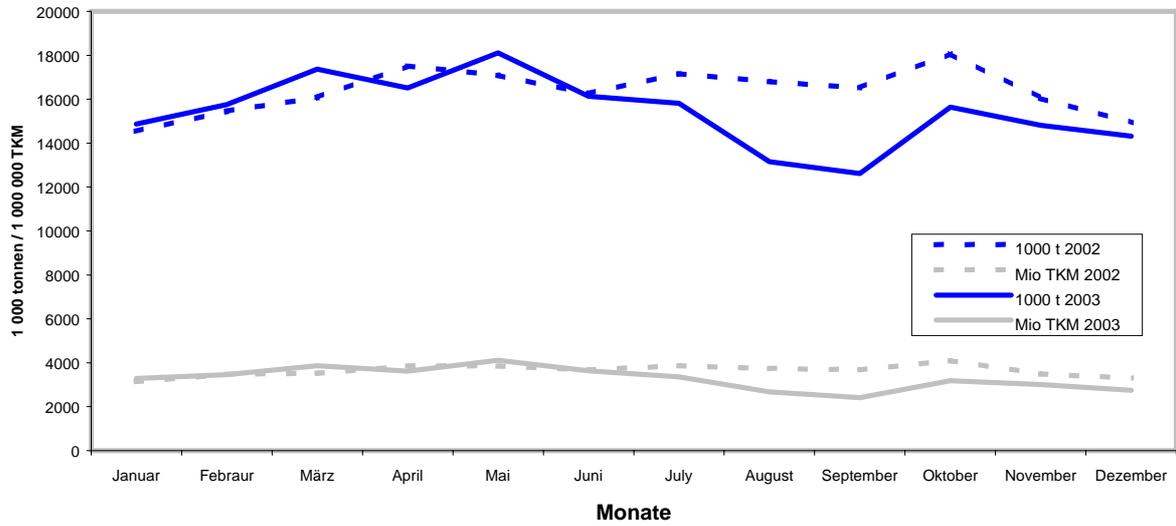
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

2. Halbjahr 2003	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3136	807	2435	618	700	190
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5504	1340	2136	431	3369	909
2 Feste mineralische Brennstoffe	11204	1967	617	40	10588	1928
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	14418	3589	2692	529	11813	3061
4 Erze u. Metallabfälle	15308	1730	863	136	14445	1595
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5146	938	3300	561	1839	377
6 Steine, Erden u. Baustoffe	16482	2784	11884	1974	4585	808
7 Düngemittel	1984	552	802	218	1183	335
8 Chemische Erzeugnisse	6696	1373	2854	460	3841	913
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	7479	2347	4856	1479	2624	869
99 darunter besondere Transportgüter	6963	2241	4473	1391	2491	850
Total	87357	17427	32439	6446	54987	10985

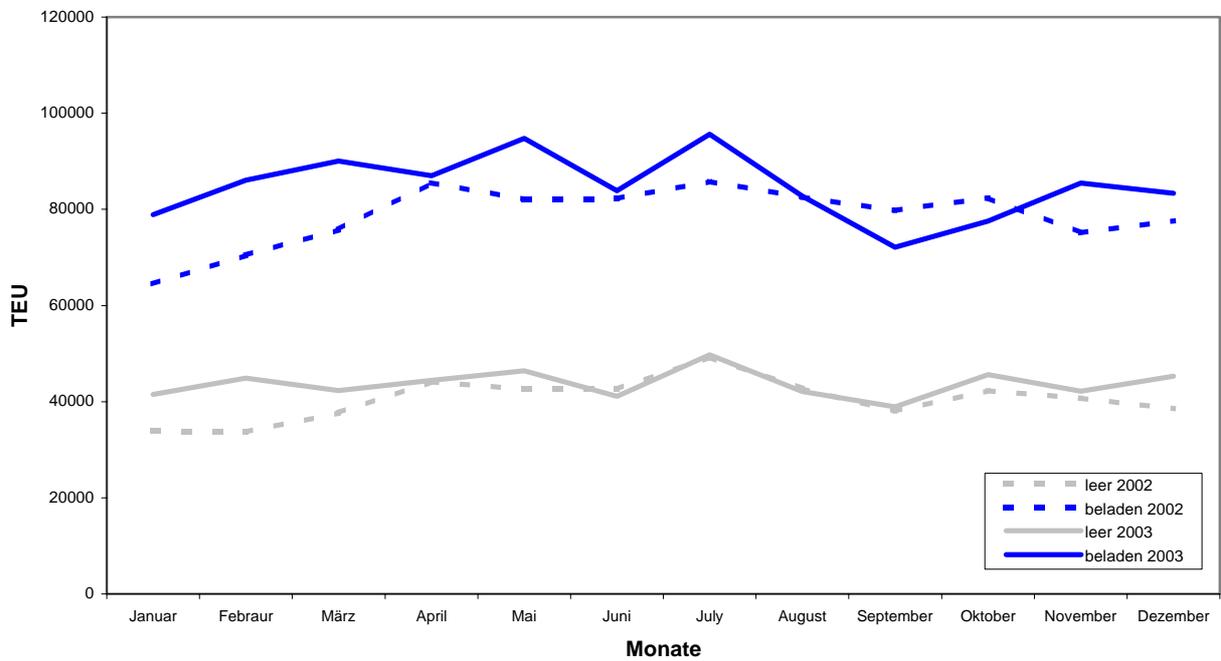
2. Halbjahr 2002	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4262	1241	3631	1062	631	179
1 Nahrungs- u. Futtermittel	6199	1601	2619	588	3580	1014
2 Feste mineralische Brennstoffe	11535	2797	260	26	11276	2772
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	17597	4741	2528	527	15069	4215
4 Erze u. Metallabfälle	18158	2168	1178	167	16980	2002
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5719	1180	3529	597	2190	583
6 Steine, Erden u. Baustoffe	19831	3861	14850	2954	4981	908
7 Düngemittel	2435	714	1094	307	1341	408
8 Chemische Erzeugnisse	7528	1613	2917	458	4611	1155
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	7366	2311	4921	1508	2446	803
99 darunter besondere Transportgüter	6828	2189	4441	1412	2288	778
Total	100630	22227	37527	8194	63105	14039

Entwicklung im Vergleich zum 2. Halbjahr 2002 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-26,42	-34,97	-32,94	-41,81	10,94	6,15
1 Nahrungs- u. Futtermittel	-11,21	-16,30	-18,44	-26,70	-5,89	-10,36
2 Feste mineralische Brennstoffe	-2,87	-29,67	137,31	53,85	-6,10	-30,45
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-18,07	-24,30	6,49	0,38	-21,61	-27,38
4 Erze u. Metallabfälle	-15,70	-20,20	-26,74	-18,56	-14,93	-20,33
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	-10,02	-20,51	-6,49	-6,03	-16,03	-35,33
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-16,89	-27,89	-19,97	-33,18	-7,95	-11,01
7 Düngemittel	-18,52	-22,69	-26,69	-28,99	-11,78	-17,89
8 Chemische Erzeugnisse	-11,05	-14,88	-2,16	0,44	-16,70	-20,95
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	1,53	1,56	-1,32	-1,92	7,28	8,22
99 darunter besondere Transportgüter	1,98	2,38	0,72	-1,49	8,87	9,25
Total	-13,19	-21,60	-13,56	-21,33	-12,86	-21,75

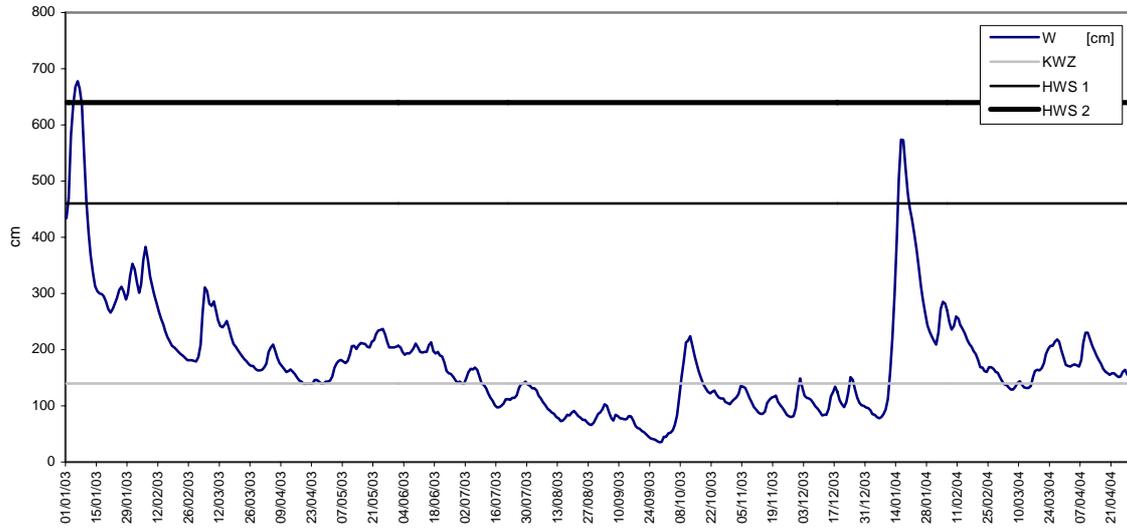
Entwicklung der beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen



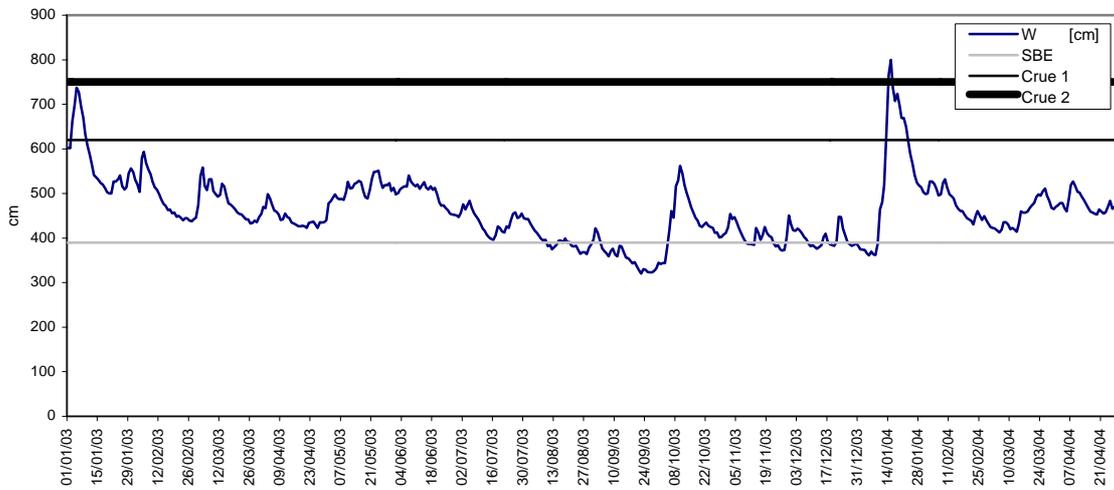
Monatliche Entwicklung der Containerbeförderungen



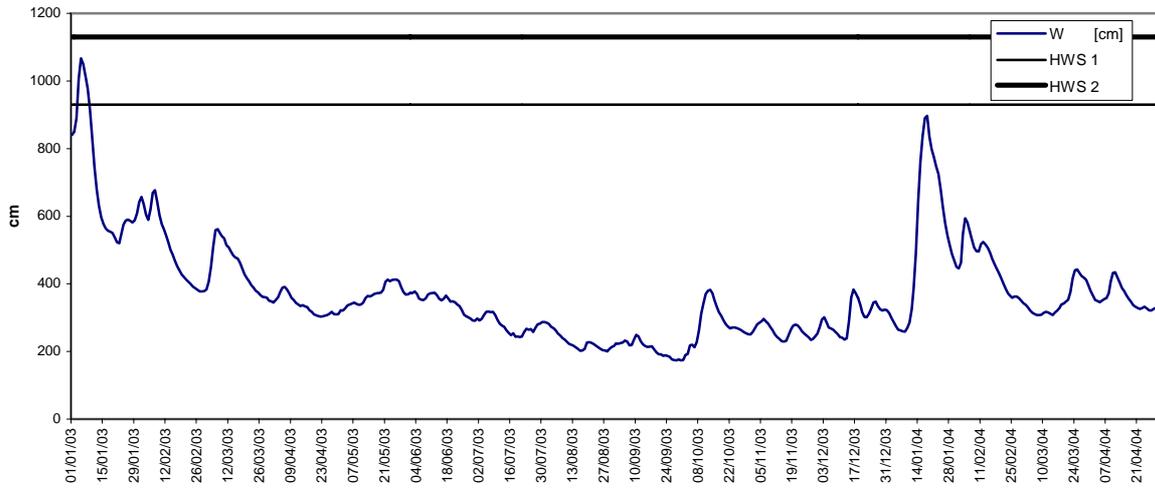
Wasserstände bei Kaub



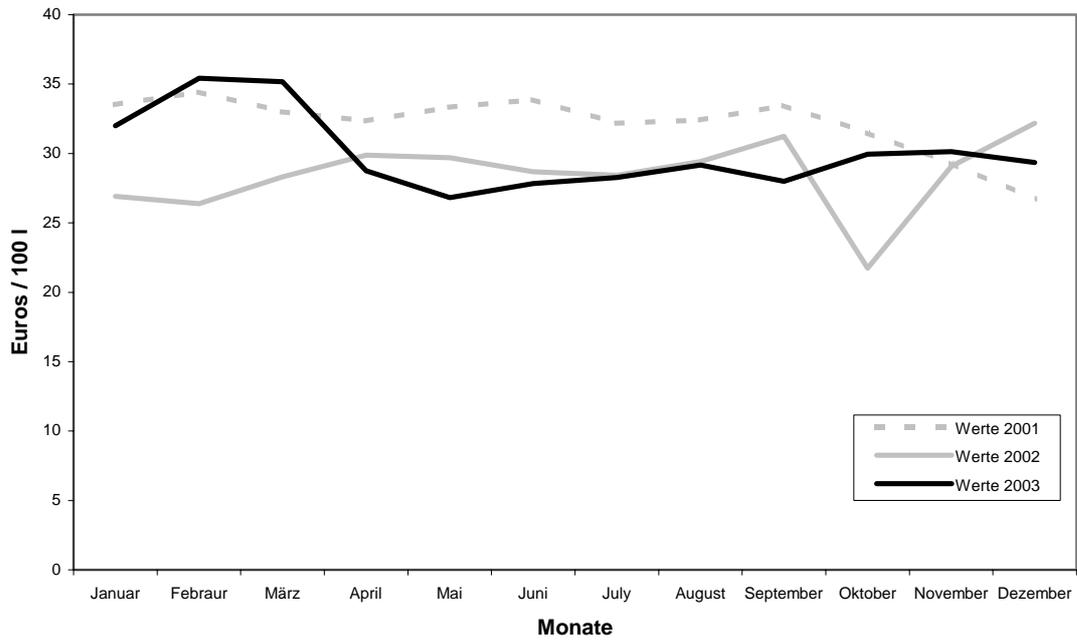
Wasserstände bei Maxau



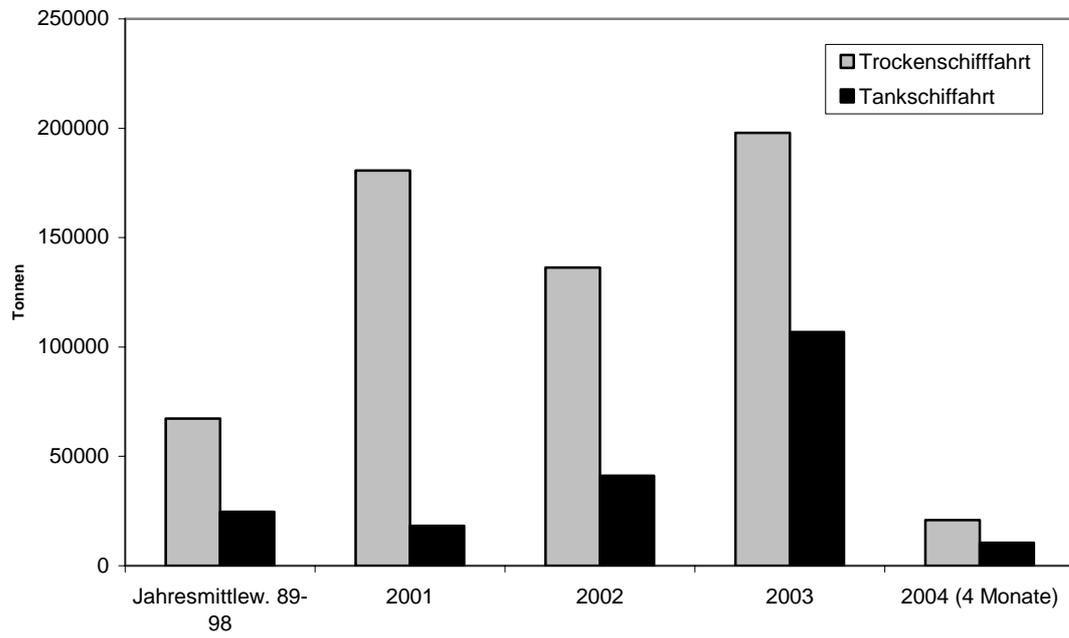
Wasserstände bei Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



Auf dem Markt eingesetzte Kapazitäten



Neubauten, die im Laufe des Jahres 2003 eingesetzt wurden

Quelle : Abwrackfonds

Flotte	Gütermotorschiffe		Schubleichter		Tankmotorschiffe		Tankschubleichter		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Leistung
Deutschland	1	3206	2	4539	2	4281	0	0	0	0
Belgien	0	0	6	14591	0	0	0	0	0	0
Frankreich	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Niederlande	42	99360	31	54771	26	97058	0	0	0	0
Schweiz	0	0	0	0	2	5506	0	0	0	0
Total	43	102566	39	73901	30	106845	0	0	0	0

Im Jahre 2003 abgewrackte Schiffe

Flotte	Gütermotorschiffe		Schubleichter		Tankmotorschiffe		Tankschubleichter		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl
Deutschland	2	1703	4	1709	0	0	0	0	0	0
Belgien	9	6438	1	588	1	541	0	0	0	0
Frankreich	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Niederlande	8	6735	1	998	2	3758	0	0	0	0
Schweiz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	19	14876	6	3295	3	4299	0	0	0	0

NB : Für Frankreich stehen diese Angaben nicht zur Verfügung auf Grund einer Restrukturierung des Registrierungsverfahrens .

Neubauten und Verlängerungen

	Trocken Schifffahrt		Tankschifffahrt		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	KW
Monatlicher Mittelwert zwischen 1989 und 1998 (EU)	30	67334	12	24648	1	1745
2001	86	180655	9	18170	1	1474
<i>Entwicklung 2001 / Mittelwert in %</i>	<i>186,67</i>	<i>168,30</i>	<i>-25,00</i>	<i>-26,28</i>	<i>0,00</i>	<i>-15,53</i>
2002	69	136270	17	41163	2	2241
<i>Entwicklung 2002 / Mittelwert in %</i>	<i>130,00</i>	<i>102,38</i>	<i>41,67</i>	<i>67,00</i>	<i>100,00</i>	<i>28,42</i>
2003	82	197827	28	106845	1	237
<i>Entwicklung 2003 // Mittelwert in %</i>	<i>176,66</i>	<i>193,79</i>	<i>133,33</i>	<i>333,48</i>	<i>100,00</i>	<i>-86,41</i>
2004 (4 monate)	7	20913	2	10550	0	0
Total 2001 - 2004	244	535665	56	176728	4	3952

NB : zur Tonnage wurden der Kapazitätsgewinn durch Verlängerungen mitgerechnet

Abwrackungen

	Trocken Schifffahrt		Tankschifffahrt		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	KW
Monatlicher Mittelwert zwischen 1989 und 1998 (EU)	372	253188	68	67824	17	12741
2001	196	155964	26	27194	2	848
<i>Entwicklung 2001 / Mittelwert in %</i>	<i>-47,31</i>	<i>-38,40</i>	<i>-61,76</i>	<i>-59,91</i>	<i>-88,24</i>	<i>-93,34</i>
2002	86	94843	28	29875	3	1175
<i>Entwicklung 2002 / Mittelwert in %</i>	<i>-76,88</i>	<i>-62,54</i>	<i>-58,82</i>	<i>-55,95</i>	<i>-82,35</i>	<i>-90,78</i>
2003 (4 Monate)	25	18171	6	4887	1	740
Total 2001 - 2003	307	113233	60	61956	6	2764

PROTOKOLL 10

Bericht über den Wirtschaftskongress

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 11

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Hinweis darauf, dass sie schon mit ihrem Beschluss 2000-I-29 ihre Unterstützung der Grundsätze für einen internationalen und flächendeckenden Schutz der Oberflächen- und Grundwasser in der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie) bekräftigt hat,

eingedenk der Tatsache, dass die Binnenschifffahrt ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger ist und die Zentralkommission wie auch die nationalen Schifffahrts- und Wasserstraßenverwaltungen bereits in der Vergangenheit in einem erheblichen Umfang Maßnahmen ergriffen haben, die der Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie dienen,

in der Erwägung, dass

- die Zentralkommission auf vielfältige Weise, insbesondere durch ihre Rechtsetzungskompetenz, zum Erreichen der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie beitragen kann,
- die Zielsetzungen der Wasserrahmenrichtlinie im Prinzip nicht strittig sind mit denen der sicheren, umweltfreundlichen und wirtschaftlichen europäischen Binnenschifffahrt,
- bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie solche Maßnahmen zu vermeiden sind, die die Sicherheit und die Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen oder die aufgrund einer möglichen Verteuerung der Binnenschiffstransporte zur Verlagerung auf andere, weniger nachhaltige Verkehrsträger führen,
- die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie die durchgehende Befahrbarkeit des Rheins nicht verschlechtern darf,
- solche Maßnahmen zu entwickeln und implementieren sind, die eine gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt – auch langfristig – gewährleisten,
- daher die Beteiligung der Zentralkommission an der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie wegen der möglichen Auswirkungen auf die Rhein- und Binnenschifffahrt inhaltlich und institutionell erfolgen sollte, wofür das Kooperationsabkommen der Zentralkommission mit der Europäischen Kommission als Grundlage anzusehen ist,

nach Kenntnisnahme des Berichtes des Vorsitzenden ihres ständigen technischen Ausschusses,

beauftragt ihren ständigen technischen Ausschuss durch die ständige technische Arbeitsgruppe,

- die seitens der Zentralkommission bei der Umsetzung dieser Richtlinie notwendigen Beiträge zu erbringen,
- sich an der Arbeit entsprechender internationaler Expertengremien, insbesondere im Rahmen der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR), aber auch auf Ebene der Gemeinschaft, zu beteiligen,
- die betroffenen Ausschüsse – insbesondere den Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen, den Untersuchungsausschuss, den Polizeiausschuss und den Ausschuss für gefährliche Güter – kontinuierlich und ausführlich zu unterrichten,
- ihr regelmäßig Bericht zu erstatten,

fordert ihre Ausschüsse auf, die Arbeiten der ständigen technischen Arbeitsgruppe entsprechend deren Wünschen und unter Einhaltung von ihr vorgegebener Fristen zu unterstützen,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, die auch der Europäischen Gemeinschaft angehören, bei der Umsetzung dieser Richtlinien sicherzustellen, dass die Belange der umweltfreundlichen Rhein- und Binnenschifffahrt und die Verpflichtungen, die sich aus der Mannheimer Akte ergeben, berücksichtigt werden und insbesondere der für die moderne Schifffahrt erforderliche Zustand der schiffbaren Gewässer nicht beeinträchtigt wird,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, die Arbeitsgruppe durch Entsendung kompetenter Experten, Einbringung der notwendigen volkswirtschaftlichen Expertise sowie Übermittlung von einschlägigen Untersuchungen, notwendigen Daten und Informationen zu unterstützen,

ersucht ihren Generalsekretär, die Zentralkommission als Beobachter im Koordinierungskomitee für den Rhein, bei dem Gremium der Wasserdirektoren für die Gemeinschaft oder anderen geeigneten Gremien zu vertreten und im Rahmen des Kooperationsabkommen der Zentralkommission mit der Europäischen Kommission auf die Belange der Binnenschifffahrt aufmerksam zu machen,

lädt die betroffenen anerkannten Verbände ein, an den Arbeiten aktiv mitzuwirken, um die Expertise der Zentralkommission zu erweitern und gleichermaßen den Informationsaustausch zu intensivieren, was insbesondere bei Stellungnahmen in Gesprächen mit den Umweltbehörden von Vorteil sein dürfte,

legt ihren Beobachterstaaten eine Teilnahme an den Arbeiten nahe, da die dortige Binnenschifffahrt sich auch mit der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie auseinandersetzen muss.

PROTOKOLL 12

Unterschutzstellung von im und am Rhein gelegenen Bereichen unter das europäische FFH-Schutzregime nach den Richtlinien 92/43/EWG und 97/62/EG

Beschluss

Die Zentralkommission,

eingedenk der Tatsache, dass die Binnenschifffahrt ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger ist und die Zentralkommission wie auch die nationalen Schifffahrts- und Wasserstraßenverwaltungen bereits in der Vergangenheit in einem erheblichen Umfang Maßnahmen ergriffen haben, die der Erreichung der Ziele der Richtlinien des FFH-Schutzregimes dienen,

in der Erwägung, dass

- die Zentralkommission auf vielfältige Weise, insbesondere durch ihre Rechtsetzungskompetenz, zum Erreichen der Ziele der Richtlinien beitragen kann,
- die Zielsetzungen des FFH-Schutzregimes im Prinzip nicht strittig sind mit denen der sicheren, umweltfreundlichen und wirtschaftlichen europäischen Binnenschifffahrt,
- bei der Umsetzung der Richtlinien solche Maßnahmen zu vermeiden sind, die die Sicherheit und die Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen oder die aufgrund einer möglichen Verteuerung der Binnenschifftransporte zur Verlagerung auf andere, weniger nachhaltige Verkehrsträger führen,
- die Umsetzung der Richtlinien die durchgehende Befahrbarkeit des Rheins nicht verschlechtern darf,
- statt dessen Maßnahmen zu entwickeln und implementieren sind, die eine gleichermaßen ökologisch wie ökonomisch nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt – auch langfristig – gewährleisten,
- daher die Beteiligung der Zentralkommission an der Umsetzung des FFH-Schutzregimes wegen der möglichen Auswirkungen auf die Rhein- und Binnenschifffahrt inhaltlich und institutionell erfolgen sollte, wofür das Kooperationsabkommen der Zentralkommission mit der Europäischen Kommission als Grundlage anzusehen ist,

nach Kenntnisnahme des Berichtes des Vorsitzenden ihres ständigen technischen Ausschusses,

beauftragt ihren ständigen technischen Ausschuss durch die ständige technische Arbeitsgruppe,

- die seitens der Zentralkommission bei der Umsetzung dieser Richtlinien notwendigen Beiträge zu erbringen,
- sich an der Arbeit entsprechender internationaler Expertengremien, auch auf Ebene der Gemeinschaft, zu beteiligen,
- andere möglicherweise betroffene Ausschüsse kontinuierlich und ausführlich zu unterrichten,
- ihr regelmäßig Bericht zu erstatten,

fordert ihre Ausschüsse auf, die Arbeiten der ständigen technischen Arbeitsgruppe entsprechend deren Wünschen und unter Einhaltung von ihr vorgegebener Fristen zu unterstützen,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, die auch der Europäischen Gemeinschaft angehören, bei der Umsetzung dieser Richtlinien sicherzustellen, dass die Belange der umweltfreundlichen Rhein- und Binnenschifffahrt und die Verpflichtungen, die sich aus der Mannheimer Akte ergeben, berücksichtigt werden und insbesondere der für die moderne Schifffahrt erforderliche Zustand der schiffbaren Gewässer nicht beeinträchtigt wird,

ersucht ihren Generalsekretär, einen Dialog zwischen der Zentralkommission und den bei der Umsetzung der betroffenen Richtlinien involvierten nationalen wie internationalen Institutionen zu initiieren und im Rahmen des Kooperationsabkommen der Zentralkommission mit der Europäischen Kommission auf die Belange der Binnenschifffahrt aufmerksam zu machen,

lädt die betroffenen anerkannten Verbände ein, an den Arbeiten aktiv mitzuwirken, um die Expertise der Zentralkommission zu erweitern und gleichermaßen den Informationsaustausch zu intensivieren, was insbesondere bei Stellungnahmen in Gesprächen gegenüber den Umweltbehörden von Vorteil sein dürfte,

legt ihren Beobachterstaaten eine Teilnahme an den Arbeiten nahe, da die dortige Binnenschifffahrt sich auch mit der Umsetzung der einschlägigen Richtlinien auseinandersetzen muss.

PROTOKOLL13

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

Kein Beschluss.

RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG

PROTOKOLL 14

**Änderung der Polizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22
(§ 1.01)**

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung an die Bedürfnisse der Schifffahrt sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss beigefügten Änderungen des § 1.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Diese Änderungen gelten vom 1. Oktober 2004 bis zum 30. September 2007.

Anlage zu Protokoll 14

§ 1.01 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Buchstabe v ist in folgender Fassung anzuwenden:

„v) „Funkellicht“, „schnelles Funkellicht“:

ein Licht mit einer Taktkennung, die den Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie der Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt entspricht;“.

b) Buchstabe ac ist nicht anzuwenden.

PROTOKOLL 15

Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt (1990-I-16)

Änderungen in Artikel 2 (Signallichter), Artikel 8 (Stärke und Tragweite der Signallichter) und Anlage 2 (Prüfungs- und Zulassungsbedingungen - §§ 1.01 und 3.03 – Änderung der Nennspannung) durch eine Anordnung vorübergehender Art nach Artikel 16

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt an die technische Entwicklung und an die Bestimmungen über Kennzeichen schneller Schiffe auf dem Rhein in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß Artikel 16 der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen in Artikel 2 und 8 der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt sowie in Anlage 2 dieser Vorschriften (§§ 1.01 und 3.03: Prüfungs- und Zulassungsbedingungen für Signalleuchten).

Diese Änderungen gelten vom 1. Oktober 2004 bis zum 30. September 2007.

Anlage zu Protokoll 15

1. Artikel 2 Nr. 7 ist in folgender Fassung anzuwenden:

- „7. a) Als „Funkellicht“ gilt ein Licht mit einer Taktkennung von 40 bis 60 Lichterscheinungen je Minute.
- b) Als „schnelles Funkellicht“ gilt ein Licht mit einer Taktkennung von 100 bis 120 Lichterscheinungen je Minute.

Ein Funkellicht ist eine Folge regelmäßiger Lichterscheinungen pro Zeiteinheit.“

2. Artikel 8 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Artikel 8

Stärke und Tragweite der Signallichter

Folgende Tabelle enthält die zugelassenen Grenzwerte von I_0 , I_B und t für die verschiedenen Signallichter für den Tag- und Nachtbetrieb, wobei die genannten Werte für das von den Signalleuchten ausgestrahlte Licht gelten.

I_0 und I_B werden in cd und t in km angegeben.

Grenzwerte

Arten der Signallichter		Farbe des Signallichtes							
		weiß		grün/rot		gelb		blau	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Gewöhnlich	I_0	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I_B	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
Hell	I_0	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I_B	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
Stark	I_0	47,0	133,0	-	-	47,0	133,0	-	-
	I_B	35,0	100,0	-	-	35,0	100,0	-	-
	t	5,9	8,0	-	-	5,9	8,0	-	-

Für den Tagbetrieb der gelben Funkellichter gilt jedoch eine Mindestlichtstärke I_0 von 900 cd.“

3. Die Anlage 2 zu Artikel 11 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) § 1.01 ist in folgender Fassung anzuwenden:

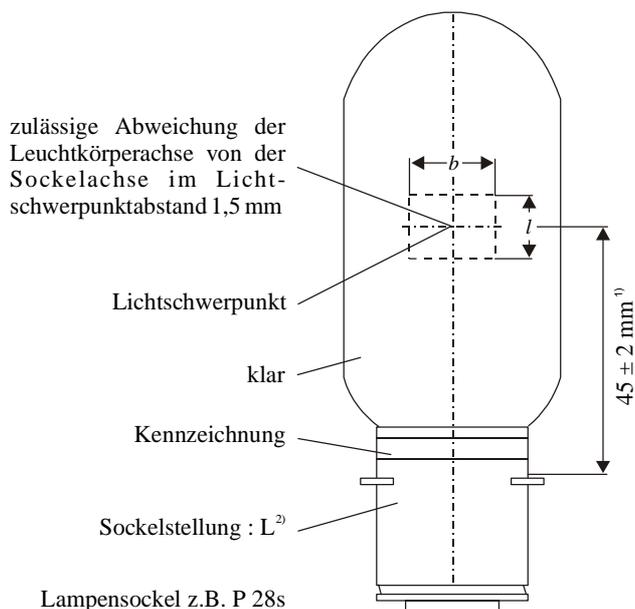
„§ 1.01

Nennspannungen

Nennspannungen für Signalleuchten in der Rheinschifffahrt sind die Spannungen 230 V, 115V, 110 V, 24 V und 12 V. Vorrangig sollen Geräte für 24 V verwendet werden.“

b) § 3.03 Nr. 8 Buchstabe a ist in folgender Fassung anzuwenden:

„a) Glühlampen für die Nennspannungen 230 V, 115 V, 110 V und 24 V



Nennspannung	Nennleistung	max. Leistungsaufnahme ³⁾	Nennlebensdauer	Prüfwerte ³⁾		Leuchtkörper mm	
				Horizontale Lichtstärke ⁴⁾	Farbtemperatur	b	l
V	W	W	h	cd	K	mm	mm
24	40	43	1000	45	2360	0,72 ^{+0,1} ₀	13,5 ^{+1,35} ₀
110 oder 115	60	69		bis	bis	15 ^{+2,5} ₀	11,5 ^{+1,5} ₀
230	65	69		65	2856	15 ^{+2,5} ₀	11,5 ^{+1,5} ₀

Anmerkungen:

- 1) Toleranz für den Lichtschwerpunkt Abstand der 24 V/40 W-Lampe: ± 1,5 mm.
- 2) L: Breiter Lappen des Sockels P 28s steht links bei stehender Lampe gegen die Ausstrahlungsrichtung gesehen.
- 3) Vor dem Messen für Anfangswerte müssen die Glühlampen in Gebrauchslage 60 Minuten lang an der Nennspannung gealtert werden.
- 4) Im Ausstrahlungsbereich ± 10° bezogen auf eine horizontale Linie durch den Leuchtkörpermittelpunkt dürfen beim Drehen der Lampe um 360° um ihre Achse diese Werte nicht über bzw. unterschritten werden.“

PROTOKOLL 16

Vorschleusungsrecht

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 17

Standardisierung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt (2001-II-19)

1. In den letzten Jahren wurden in vielen Ländern Internetseiten mit Nachrichten für die Binnenschifffahrt eingerichtet. Die meisten der derzeit existierenden Dienste stellen Informationen in der Landessprache zur Verfügung. Da viele Nachrichten sicherheitsrelevant oder von größter Wichtigkeit für die Reiseplanung sind, würde die Verfügbarkeit aller Nachrichten für die europäischen Wasserstraßen in allen Sprachen zur Erhöhung der Sicherheit und der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt beitragen.
2. Die Standardisierung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt soll
 - die automatische Übersetzung der wichtigsten Inhalte der Nachrichten in alle Sprachen der beteiligten Staaten gewährleisten,
 - eine harmonisierte Struktur von Datensätzen in allen beteiligten Staaten bereitstellen, um die Integration der Nachrichten in Reiseplanungssysteme zu erleichtern,
 - einen Standard für Wasserstandsinformationen zur Verfügung stellen,
 - mit der Datenstruktur von Inland ECDIS kompatibel sein, um die Integration von Nachrichten für die Binnenschifffahrt in Inland ECDIS zu erleichtern,
 - den Datenaustausch zwischen verschiedenen Staaten erleichtern.
3. Es wird nicht möglich sein, alle Informationen, die in den Nachrichten enthalten sind, zu standardisieren. Ein Teil der Informationen wird als „freier Text“ ohne automatische Übersetzung zur Verfügung gestellt. Der standardisierte Teil sollte alle Informationen abdecken, die
 - für die Sicherheit der Binnenschifffahrt wichtig sind
 - für die Reiseplanung benötigt werden.Ergänzende Informationen können als freier Text gegeben werden.
4. Wasserstandsinformationen sind sowohl für die Reiseplanung als auch die Sicherheit von Bedeutung. Derzeit gibt es keinen europäischen Standard für die Referenzierung von Wasserstandsinformationen. Der Standard enthält eine Liste der für die Binnenschifffahrt wichtigen Pegel mit ihren Nullpunkten. Die Wasserstandsinformationen in den Nachrichten können daher wie bisher auf den Pegelnullpunkt bezogen werden, und die Software an Bord kann die absolute Höhe unter Verwendung der Referenzdaten aus dem Standard berechnen.
5. Wenn die zuständigen Behörden Nachrichten für die Binnenschifffahrt ihres eigenen Landes zur Verfügung stellen, die auch für anderssprachige Nutzer lesbar sein sollen, sind sie gemäß diesem Standard in dem vorgegebenen internationalen Datenformat im Internet zu veröffentlichen.
6. Nachrichten nach diesem Standard können zusätzlich zum Beispiel über folgende Wege zur Verfügung gestellt werden:
 - WAP Dienste,
 - E-Mail Dienste.

7. Um den Nutzen des Standards zu erhöhen und die Binnenschifffahrt weiträumiger zu informieren, scheint ein Datenaustausch zwischen den Behörden geboten. Alle Behörden, die diesen Standard verwenden, können Nachrichten anderer Behörden und Staaten in ihre eigenen Dienste integrieren. Die am Datenaustausch Beteiligten (Behörden) können das Verfahren zur Übermittlung der Nachrichten unter Verwendung von Sende- oder Abfragemethoden direkt vereinbaren.
8. Überarbeitungen (Updates) dieses Standards einschließlich neuer standardisierter Codes und zusätzlicher Sprachen werden von allen beteiligten Behörden an die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt übermittelt und von dieser auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit dem Ziel, möglichst frühzeitig den Einsatz moderner Informationssysteme an Bord von Binnenschiffen und insbesondere die Verbreitung von Nachrichten für die Binnenschifffahrt mit diesen Informationssystemen zu fördern,

in der Erkenntnis, dass eine Verbreitung von Nachrichten für die Binnenschifffahrt über Landes- und Sprachgrenzen hinweg einen Beitrag zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und der Sicherheit von Binnenschiffstransporten leistet,

in dem Bewusstsein, dass eine Standardisierung notwendig ist, um mit diesen Informationssystemen Nachrichten für die Binnenschifffahrt effektiv und sicher verbreiten zu können,

beschließt den Inhalt des Standards Nachrichten für die Binnenschifffahrt, der als Anlage zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache beigefügt ist; bei Unklarheiten über Begriffsbestimmung oder Wortbedeutungen des Standards ist die Fassung in englischer Sprache maßgebend,

ersucht ihre Mitgliedstaaten und alle anderen europäischen Staaten, in denen Binnenschifffahrt betrieben wird, den zuständigen Behörden und anderen betroffenen Parteien zu empfehlen, Nachrichten für die Binnenschifffahrt in Übereinstimmung mit diesem Standard auszutauschen,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, den Standard fortzuführen und - insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts - notwendige Änderungen in eigener Zuständigkeit zu beschließen; die Arbeitsgruppe RIS soll hierzu in Zusammenarbeit mit der bestehenden europäischen Expertengruppe „Notices to Skippers“ Vorschläge ausarbeiten,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, evtl. notwendige Änderungen bestehender Vorschriften, zum Beispiel der RheinSchPV, erarbeiten zu lassen,

ermächtigt die Arbeitsgruppe RIS, Änderungen der Referenztabellen des Standards in eigener Zuständigkeit und nach einem von ihr zu bestimmenden Verfahren zu beschließen und bekannt zu machen.

Anlage: Standard Nachrichten für die Binnenschifffahrt

(Diese Anlage wird getrennt veröffentlicht).

CC/R (04) 1 – Endg. Addendum 2

RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

PROTOKOLL 18

**Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art
(§§ 1.01, 5.02, 5.06, 22a.05)**

Beschluss

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

- a) § 1.01 Nr. 83 – Höchste Klasse
(angenommen mit Beschluss 2001-II-21),
- b) § 5.02 Nr. 1 – Probefahrten
(angenommen mit Beschluss 2000-III-21),
- c) § 5.06, Überschrift – Geschwindigkeit (Vorausfahrt)
(angenommen mit Beschluss 2000-III-21),
- d) § 5.06 Nr. 3 – Geschwindigkeit über 40 km/h
(angenommen mit Beschluss 2000-III-21),
- e) § 22a.05 – Zusätzliche Anforderungen
(angenommen mit Beschluss 2001-I-18),
- f) § 22a.05 Nr. 1 Buchstabe a Absatz 1 – Mehrschraubenantrieb
(angenommen mit Beschluss 2001-II-21),
- g) § 22a.05 Nr. 2 – Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m oberhalb Mannheim (nur französische Fassung)
(angenommen mit Beschluss 2001-II-21),
- h) § 22a.05 Nr. 3 – Anforderungen an Fahrgastschiffe mit L von mehr als 110 m oberhalb Mannheim
(angenommen mit Beschluss 2001-II-21).

Diese Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2004 bis 30. September 2007.

PROTOKOLL 19

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 24.02 und 24.03)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung der Bestimmungen an den Stand der Technik sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu § 24.02 und § 24.03, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten vom 1. Oktober 2004 bis zum 30. September 2007.

Anlage zu Protokoll 19

1. In der Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 sind die Angaben zu § 8.05 Nr. 6 in folgender Fassung anzuwenden:

„Nr. 6 Satz 3 bis Satz 5	Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“
--------------------------------	---	---

2. In der Tabelle zu § 24.03 Nr. 1 sind die Angaben zu § 15.02 Nr. 2 in folgender Fassung anzuwenden:

„15.02 Nr. 2	Wasserdichte Fenster	E.U.“
--------------	----------------------	-------

3. In der Tabelle zu § 24.03 Nr. 1 sind die Angaben zu § 15.03 Nr. 2 bis Nr. 8 in folgender Fassung anzuwenden:

„15.03 Nr. 2 bis 8	Tauchgrenze, wenn kein Schottendeck	E.U.“
-----------------------	-------------------------------------	-------

PROTOKOLL 20

Sicherheit der Fahrgastschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass

- die bestehenden Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung an Fahrgastschiffe nicht mehr ausreichend dem Stand der Technik Rechnung tragen,
- die bestehenden verordnungsrechtlichen Anforderungen der Rheinschifffahrt an den sicheren Betrieb der Fahrgastschiffe, insbesondere in Bezug auf das erforderliche Sicherheitspersonal und deren Qualifikation, nicht mehr den in vergleichbaren Situationen allgemein angewandten Standards entsprechen,

im Hinblick auf eine fortschreitende Harmonisierung der technischen Bestimmungen für die Schiffsicherheit in Europa,

nach einem intensiven Meinungsaustausch mit den internationalen Verbänden des Schifffahrtsgewerbes und der Schiffbauindustrie, den anerkannten Klassifikationsgesellschaften und im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft,

mit dem Ziel, für Fahrgäste in der Rheinschifffahrt ein angemessenes Sicherheitsniveau zu gewährleisten,

nach Kenntnisnahme,

- dass der Untersuchungsausschuss einen Entwurf für ein revidiertes Kapitel 15 – Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung und
- dass der Ausschuss für Arbeits-, Sozial- und Berufsausbildungsfragen einen Entwurf für eine Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt

vorbereitet haben,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, den Vorschlag zur Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung abschließend zu prüfen hinsichtlich Erläuterung der Sicherheitsanforderungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Erleichterungen für bestimmte Fahrgastschiffe nach § 15.15 des Entwurfs, Übergangsbestimmungen, niederländische und französische Sprachfassung, Anmerkungen der gemeinsamen Expertengruppe mit der Europäischen Gemeinschaft und ihr bis zum Herbstplenium 2004 einen endgültigen Vorschlag vorzulegen,

beauftragt ihren Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, den Entwurf einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt abschließend auf seine Übereinstimmung mit den vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zu prüfen und ihr bis zum Herbstplenium 2004 einen endgültigen Vorschlag vorzulegen,

beauftragt ihre betroffenen Ausschüsse, auch danach noch Maßnahmen, die es ermöglichen, aufgrund organisatorischer Vorkehrungen oder vorteilhafter regionaler Bedingungen auf bestimmte technische Ausrüstungen vorhandener Schiffe zu verzichten, zu prüfen und diese zur Übernahme in die Verordnungen der Zentralkommissionen vorzuschlagen,

fordert die internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes auf, ihr konkrete Vorschläge für derartige Maßnahmen zu unterbreiten.

PROTOKOLL 21
ADNR-Änderungen
Beschluss

Die Zentralkommission,
in dem Bestreben, die Harmonisierung der internationalen Gefahrgutregelungen zu fördern,
zur Anpassung der Bestimmungen an den Stand der Technik sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter,
ändert gemäß Anlage 1 zu diesem Beschluss die Verweise, die in dem Beschluss 2001-II-27 (I) aufgeführt sind,
billigt die in Anlage 2 zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen zum ADNR.
Diese Änderungen treten am 1. Januar 2005 in Kraft.

Die Vorschriften für die Sicherung (1.10 sowie die Folgeänderungen 1.3.1 letzter Satz und 8.1.2.1 I) werden jedoch erst in der Herbstsitzung 2004 endgültig beschlossen. Der Ausschuss für gefährliche Güter wird beauftragt, die gegebenenfalls notwendigen Anpassungen dieser Bestimmungen an die Gegebenheiten der Rhein- und Binnenschifffahrt, auch mit Berücksichtigung der Überlegungen der Ad hoc-Arbeitsgruppe „Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs vor Terroranschlägen“ vorzubereiten.

Anlage 1 zu Protokoll 21

In Beschluss 2001-II-27 (I) den Verweis „7.2.4.11“ ändern in: „7.2.4.11 (Ladungsbuch)“ und „8.1.2.3 a) und h)“ ändern in „8.1.2.3 a) und j)“.

Anlage 2 zu Protokoll 21 - ADNR-Änderungen

(Diese Anlage wird getrennt veröffentlicht).

CC/R (04) 1 – Endg. Addendum 3

PROTOKOLL 22

ADNR-Verfahren für die Zulassung zur Beförderung in Tankschiffen von Stoffen, die noch nicht in 3.2 Tabelle C ADNR aufgenommen worden sind

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter,

beschließt die in der Anlage aufgeführten Änderungen zu dem mit Beschluss 2001-II-27(II) angenommenen Verfahren für die Zulassung zur Beförderung in Tankschiffen von Stoffen, die noch nicht in 3.2 Tabelle C ADNR aufgenommen worden sind,

fordert die Rheinuferstaaten und Belgien auf, diese Änderungen ab 1. Januar 2005 anwenden zu lassen.

Anlage zu Protokoll 22

Das mit Beschluss 2001-II-27 (II) angenommene Verfahren wird wie folgt geändert:

In Anlage 2.1 Punkt 3 – Sicherheitstechnische Eigenschaften am Ende folgende Frage mit Nr. 3.11 anfügen:

"3.11 Treten beim Wiederaufheizen dieses Stoffes gefährliche Reaktionen auf?

- ja
- nein"

In Anlage 2.2 – Einstufungskriterien für die Stoffe

Buchstabe B – Spalte 9: Bestimmung der Ladetankausrüstung erhält Punkt (2) folgenden Wortlaut:

"(2) Ladungsheizmöglichkeit

Eine Ladungsheizmöglichkeit ist erforderlich,

- wenn der Schmelzpunkt des zu befördernden Stoffes größer oder gleich + 15 °C ist oder
- wenn der Schmelzpunkt des zu befördernden Stoffes größer als 0 °C und kleiner als + 15 °C ist und die Außentemperatur höchstens 4 K über dem Schmelzpunkt liegt. In der Spalte 20 wird die Nr. "6" eingetragen sowie die Temperatur, die sich ergibt aus: Schmelzpunkt + 4 K."

Folgende neue Nr. (4) wird angefügt:

"(4) Ladungsheizungsanlage an Bord

Eine Ladungsheizungsanlage an Bord ist erforderlich

- bei Stoffen, die nicht erstarren dürfen, da beim Wiederaufheizen gefährliche Reaktionen nicht auszuschließen sind, und
- bei Stoffen, deren Temperatur zuverlässig einen Abstand von mindestens 15 K zum Flammpunkt des Stoffes aufweisen muss."

Zu Buchstabe L-Spalte 20: Bestimmung der Eintragungen der zusätzlichen Anforderungen oder Bemerkungen:

Die Anweisung zu Bemerkung 7 erhält folgenden Wortlaut:

"Bemerkung 7: Bemerkung 7 ist in Spalte 20 einzutragen bei Stoffen, deren Schmelzpunkt größer oder gleich + 15 °C ist."

Folgende neue Anweisungen anfügen:

- "Bemerkung 35: Bemerkung 35 ist in Spalte 20 einzutragen bei Stoffen, die als Kühlanlage kein direktes System benutzen dürfen.
- Bemerkung 36 Bemerkung 36 ist in Spalte 20 einzutragen bei Stoffen, die als Kühlanlage nur ein indirektes System benutzen dürfen.
- Bemerkung 37 Bemerkung 37 ist in Spalte 20 einzutragen bei Stoffen, bei denen das Ladungsbehältersystem dem vollen Dampfdruck der Ladung bei den oberen Umgebungstemperaturen ohne Berücksichtigung eines Systems, das mit verdampfendem Gas arbeitet, standhalten muss.
- Bemerkung 38 Bemerkung 38 ist in Spalte 20 einzutragen bei Mischungen, deren Siedebeginn gemäß Norm ASTM D 86-01 größer als 60 °C ist."

PROTOKOLL 23

ADNR - Österreichische und tschechische Sachkunde-Bescheinigungen

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter,

gemäß 8.2.1.2 ADNR,

erklärt die Bescheinigungen über besondere Kenntnisse des ADN, die von der zuständigen Behörde Österreichs und die Bescheinigungen über besondere Kenntnisse des ADNR, die von der zuständigen Behörde Tschechiens ausgestellt werden, als gleichwertig mit den ADNR-Bescheinigungen.

Diese Anerkennung auf Gleichwertigkeit erfolgt:

- nach Prüfung durch das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt der Übereinstimmung der einschlägigen österreichischen und tschechischen Bestimmungen mit denjenigen des ADNR und der ZKR-Mitgliedstaaten;
- nach Feststellung der Gegenseitigkeit, das heißt, dass ADNR-Bescheinigungen in Österreich und in Tschechien anerkannt werden.

Die Muster der österreichischen und tschechischen Bescheinigungen werden diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

PROTOKOLL 24

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke

- **Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim**
- **Wasserstand am Pegel Iffezheim**

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

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

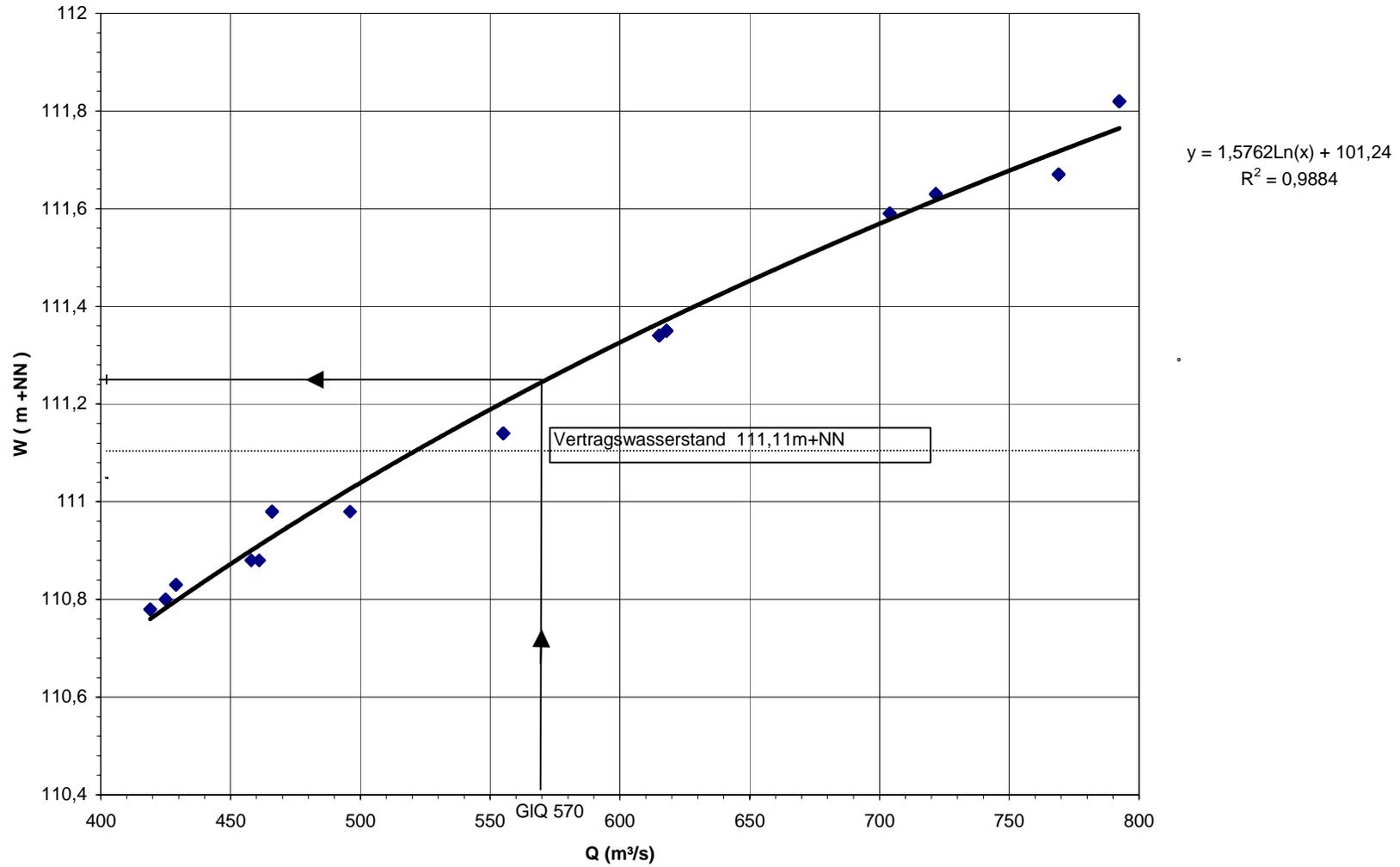
nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres ständigen technischen Ausschusses und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Im Sommer 2003 wurde seit sieben Jahren erstmals wieder die Abflüsse im Bereich des GIQ am Vertragspegel Iffezheim erreicht (siehe Abb.1). Damit war es möglich die Vertragskriterien der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung (vom 16.7.1975) und zum deutsch-französischen Vertrag (vom 4.7.1969) in der Realität zu überprüfen. Wie man der Abb. 1 entnehmen kann, wird der Vertragswasserstand von 111,11m + NN überschritten. Die Einhaltung der vertraglichen Bedingungen bei einem Abfluss von 570 m³/s wurde nachgewiesen.
- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten;
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.

Anlage

Anlage zu Protokoll 24

Wasserspiegelhöhen am Vertragspegel Iffezheim (Rhein km 336,201) im GIQ-Bereich 2003



PROTOKOLL 25

Neubau einer Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein bei Weil (Rhein-km 170,18)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres ständigen technischen Ausschusses,

mit Hinweis darauf, dass die Funktion der Revierzentrale Basel einschließlich der ihr zugehörenden ortsfesten Radarantenne nicht gestört werden darf,

eingedenk der Tatsache, dass die Stadt Weil zugesichert hat, bei Bedarf die zur Revierzentrale gehörenden Radarantenne auf das benachbarte Fabrikgebäude zu setzen und Videoanlagen zur Überwachung nicht mehr einsehbarer Wasserflächen zu installieren,

billigt gemäß den bestehenden Vertragswerken den Neubau einer Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein bei Weil.

Der Bericht des ständigen technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage zu Protokoll 25

Bericht des ständigen technischen Ausschusses über den Neubau einer Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein bei Weil

1. Art der Brücke:
Das Haupttragwerk ist eine Bogenbrücke mit einer Stützweite von ca. 230 m. Der Bogen verläuft auf ca. 200 m über dem Brückendeck, im Uferbereich auf jeweils 15 m darunter. Der Bogenstich beträgt 22 m entsprechend L/10,45 für den Gesamtbogen.
2. Nächster Ort / Stadt:
Weil am Rhein (D), Huningue (FR), Basel (CH)
3. Rhein-km: 170,18
4. Art der Baumaßnahme:
Herstellen einer Fußgänger und Fahrradbrücke über den Rhein
5. Fahrwasserbreite: 155 m
6. Fahrrinnenbreite: 88 m

A. Allgemeine Beschreibung

7. Anzahl Pfeiler im Strom: 2 (in unmittelbarer Ufernähe)
8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrwasserrinne / Fahrwasser: keine
9. Breite des Brückenüberbaues in Fahrrinnenmitte: 8 m
10. Abstand des nächsten Brückenbauwerkes:
Palmrainbrücke (Unterstrom), ca. 1095 m

B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt

11. Höchster Punkt des Bogenscheitels
Unterkante Überbau = 253,73 m NN in Brückenmitte
12. HSW = 244,65 m NN
13. Minimale Durchfahrtsbreite im Bereich der Durchfahrtsbreite: 7,80 m
14. Durchfahrtsbreite mit einer Höhe von 7,80 m: 155 m

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

15. Begutachtung durch Sachverständige / Behörden / Institut:
Das positive Gutachten der Fachstelle für Verkehrstechniken der WSV liegt vor.
16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:
Entfallen
17. Geplante Konstruktionsform der Brücke: Bogenbrücke
18. Geplantes Konstruktionsmaterial: Stahl

D. Schifffahrtszeichen

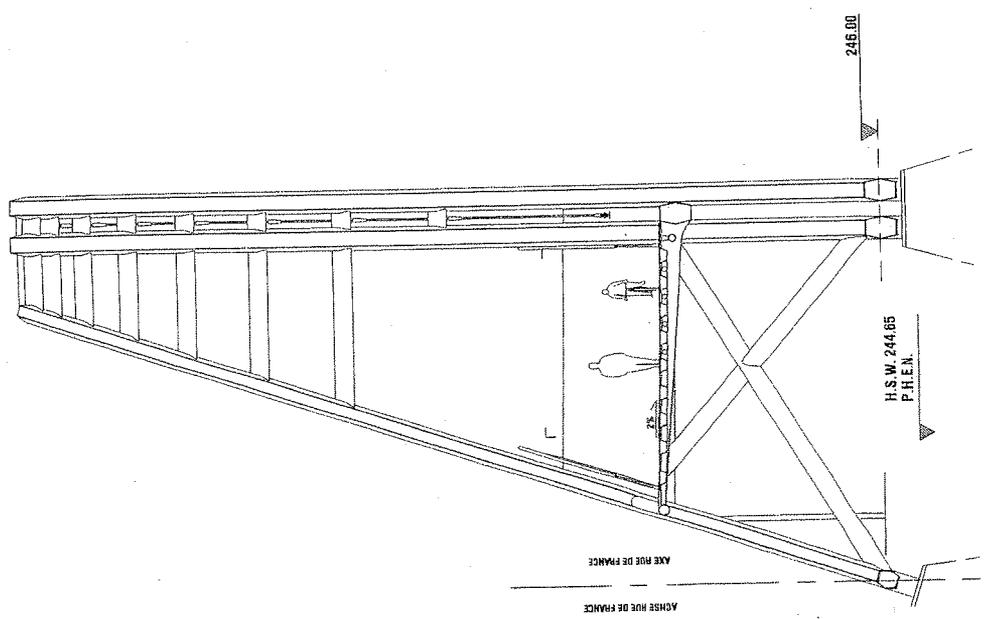
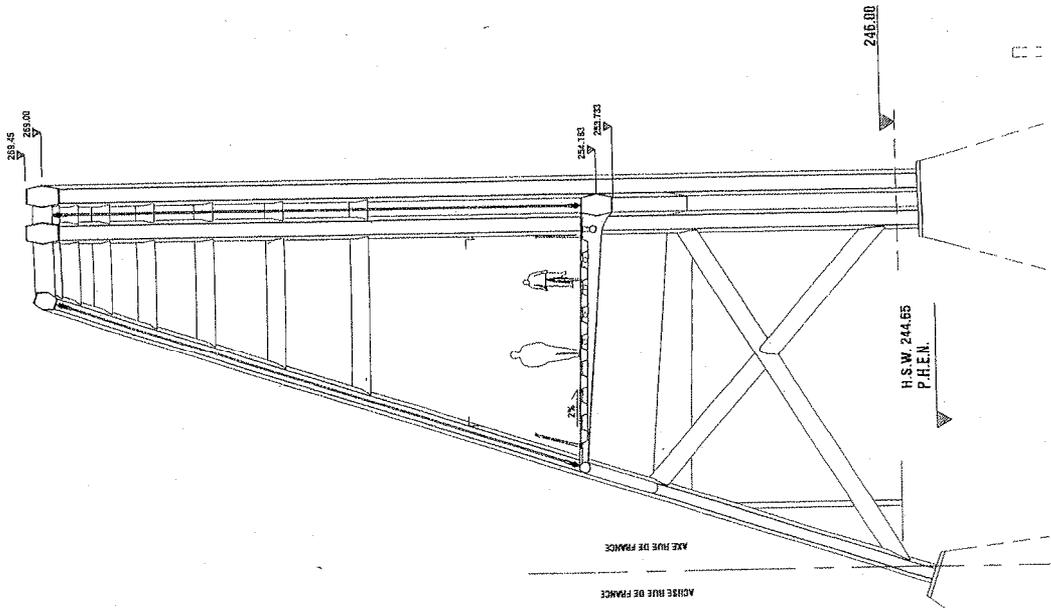
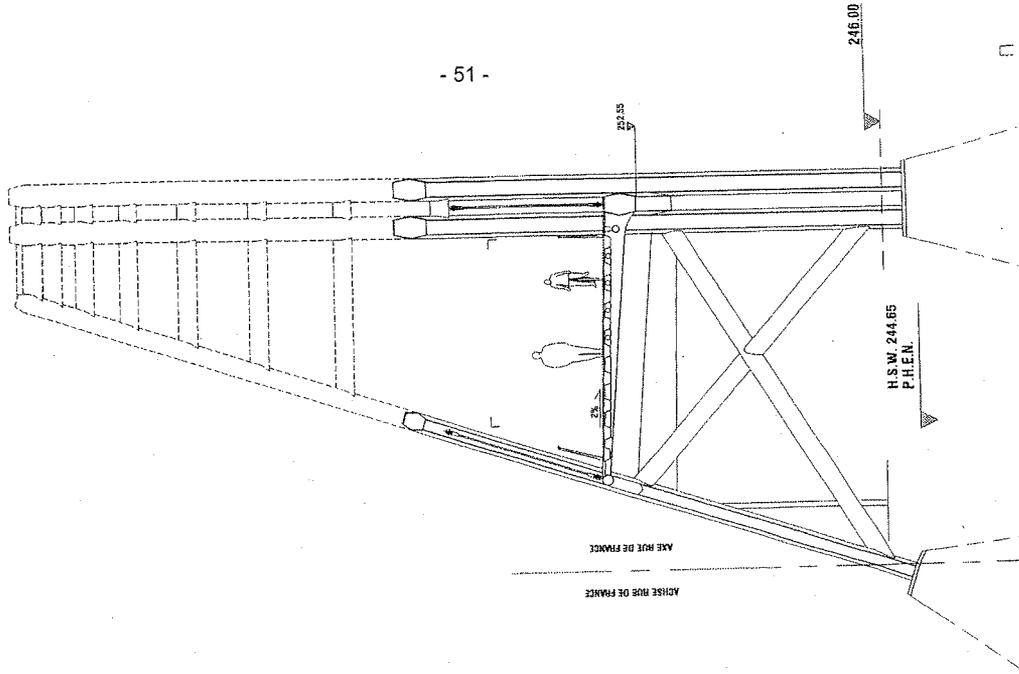
19. Schifffahrtszeichen nach Anlage 7 der RheinSchPV für die Berg- und Talfahrt:
Zu Berg- und Talzeichen A.10 der Anlage 7 der RheinSchPV.

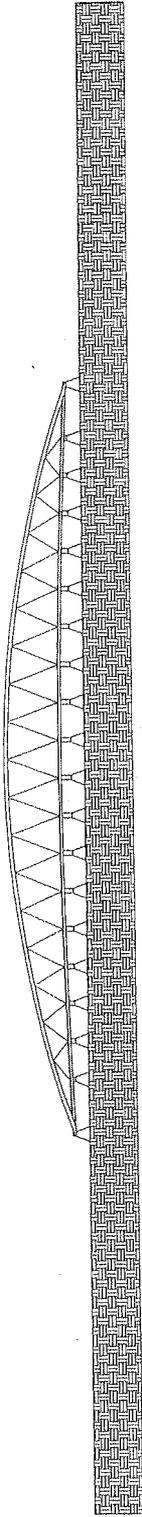
E. Angaben zum Bauablauf

20. Art der Brückenmontage
Die Gründung an den Bogenkämpfern werden von Pontons oder kleinen Behelfsbrücken aus hergestellt.
Die Stahlkonstruktion der dreiecksförmigen Kämpferbereiche werden mit einem Schwimmkran vom Wasser oder mit einem Autokran von Land montiert.
Gleichzeitig wird das Mittelstück (Bogen, Hänger, Überbau) an geeigneter Stelle vormontiert.
Dieses Mittelstück mit einer Länge von ca. 200 m und einem Gewicht von ca. 1000 t wird anschließend eingeschwommen und –gehoben.
21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung
Keine Einschränkungen während der Vormontage
22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperre
Totale Schifffahrtssperre während dem Einschwimmen und –heben des Mittelstücks für ca. 1 Tag.

Anhängen:

Plan: Grundriss, Ansicht Süd,	M 1:500,	19.2.2004
Plan: Querschnitte,	M 1:100,	19.2.2004
Montageplan – Schema A4		

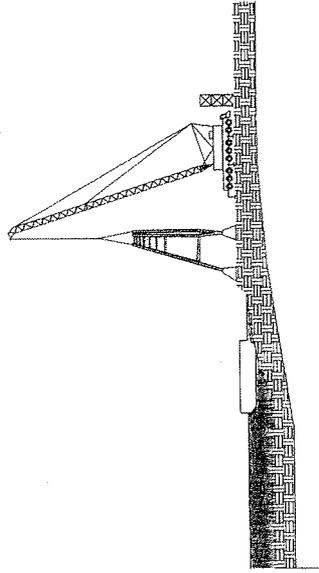




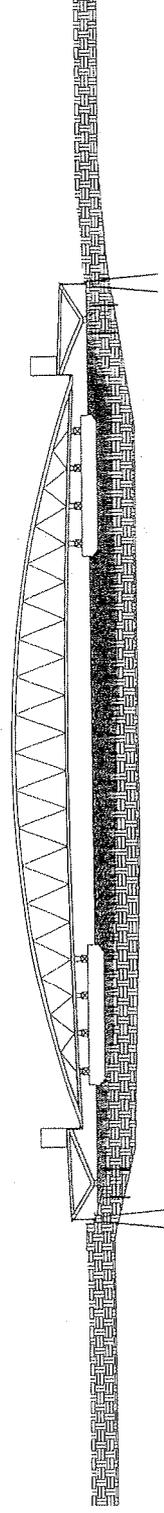
1



2



3



4

MONTAGEFOLGE

PROTOKOLL 26

Neubau einer Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel (Rhein-km 813,89)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres ständigen technischen Ausschusses,

stellt fest, dass der Neubau einer Straßenbrücke und der Abriss der bestehenden Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel-Büderich im Zuge der Bundesstraße 58 keine Einwände aus der Sicht der Rheinschifffahrt hervorrufen.

Der Bericht des ständigen technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigelegt.

Anlage zu Protokoll 26

Bericht des ständigen technischen Ausschusses über den Neubau einer Neubau einer Straßenbrücke und den Abriss der bestehenden Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel-Büderich im Zuge der Bundesstraße 58

1. Art der Brücke
 - einhüftige Schrägseilbrücke gemäß Erlass des BMVBW vom 13. Juli 2000, Gz.: S 21/40.25.78.1058/24 NW 2000
2. Nächster Ort/Stadt
 - Wesel
3. Rhein-km
 - ca. 813,89
4. Art der Baumaßnahme
 - Neubau und Abriss der bestehenden Straßenbrücke Wesel-Büderich im Zuge der B 58
5. Fahrwasserbreite
 - 300 m bei Mittelwasser
6. Fahrinnenbreite
 - 150 m
- A. Allgemeine Beschreibung**
7. Anzahl der Pfeiler im Strom
 - sieben, alle im Rheinvorland, im Abflussquerschnitt des Rheins liegend
8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne/Fahrwasser
 - 0, da pfeilerfreie Überspannung – Stützweite 340 m – des Fahrwassers
9. Breite des Brückenüberbaues in Fahrinnenmitte
 - 33,50 m
10. Abstand des nächsten Brückenbauwerkes nach Oberstrom
 - 10 m zum vorhandenen Brückenbauwerk, befristet bis zu dessen Abbruch

B. Lichtraumprofil

- a) Brücken mit gerader Unterkante/Höhe der Durchfahrtsöffnungen
- 11a. Niedrigster Punkt des Überbaues (NN + m)
- HSW II + 9,16 m = 21,84 m + 9,16 m = NN + 31,00 m
- 12a. HSW (NN + m)
- HSW I = NN + m 19,94 m; HSW II = NN + 21,84 m
- 13a. Durchfahrtshöhe
- 9,16 m
- 14a. Durchfahrtsbreite, über der diese Höhe ständig mindestens vorhanden ist
- 300 m
- b) Bogenbrücke
- nicht zutreffend

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

15. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut
- Im Rahmen der Aufstellung der Ausführungsunterlagen ist eine radartechnische Begutachtung durch die Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (ehemals Seezeichenversuchsfeld) in Koblenz vorgesehen. Aufgrund einer ersten Einschätzung werden Störungen durch Scheinziele nicht erwartet.
16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden
- Störungen durch Scheinziele werden nicht erwartet
17. Geplante Konstruktionsform der Brücke
- einhüftige Schrägseilbrücke, im Strombereich mit einem Überbau aus Stahl und im Vorlandbereich aus Spannbeton. Beide Längssysteme sind am Y-förmigen Pylon aus Stahlbeton biegesteif miteinander gekoppelt. Es ist nur eine Seilebene vorgesehen. Der Fahrbahnüberbau besteht aus einem torsionssteifen mehrzelligen Hohlkasten.
18. Geplantes Konstruktionsmaterial
- Stahl- und Spannbeton

D. Schifffahrtszeichen

19. Schifffahrtszeichen nach Anlage 7 der RheinSchPV für die Berg- und Talfahrt
- keine

E. Angaben zum Bauablauf

20. Art der Brückenmontage
- die Pylonherstellung erfolgt mittels Kletterschalung, die Herstellung des Überbaus im Stromfeld erfolgt im Freivorbau, teilweise mit Hilfsabspannung. Die Vorlandbrücken werden auf einem bodengestützten Lehrgerüst hergestellt. Als Baubeginn ist Ende 2004 vorgesehen, die Fertigstellung ca. Ende 2008.
21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung
- nicht vorgesehen
22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/Halbseitig)
- Im Planfeststellungsbeschluss wird die Nebenbestimmung aufgenommen, dass der Bau der neuen Brücke und der Rückbau der vorhandenen Brücke ohne Vollsperrung der Schifffahrt zu erfolgen hat.

Anhängen:

Plan: Ansicht

Plan: Querschnitt

PROTOKOLL 27

Fahrt mit großen Schubleichtern auf dem Rhein

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichts der Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses, ihres Polizeiausschusses und ihres Untersuchungsausschusses im Bezug auf die Vorschläge des Schifffahrtsgewerbes über die Fahrt auf dem Rhein von Schubverbänden mit vier großen Leichtern,

unter Vorbehalt eines positiven Ergebnisses der noch laufenden Prüfung der möglichen zusätzlichen Erosion des Flussbettes,

beauftragt ihre zuständigen Ausschüsse, die Möglichkeiten weiter zu untersuchen und Bedingungen zu formulieren, unter welchen Probefahrten mit Schubverbänden, die aus solchen großen Schubleichtern zusammengesetzt sind, sicher durchgeführt werden können, und falls erforderlich, eine Anpassung der Verordnungen vorzubereiten und ihr die Vorschläge dazu anlässlich der nächsten Plenarsitzung vorzulegen.

KENNTNISNAHMEN

PROTOKOLL 28

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von

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

Anlagen zu Protokoll 28

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes 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-I-26	Änderung der RheinSchPV infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 4.06	I	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-I-27	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen, Vorschriften für den Einbau, und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern infolge des Standards Inland ECDIS	I	1.4.2003	8.1.2003	3.4.2003		7.6.2002
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
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004				29.1.2003
2002-II-17	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	2.7.2003			29.1.2003
2002-II-18	Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2003-II-22	Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22 1 §§ 1.01, 6.20, 7.08, 14.11 2. 10.01	I		5.12.2003	23.1.2004	9.2.2004	12.12.2003
			1.4.2004				
			1.1.2004				

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	„)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich	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 Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	„)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)		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 I 1.10.2003	31.7.2002	**))	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in					
			D	B	F	NL	CH	
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004		**)			18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007		**)			18.12.2003

¹⁾ I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

²⁾ In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

3. ADNR: Inkraftsetzung

ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004		12.12.2003

5. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

6. **Handbuch Binnenschiffahrtfunk** – Geänderte Seiten
(Beschluss 2001-II-18)

**DONAUKOMMISSION
MOSELKOMMISSION
ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

HANDBUCH

BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

Allgemeiner Teil

Ausgabe 2004

Budapest, Trier und Straßburg

ANHANG 2

TABELLEN DER KANÄLE, SENDEFREQUENZEN, ÄQUIVALENTE STRAHLUNGSLEISTUNG (ERP), AUSGANGSLEISTUNG (OP) UND VERKEHRSKREISE FÜR DEN BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

1. Tabelle 1

Kanal	Besondere Fußnoten	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff-Schiff	Schiff-Hafen-behörde	Nautische Information
		Schiffsfunk-stelle	Ortsfeste Funkstelle			
60	a)	156,025	160,625			X
01	a)	156,050	160,650			X
61	a)	156,075	160,675			X
02	a)	156,100	160,700			X
62	a)	156,125	160,725			X
03	a)	156,150	160,750			X
63	a)	156,175	160,775			X
04	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			X
05	a)	156,250	160,850			X
65	a)	156,275	160,875			X
06	a) b)	156,300	156,300	X		
66	a)	156,325	160,925			X
07	a)	156,350	160,950			X
67	a) c)	156,375	156,375			X
08	a) q)	156,400	156,400	X		
68	a)	156,425	156,425			X
09	a) b) d)	156,450	156,450			X
69	a)	156,475	156,475			X
10	e)	156,500	156,500	X		
70	a)	156,525	156,525	Digitaler Selektivruf für Not, Sicherheit und Anruf		
11		156,550	156,550		X	
71		156,575	156,575		X	
12		156,600	156,600		X	
72	a) r)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f) g)	156,675	156,675			X
14	q)	156,700	156,700		X	

**MOSELKOMMISSION
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**HANDBUCH
BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

**Regionaler Teil
Rhein (Basel – offenes Meer) und Mosel**

Ausgabe 2004

Trier und Straßburg

Rhein (Fortsetzung)

Rhein-km	Rufname	Kanal		
		Nautische Information		Hafen
		Revier	Schleuse	
352,00-385,00	Oberwesel Revierzentrale	22		
360,00	Rheinhafen Karlsruhe			11
367,50	Ölhafen Karlsruhe			12
380,00-443,00	Oberwesel Revierzentrale	18		
426,00	Ludwigshafen Hafen			71, 74
428,00	Mannheim Hafen Difffenébrücke Mannheim			11 14
426,40-500,00	Oberwesel Revierzentrale	22		
465,50-527,60	Oberwesel Revierzentrale	18		
499,00-543,00	Oberwesel Revierzentrale	22		
533,80-577,00	Oberwesel Revierzentrale	18		
578,00-626,20	Oberwesel Revierzentrale	22		
608,00-644,00	Oberwesel Revierzentrale	18		
636,50-753,50	Duisburg Revierzentrale	22		
672,00	Wesseling Hafen			12
672,00	Godorf Hafen			14
746,50-800,00	Duisburg Revierzentrale	18		
740,00	Neuss Hafen			71
743,10	Marina Düsseldorf Port			11
702,00-773,00	Duisburg Revierzentrale			23
780,00	Duisburg Hafen			14
	Klappbrücke Marientor			71
	Hubbrücke Schwanentor			71
	Marina Duisburg			12
778,40-853,80	Duisburg Revierzentrale	22		
830,00-865,00	Duisburg Revierzentrale	18		
853,60	Schute Emmerich			71

Verkeerscentrale Hartel

Plaatweg 11
NL-3297 KW Rotterdam

Telefon: (010) 2522613
Fax: (010) 2522635

Verkeerscentrale Hoek von Holland

Koningin Emmaweg 9
NL-3151 HG Hoek van Holland

Telefon: (010) 2522801
Fax: (010) 2522811

Verkeerscentrale Maasboulevard

Rijnspoorwade 40
NL-3063 NK Rotterdam
Telefon: (010) 2522601

Verkeerscentrale Stad

Lekstraat 14
NL-3029 BN Rotterdam
Telefon: (010) 2522750
Fax: (010) 4251722

Regiopolitie Rotterdam-Rijnmond

Zeehavenpolitie
Sint Jobsweg 6
NL-3024 EJ Rotterdam
Telefon: 0900 8844
Fax: (010) 2750121

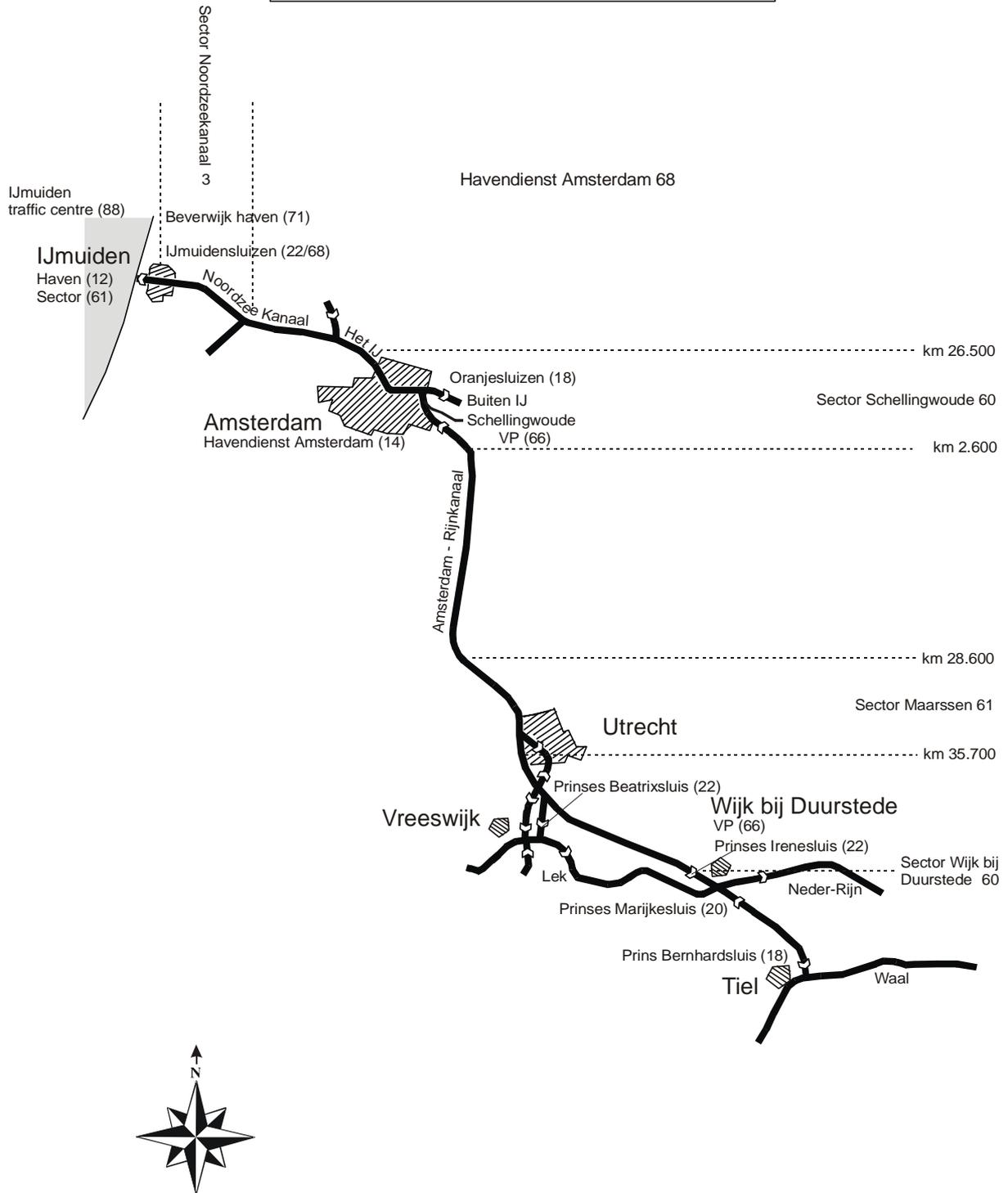
Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)

Dienst Waterpolitie
Postbus 867
NL-3300 AW Dordrecht
Telefon: (078) 6482160
Fax: (078) 6482195

Meldkamer KLPD Driebergen (Tag und Nacht)

Telefon: (0343) 535353 / 535355
Fax: (0343) 514620

AMSTERDAM - RIJNKANAAL - NOORDZEEKANAAL



7. Merkblatt Inland ECDIS - Neufassung
(Beschluss 2002-I-28)

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Merkblatt
Ausgabe 23.März 2004

Inland ECDIS

„Electronic Chart Display and Information System“ auf Binnenschifffahrtsstraßen

Inhalt

- 1 Grundlagen
 - 1.1 Zweck
 - 1.2 Begriffe
 - 1.3 Eigenschaften von ECDIS
 - 1.4 Ergänzende Eigenschaften von Inland ECDIS
- 2 Inland ECDIS Standard
 - 2.1 Zweck
 - 2.2 Rechtsgrundlagen
 - 2.3 Aktuelle Edition
 - 2.4 Vorschriften für Inland ECDIS Geräte
 - 2.5 Gliederung des Standards
 - 2.6 Kompatibilität mit dem maritimen ECDIS
- 3 Betriebsarten
 - 3.1 Informationsmodus
 - 3.2 Navigationsmodus
- 4 Konfigurationen von Inland ECDIS Geräten
- 5 Konformitätstests für Inland ECDIS Geräte und –Anwendungen
 - 5.1 Inland ECDIS Geräte für den Informationsmodus
 - 5.2 Inland ECDIS Geräte für den Navigationsmodus
- 6 Inhalte der Elektronischen Karte (Inland ENC, IENC)
- 7 Herstellen und Prüfen der Inland ENCs
- 8 Inland ENC Datenproduktion
 - 8.1 Wasserstraßen in Belgien
 - 8.2 Wasserstraßen in den Niederlanden
 - 8.3 Bundeswasserstraßen in Deutschland
 - 8.4 Wasserstraßen in Frankreich
 - 8.5 Rhein in der Schweiz
 - 8.6 Donau in Österreich
 - 8.7 Donau unterhalb Österreich

Anhang

Kontaktadressen der Verwaltungen (Stand 23. März 2004)

1 Grundlagen

1.1 Zweck

Inland ECDIS ist ein System zur elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und zusätzlichen Informationen. Es soll zur Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt und damit auch zum Schutz der Umwelt beitragen. Zugleich soll Inland ECDIS die Arbeitsbelastung beim Steuern des Schiffes im Vergleich zu den traditionellen Navigations- und Informationsmethoden vermindern.

1.2 Begriffe

ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) ist der internationale Standard, wie er für die elektronische Seekarte und deren Darstellung von der International Maritime Organization (IMO), der International Hydrographic Organization (IHO) und der International Electrotechnical Commission (IEC) definiert ist.

Inland ECDIS ist der von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), der Donaukommission (DK) und der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UN/ECE) beschlossene Standard für ECDIS auf Binnenschifffahrtsstraßen. Inland ECDIS nutzt und ergänzt die Bestimmungen des maritimen ECDIS, ändert sie aber nicht.

Inland ENC ist die elektronische Binnenschifffahrtskarte in ECDIS. Sie enthält alle wesentlichen Karteninformationen und zusätzliche, für die Schifffahrt hilfreiche Informationen (Sachdaten).

Inland SENC ist die herstellereigene elektronische Binnenschifffahrtskarte. Sie ergibt sich aus der Transformation der Inland ENC in ein herstellereigenes Format. Die Inland SENC kann durch Daten des Herstellers ergänzt und gegen Kopieren geschützt werden.

1.3 Eigenschaften von ECDIS

Die elektronische Karte nach dem Standard ECDIS unterscheidet sich grundlegend von einer Papierkarte. Die Darstellung auf einem Bildschirm hat gegenüber der Papierkarte Vorteile. Diese beruhen auf folgenden Prinzipien:

- Objektorientierung mit Flächenobjekten (z.B. Landfläche), Linienobjekten (z.B. Uferlinie) und Punktobjekten (z.B. Tonne).
- Organisation der Objekte in einer Datenbank; dadurch ist die Zuordnung von Sachdaten (Attributen) zu jedem Objekt möglich.
- Vektordarstellung statt Rasterdarstellung; dadurch behalten Linien beim Zoomen ihre Strichstärke und Punktobjekte ihre Größe. Die Vektordateien sind klein im Vergleich zu Rasterdateien.
- Es gibt drei Stufen der Informationsdichte: Alles, Standard, Minimum.
- Jeder Objektart ist ein Maßstab zugeordnet, bei dem das Objekt beim Herauszoomen ausgeschaltet wird. Dadurch wird eine Überladung der Karte mit Informationen vermieden.
- Schriften werden beim Drehen der Karte immer aufrecht angezeigt.
- Die Karte kann dem Radarbild unterlegt werden.
- Die Karte kann während der Fahrt des Schiffes automatisch positioniert und ausgerichtet werden. Hierzu kann Satellitenortung mit Korrektursignalen (DGNSS) oder ohne Korrektursignale (GNSS) eingesetzt werden.

1.4 Ergänzende Eigenschaften von Inland ECDIS

- Binnenschifffahrtsspezifische Objekte wie Schifffahrtszeichen (z.B. Tafelzeichen)
- Anzeige der Bilder und der Sachdaten der Tafelzeichen in einem besonderen Fenster des Objektreports
- Anzeige der Tafelzeichen an Brücken entsprechend der Orientierung der Brücke
- Zwei neue Betriebsarten „Navigationsmodus“ und „Informationsmodus“ anstelle der Betriebsarten „Route Monitoring“ und „Route Planning“ im maritimen ECDIS.

Die Kartendarstellung auf elektronischem Wege ist nur ein Aspekt von ECDIS. Inland ECDIS ist auch ein Informationssystem, das dem Nutzer erlaubt, neben der graphischen Darstellung auch weitere Informationen über die dargestellten Objekte abzurufen. In diesem Rahmen wird es in Zukunft die Möglichkeit geben, z.B. Reiseplanungssoftware auf der Grundlage von Inland ECDIS Daten zu benutzen.

2. Inland ECDIS Standard

2.1 Zweck

Der Inland ECDIS Standard schafft einheitliche Grundlagen für die Verwendung elektronischer Binnenschifffahrtskarten und für Telematikanwendungen wie Transponder (z.B. das Automatic Identification System AIS) oder andere Methoden der Identifizierung, Ortung und Nachverfolgung von Fahrzeugen auf Binnenschifffahrtsstraßen.

2.2 Rechtsgrundlagen

- Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 31. Mai 2001: Standard „System zur Elektronischen Darstellung von Binnenschifffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS Standard)“ (2001-I-16)
- Empfehlung der Donaukommission vom 2./10. April 2001 (DK 201/VII-2001)
- Resolution Nr. 48 der UN/ECE (TRANS/SC.3/2001/1).

2.3 Aktuelle Edition

Die Edition 1.02 des Inland ECDIS Standards vom 16.10.2003 enthält:

- Wortlaut in englischer, deutscher, französischer und niederländischer Sprache
- Digitale Bibliotheken (Objektkatalog, Darstellungsbibliothek)
- Legende der Symbole
- Musterdatensatz (Inland Chart 1) mit Anzeigesoftware
- Test Inland ENC.

Die Edition 1.02 des Inland ECDIS Standards ist im Internet veröffentlicht unter www.ccr-zkr.org.

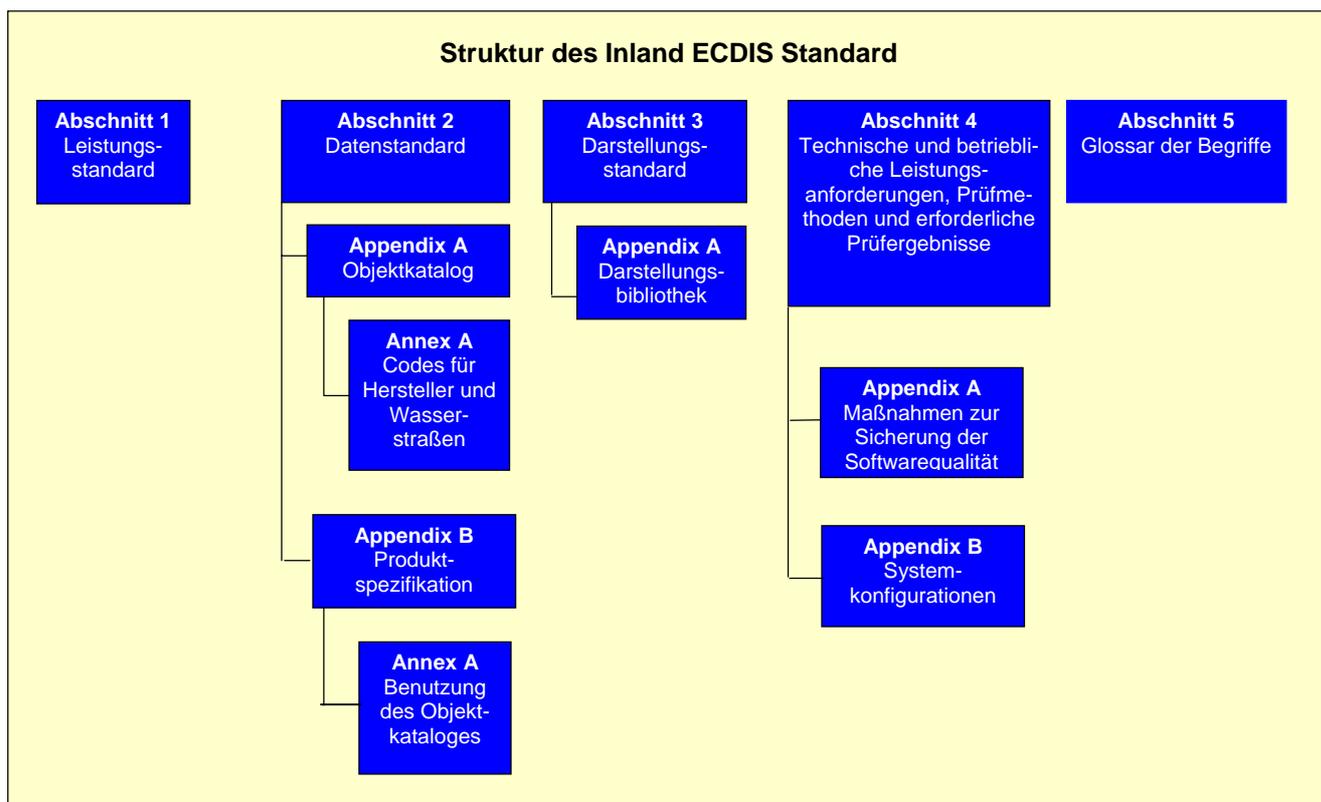
2.4 Vorschriften für Inland ECDIS Geräte

Für Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, bestehen sowohl hinsichtlich der Geräteausführung und ihrer Funktionalität als auch hinsichtlich ihres Betriebes Vorschriften. Diese sind der Inland ECDIS Standard selbst und die ZKR-Beschlüsse 1989-II-33, -34, -35 betreffend die Mindestanforderungen, die Prüfbedingungen, den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschifffahrt.

2.5 Gliederung des Inland ECDIS Standards

Der Inland ECDIS Standard besteht aus fünf Abschnitten:

- Abschnitt 1 „Leistungsstandard“ - wurde in Anlehnung an die IMO-Resolution A.817(19) neu formuliert
- Abschnitt 2 „Datenstandard“ - ergänzt den IHO-Standard S-57
- Abschnitt 3 „Darstellungsstandard“ - ergänzt den IHO-Standard S-52
- Abschnitt 4 „Leistungsanforderungen, Prüfmethode und Prüfergebnisse“ - wurde in Anlehnung an die IEC-Richtlinie 1174 neu formuliert
- Abschnitt 5 „Glossar“ - wurde in Anlehnung an den IHO-Standard S-52, Appendix 3 neu formuliert.



2.6 Kompatibilität mit dem maritimen ECDIS

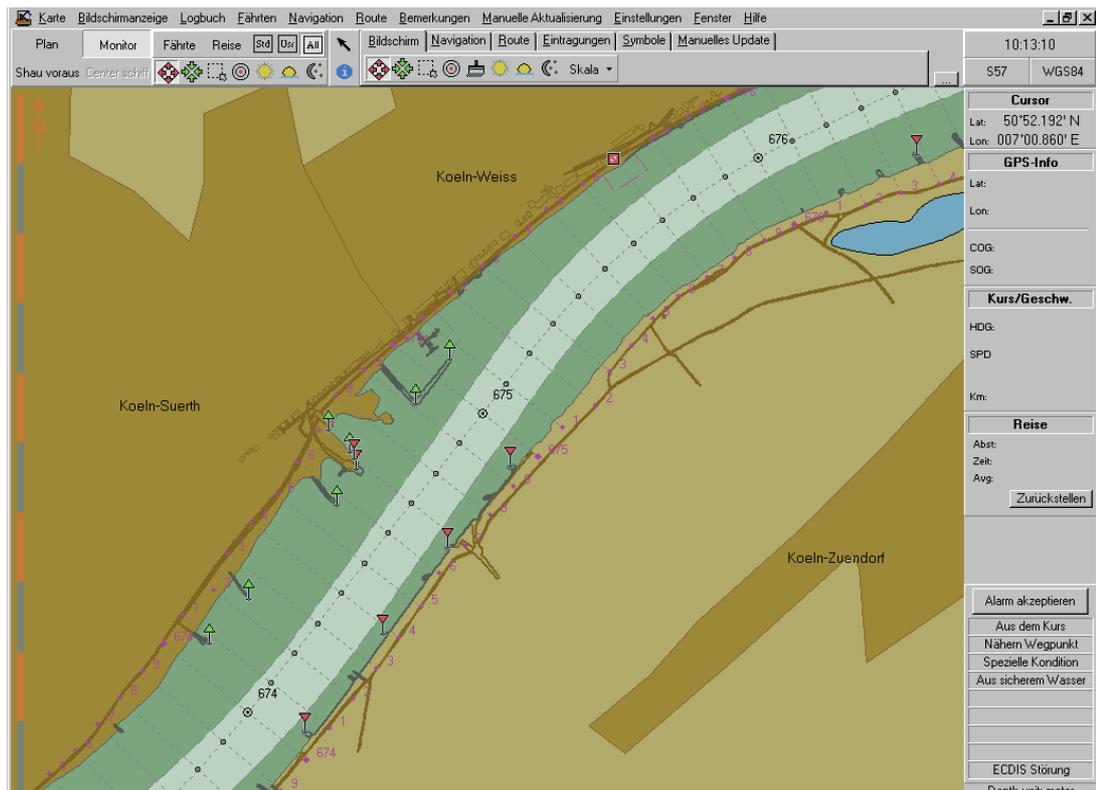
ENCs für das maritime ECDIS sind grundsätzlich auch auf Inland ECDIS Geräten funktionsfähig. Die Darstellung von elektronischen Binnenschifffahrtskarten erfordert auf maritimen ECDIS-Geräten zusätzlich den Inland ECDIS Objektkatalog und die Darstellungsbibliothek. Sie zeigen dann alle Objekte auf Seeschifffahrtsstraßen und auf Binnenschifffahrtsstraßen. ECDIS-Anwendungen, die nur den Objektkatalog und die Darstellungsbibliothek des maritimen ECDIS enthalten, zeigen auf Binnenschifffahrtsstraßen nicht die für die Binnenschifffahrtsstraßen ergänzten Objektarten.

3. Betriebsarten

3.1 Informationsmodus

Der Informationsmodus von Inland ECDIS Geräten ist im Prinzip ein elektronischer Atlas und dient der Orientierung und Information über die Wasserstraße, nicht jedoch zum Steuern des Fahrzeuges. Mit einem positionierenden Messwertgeber verbunden kann das Kartenbild automatisch so nachgeführt werden, dass sich das eigene Fahrzeug immer etwa in der Mitte des Bildschirms befindet.

Für Inland ECDIS Geräte und Anwendungen, die nur für den Informationsmodus vorgesehen sind, haben die Anforderungen des Inland ECDIS Standards nur empfehlenden Charakter.



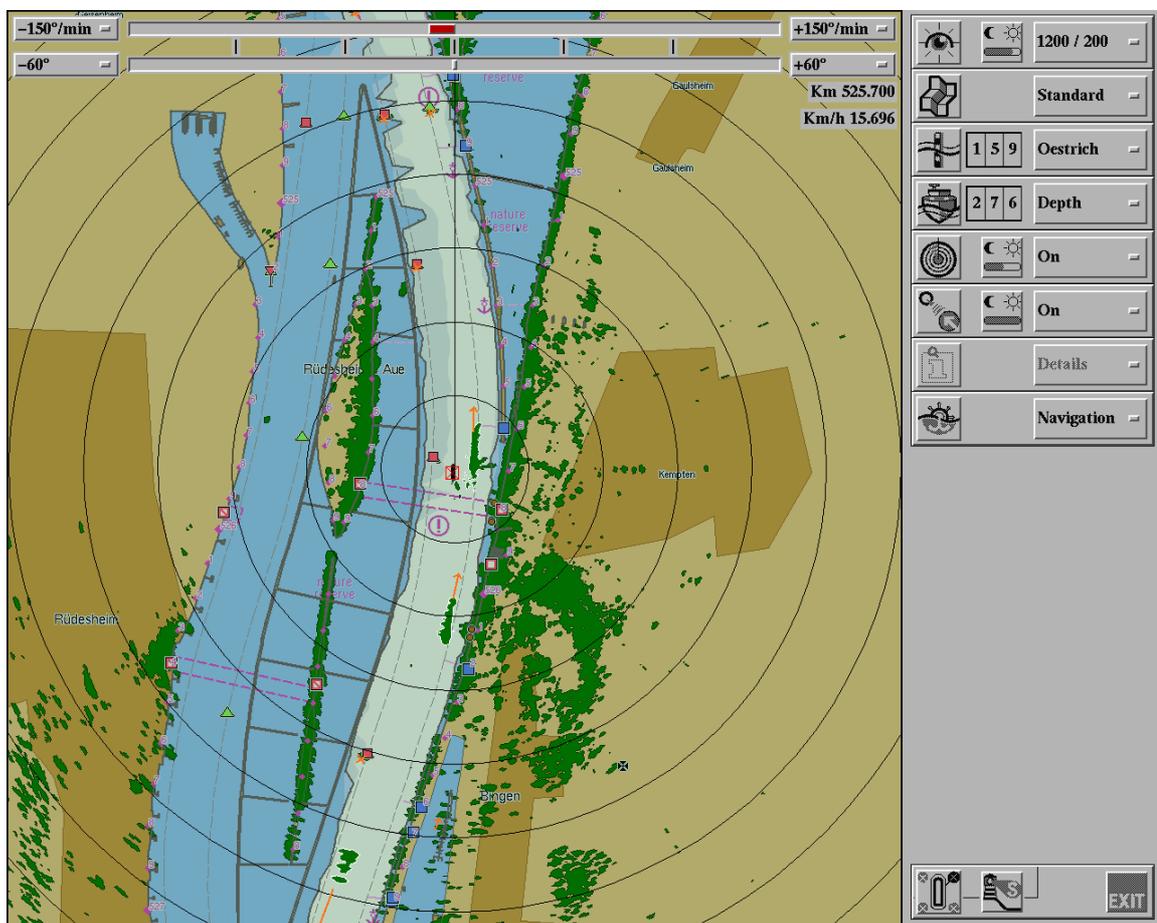
Inland ECDIS Karte im Informationsmodus
Rhein bei Köln

Bild: Fa. Tresco Navigation Systems

3.2 Navigationsmodus

Unter dem Begriff „Navigationsmodus“ wird die Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeugs mit Radar und unterlegtem Kartenbild verstanden. Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, sind Navigationsradaranlagen im Sinne der Vorschriften über die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschifffahrt und unterliegen daher einer Baumusterprüfungs- und Zulassungspflicht.. Die Position des Fahrzeugs muss aus einem laufend positionierenden System abgeleitet werden, dessen Genauigkeit den Anforderungen einer sicheren Schiffsführung entspricht. An die Positions- und Kursbestimmung werden bestimmte Anforderungen gestellt, die in Abschnitt 4, Appendix A, Nr. 2.1 des Standards definiert sind.

Wer ein Inland ECDIS Gerät im Navigationsmodus benutzt, muss ein Radarpatent besitzen.

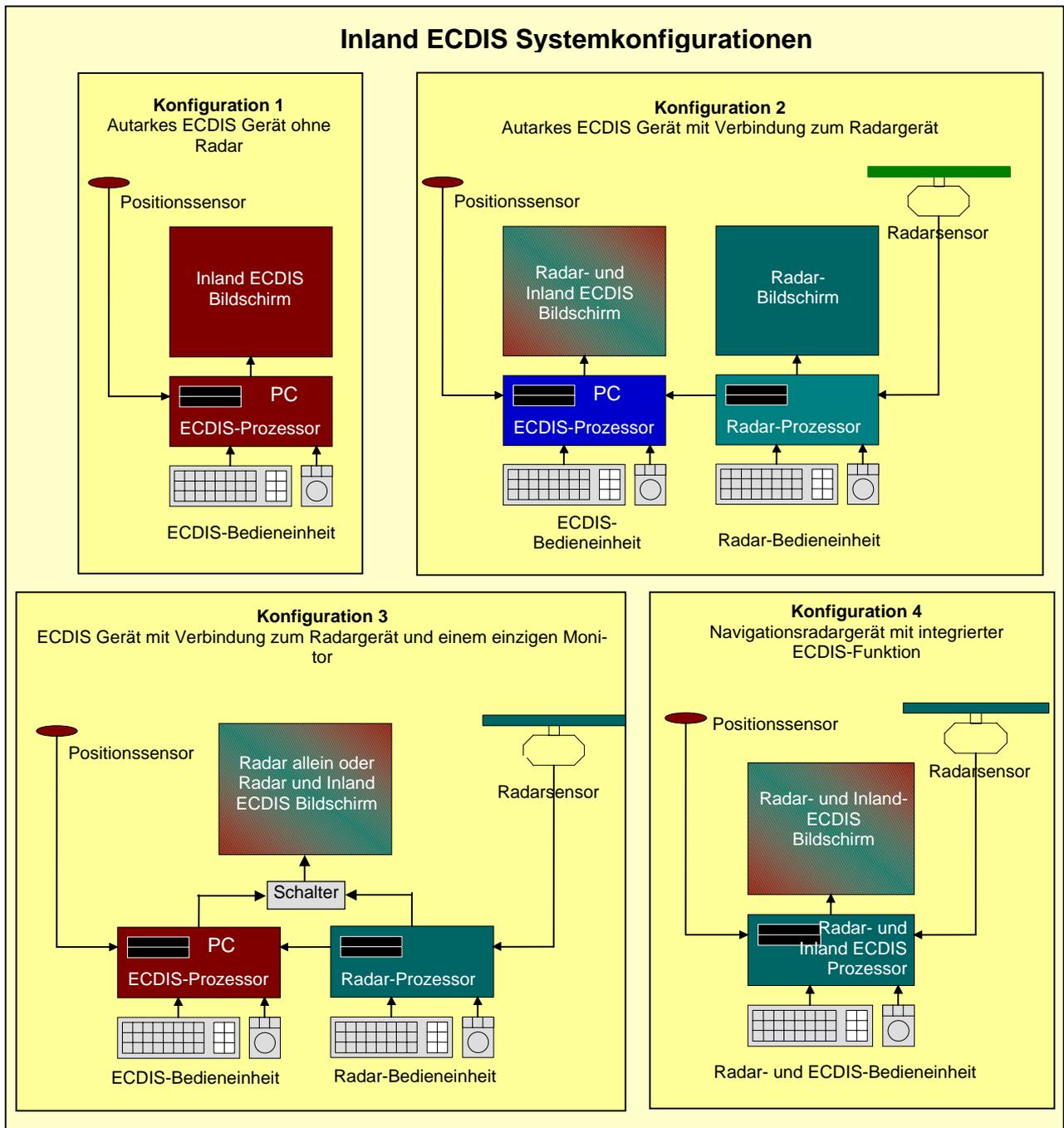


Inland ECDIS Karte im Navigationsmodus
Rhein bei Rudesheim

Bild: Fa. IN - Innovative Navigation GmbH

4 Konfigurationen von Inland ECDIS Geräten

Im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen sind vier Systemkonfigurationen im Standard vorgesehen:



In der Konfiguration 1 ist nur der Informationsmodus möglich. In den Konfigurationen 2 und 3 erweitert die Inland ECDIS Anlage den Funktionsumfang eines Radargerätes. Diese Konfigurationen können sowohl im Navigationsmodus als auch im Informationsmodus betrieben werden. Sie unterscheiden sich nur durch die Anzahl der Monitore. Wenn nur ein Monitor verwendet wird (Konfiguration 3), kann entweder das Radarbild mit Karte oder nur das Radarbild allein dargestellt werden. In der Konfiguration 4 sind die Inland ECDIS Funktionen in das Radargerät integriert.

5 Konformitätstest für Inland ECDIS Geräte und -Anwendungen

5.1 Inland ECDIS Geräte für den Informationsmodus

Inland ECDIS Geräte und -Anwendungen für den Informationsmodus (Konfiguration 1) erfordern keine Typzulassung. Der Hersteller prüft an Hand der dem geltenden Inland ECDIS Standard beigegebenen Test-Inland-ENC, ob die Objektarten vollständig und richtig angezeigt werden. Die WSD Südwest, Fachgruppe Telematik (Binnen), und AVV Rijkswaterstaat leisten dabei Unterstützung.

5.2 Inland ECDIS Geräte für den Navigationsmodus

Inland ECDIS Geräte und -Anwendungen für den Navigationsmodus werden von der zuständigen Behörde geprüft (Typprüfung) und zugelassen. Sie werden in einer Liste auf der Internetseite der ZKR veröffentlicht.

Zuständige Behörden sind:

Deutschland: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Weinbergstraße 11-13, D-56070 Koblenz, (www.fvt.wsv.de)

Niederlande: Agentschap Telecom, Ministerie van Economische Zaken - Emmasingel 1, Postbus 450, NL-9700 AL Groningen, (www.agentschap-telecom.nl)

6 Inhalte der Elektronischen Karte (Inland ENC)

Wenn beabsichtigt ist, die Karte im Navigationsmodus zu verwenden, müssen mindestens folgende Objektarten in der ENC enthalten sein:

- Uferlinie (bei MW)
- Uferbauwerke (Buhnen, Leitwerke)
- Umriss der Schleusen und Wehre
- Fahrrinnengrenzen (falls vorhanden)
- Isolierte Gefahrenstellen in der Fahrrinne unter und über Wasser, z. B. Brücken, Freileitungen
- Tonnen, Baken, Lichtzeichen, Tafelzeichen
- Wasserstraßenachse mit Kilometern und Hektometern.

Der Inland ECDIS Standard ermöglicht es darüber hinaus, eine Vielzahl von weiteren Objekten darzustellen und mit Sachdaten zu beschreiben.

7 Herstellen und Prüfen der Inland ENCs

ENCs können sowohl von gewerblichen Herstellern als auch von den Verwaltungen der Wasserstraßen hergestellt, aktualisiert und herausgegeben werden.

Gewerblich hergestellte Inland ENCs für den Navigationsmodus einschließlich Updates erfordern vor der Herausgabe eine Prüfung und Freigabe durch die zuständige Behörde. Diese entscheidet für jede Wasserstraße, von welchen Objektarten die Daten geprüft werden müssen.

8 Inland ECDIS Datenproduktion

8.1 Wasserstraßen in Belgien

Küstengebiet: Die Flämischen Ufer sind vollständig kartiert und der Teil der Westerschelde zwischen der niederländisch/belgischen Grenze und der Mündung der Rupel ist zu 80 % fertiggestellt. Diese Aktivitäten sind basierend auf IMO-Standards auch mit der International Hydrographical Organization verbunden.

Binnenschifffahrtsstraßen: Für Inland ECDIS hat bisher nur NV Zeekanal (eine der drei Behörden in Flandern) Verhandlungen für die Entwicklung und die Einführung von Inland ECDIS Karten begonnen. Obgleich die anderen Wasserstraßenbehörden großes Interesse an Inland ECDIS haben, gab es bisher keine Initiativen. Die Seeschifffahrtsabteilung der Flämischen Gemeinschaft beabsichtigt die Herstellung von Inland ECDIS Karten zu beginnen, aber zur Zeit besteht ein Mangel an Personal

8.2 Wasserstraßen in den Niederlanden

Die Planung der flächendeckenden Einführung von Inland ECDIS in den Niederlanden ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Erster Meilenstein ist der 1. Juli 2004. Bis dann werden die ENC's mit Basisdaten für Wasserstrassen der Klasse V und höher, die von der zentralen Behörde verwaltet werden, verfügbar sein, möglicherweise sogar auch für Wasserstrassen (Hafenanlaufgebiete, Wasserstrasse Lemmer-Delfzijl), die von Drittinstanzen verwaltet werden. Es wird eine gewisse Organisationsstruktur vorhanden sein, die für das Update dieser ENC's zuständig sein wird. Am 1. Juli wird ebenfalls klar sein, wie die mit der Verwaltung von Inland ECDIS beauftragte Organisation aussehen wird.

Die verschiedenen Produktionsschritte der ENC's, unterteilt nach Inhalt und Deckung:

Periode	Inhalt	Deckung
1. Hälfte 2004	Statische nautische Information	Reichsgewässer der Klasse Va und höher, die von RWS(1) verwaltet werden.
2. Hälfte 2004	Statische und (z.T.) dynamische nautische Information (*)	Reichsgewässer der Klasse Va und höher, die von RWS und Drittinstanzen verwaltet werden.
1. Hälfte 2005	Statische nautische Information	Reichsgewässer der Klasse IV, die von RWS verwaltet werden.
2. Hälfte 2005	Statische dynamische Information	Reichsgewässer der Klasse IV, die von RWS und Drittinstanzen verwaltet werden.
1. Hälfte 2006	Statische nautische Information	Sämtliche Reichsgewässer
2. Hälfte 2006	Statische und dynamische Information	Sämtliche Reichsgewässer, die von RWS und Drittinstanzen verwaltet werden.

(*) Dynamische Information wird schrittweise bereitgestellt werden. Angefangen wird mit Meldungen für die Schifffahrt und der Wasserstraßenmarkierung.

(1) RWS-Rijkswaterstaat

Die Organisation, die für die Verwaltung und Pflege der Information für Inland ECDIS für sämtliche Wasserstrassen verantwortlich sein wird, wird in den Niederlanden Ende 2006 zur Verfügung stehen.



Als Grundlage für Inland ECDIS in den Niederlanden dient ein nautischer Basisdatenbestand. In diesem Basisbestand sind mindestens nautische Daten, Tiefendaten und topographische Daten enthalten. Neben ENCs können mit dem Basisbestand auch andere Produkte erzeugt werden, darunter solche für Verwaltungsprozesse und Politikunterstützung. Im September 2002 ist ein Prototyp des Basisbestandes fertiggestellt worden.

Ende 2003 sind auf Grundlage dieses Basisbestandes die ersten Basis-ENCs fertiggestellt worden.

8.3 Bundeswasserstraßen in Deutschland

Herausgeber: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Kartenproduktion:

Für folgende Wasserstraßen werden Inland ENC's bereitgestellt:

Wasserstraße	von		bis		Herausgabejahr
	km	Ort	Km	Ort	
Rhein	332	Iffezheim	865	Emmerich	2002
Main	0	Mainz	57	Hanau	2002
Main	57	Hanau		Bamberg	2002
Main-Donau-Kanal	0	Bamberg	171	Kelheim	2002
Donau	2415	Kelheim	2201	Jochenstein	2002
Neckar	0	Mannheim	201	Plochingen	2004
Mosel	0	Koblenz	206	Sauermündung	2005
Weser	224	Windheim	250	Landesbergen	2004
Elbe	200	Elstermündung	291	Saalemündung	2004

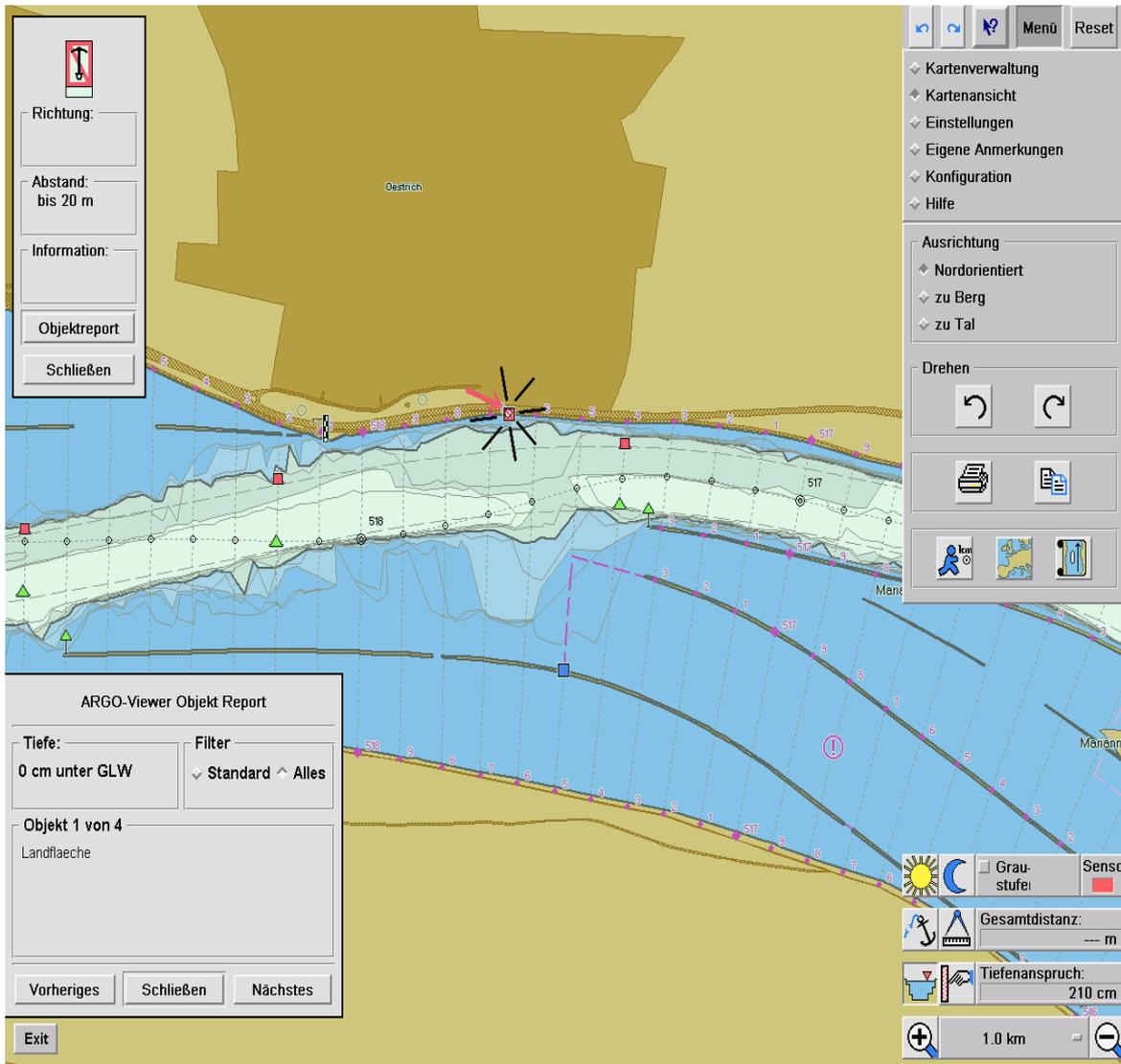
Vertrieb

- Fa. SevenCs Chartworld (www.chartworld.de)
- Fa. Tresco Navigation Systems (www.tresconavigationsystems.com)
- Fa. Tresco Engineering (www.tresco.be)
- Fa. C-MAP (www.c-map.no)

Kurzfristige Veränderungen auf den Wasserstraßen (z. B. Abfahren von Tonnen oder Schleusensperrungen) werden wie bisher sofort über den Nautischen Informationsfunk bekannt gemacht. Mittelfristige Veränderungen werden im Internet (www.elwis.de) in den „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ bekannt gemacht. Langfristige Veränderungen werden in Neuauflagen (Editionen) der Inland ENC's aufgenommen, die etwa einmal jährlich vorgesehen sind.

Das Erscheinen neuer oder geänderter Inland ENC's wird in den „Amtlichen Schifffahrtsnachrichten“ und in ELWIS bekannt gemacht. Außerdem wird eine besondere Seite in ELWIS eingerichtet, aus welcher der aktuelle Stand der Kartenproduktion hervorgeht.

Tiefeninformationen: Für ausgewählte Engpassbereiche der Wasserstraßen werden künftig Tiefeninformationen produziert. Diese werden entweder auf einen Bezugswasserstand (z.B. GIW am Rhein) oder auf den aktuellen Wasserstand bezogen. Die Tiefeninformationen werden in unregelmäßiger Folge immer dann aktualisiert, wenn wesentliche Veränderungen der Flusssohle eingetreten sind. Dies geschieht in Form von Updates zu den einzelnen Editionen der Karte. Die Tiefen werden je nach Streckencharakteristik und Sohlenbeschaffenheit mit unterschiedlichen Peilverfahren (Flächen- oder Linienpeilung) qualitätsgesichert ermittelt. Der Tag der Peilung wird in den Inland ENC's angegeben.



Tiefeninformationen in der Karte (Rhein bei Oestrich)

Bild: Fa. SevenCs GmbH, Hamburg

Für folgende Strecken stehen Tiefeninformationen zur Verfügung:

- Rhein von km 508 (Budenheim) bis km 540 (Lorch) vorhanden seit 2003
- Rhein von km 362 (Maxau) bis km 390 (Philippsburg) im Laufe 2004
- Rhein von km 641 (Nonnenwerth) bis km 644 (Drachenfesler Grund) im Laufe 2004
- Rhein von km 852 (Emmerich) bis km 865 (Lobith) im Laufe 2004
- Donau von km 2342 (Straubing) bis km 2319 (Vilshofen) im Laufe 2004
- Elbe von km 264 (Rodleben) bis km 291 (Saalemündung) im Laufe 2004

Die Herausgabe von Tiefeninformationen ändert nichts an Art und Umfang der von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bisher wahrgenommenen Verkehrssicherung. Dies bedeutet, dass auch weiterhin eine Fahrrinne bestimmter Breite (Sollbreite) und Tiefe (Solltiefe) im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren vorgehalten wird, die von der WSV turnusmäßig überprüft wird. Die Tiefeninformationen in Inland ECDIS sind nicht Gegenstand dieser Verkehrssicherungspflicht. Sie sind vielmehr eine Zusatzinformation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Da die Flusssohle naturgemäß einer stetigen Veränderung ausgesetzt ist, hat der Schiffsführer diesem Sachverhalt im Hinblick auf die Abladung und die Nutzung der zu einem bestimmten Zeitpunkt ermittelten Tiefeninformationen („Momentaufnahmen“) Rechnung zu tragen.

Fahrzeuge, welche die Tiefeninformationen als nautische Hilfe nutzen, haben kein Vorrecht gegenüber der anderen Schifffahrt.

8.4 Wasserstraßen in Frankreich

Die französische Wasserstraßenverwaltung, Voies Navigables de France (VNF), hat auf dem Wasserstraßennetz ihrer Zuständigkeit vier ENC-Produktionsprojekte:

Das Projekt auf der Garonne, wofür der Transport von Flugzeugteilen für den Airbus A380 der Beweggrund war. Die Karten wurden in Zusammenarbeit mit der Firma Tresco Engineering erstellt.

Das Projekt auf dem gesamten Rhein, das in Zusammenarbeit mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest in Deutschland erstellt wird.

Das Projekt auf der Marne, das durch den Beginn des Transportes von Hausmüll auf einem stillgelegten Arm der Marne initiiert wurde.

Das Projekt auf der Seine von Paris nach Rouen.

Wasserstraße	von km	bis km	voraussichtl. Projektende	Bemerkungen
Rhein	334	352	2004	Karten werden von Deutschland erstellt
Rhein	246	334	2004	Zusammenarbeit mit Deutschland
Rhein	211	246	2004	Zusammenarbeit mit Deutschland
Rhein	180	211	2004	
Seine stromabwärts	17	242	2005	
Garonne	71 (Petersbrücke)	23 (Langon)	abgeschlossen	Veröffentlichung im Juni 2004
Marne	164,75 (Schleuse Nr.16 in Neuilly-sur-Marne)	133,55 (Schleuse Nr.12 in Meaux)	2004	Veröffentlichung im September 2004

8.5 Rhein in der Schweiz

Vorarbeiten für die Kartenherstellung sind angelaufen. Die Karte wird den Rhein von der Landesgrenze (Rhein-km 170) bis zur Straßenbrücke Rheinfelden (Ende der Großschifffahrt bei Rhein-km 149,22) abdecken.

8.6 Donau in Österreich

Inland ECDIS Karten für den österreichischen Abschnitt der Donau werden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie herausgegeben und auf der Homepage <http://www.doris.bmvit.gv.at> als Gratis-Download veröffentlicht.

Die Veröffentlichung von Tiefendaten ist zumindest für die freifließenden Streckenabschnitte unterhalb von Wien und in der Wachau im Jahr 2004 geplant. Tiefendaten für die anderen Abschnitte werden schrittweise ergänzt. Alle Tiefenwerte sind auf RNW 96 (Regulierungs-Niedrigwasser) bezogen. Sie stellen die Situation zum Zeitpunkt der Aufnahme dar. Da die Stromsohle insbesondere in den freien Fließstrecken der Donau naturgemäß laufenden Änderungen unterworfen ist, kann für die in den Aufnahmen angegebenen Tiefenwerte keine Haftung übernommen werden, sie dienen nur zur Information.

Da unterschiedliche Dienststellen für die geografischen Daten und die schifffahrtspolizeilichen Regelungen verantwortlich sind, werden für jeden Abschnitt zwei Dateien zur Verfügung gestellt. Die gleichzeitige Darstellung dieser Zellen in Inland ECDIS Geräten ist in der Edition 1.02 des Inland ECDIS Standards vorgesehen.

Die Karten decken den österreichischen Abschnitt der Donau einschließlich der Abschnitte der Traun, Enns und March, die Wasserstraßen sind sowie den Wiener Donaukanal ab.

Karten mit detaillierten Informationen über die Infrastruktur der Häfen werden in Zusammenarbeit mit den Hafengebietern ausgearbeitet und sollen 2004 veröffentlicht werden.

Aktualisierungen werden unter der oben angeführten Internetadresse veröffentlicht werden, wo Interessenten auch die Möglichkeit haben, sich für ein kostenfreies Benachrichtigungsservice per E-Mail anzumelden.

8.7 Donau unterhalb Österreich

(Kartenproduktion im Rahmen des Verkehrsforschungsprojektes COMPRIS)

Im Rahmen des Verkehrsforschungsprojektes COMPRIS (Consortium Operational Platform for River Information Services) im 5. Rahmenprogramm der EU wurde versucht, die Produktion von ENC's in allen Donaustaaten zu starten, da elektronische Karten die Basis für die Implementierung von River Information Services darstellen. Innerhalb des ersten Jahres dieses Projekts wurden ENC's in der Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien und Rumänien produziert. Karten für Bulgarien und die Ukraine sind in Vorbereitung. Im Rahmen des Forschungsprojektes COMPRIS ist es nicht möglich eine komplette Abdeckung mit Inland ENC's zu produzieren. Es wurden jedoch Konzepte für die Kartenproduktion und die Aktualisierung von Karten sowie die Veröffentlichung ausgearbeitet.

Anhang 1 Kontaktadressen der Wasserstraßenverwaltungen

Niederlande: Gerard de Winter, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Afdeling Scheepvaart (IBN), Boompjes 200, Postbus 1031, NL-3000 BA Rotterdam; Tel: +31 (0)102825606, Fax: +31 (0) 10 282 56 45, E-Mail: g.dwinter@avv.rws.minvenw.nl

Belgien: Piet Creemers, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Nautische Autoriteit, RIS-Vlaanderen-Evergem, (River Informatie Service), Westbeksuis 26, B-9940 Evergem, Tel: +32 (0)9-253 94 71, Fax: +32 (0)9-253 56 64, E-Mail: piet.creemers@lin.vlaanderen.be

Deutschland: Nils Braunroth, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, D-55127 Mainz; Tel: +49 (0) 6131 979 292 Fax:+49 (0) 6131 979 152, E-Mail: n.braunroth@wsd-sw.wsv.de

Frankreich: André Kanschine, CETMEF, 12, rte de Stains, BP 12, F-94381 BONNEUIL-SUR-MARNE Cedex; Tel: +33 (0)1 45 13 52 05, Fax:+33 (0)1 45 13 53 49, E-Mail:andre.kanschine@cetmef.equipement.gouv.fr

Schweiz: Max Bühler, Bundesamt für Wasser und Geologie, Ländtestrasse 20, Postfach, CH-2501 Biel, Tel: +41 (0)32 328 87 64, Fax: +41 (0)32 328 87 12 , E-Mail: max.buehler@bwg.admin.ch

Österreich: Bernd Birkhuber, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, Radetzkystrasse 2, A-1030 WIEN, Tel.: +43 (0) 1 71162-5902, Fax: +43 (0) 1 71162-5999, E-Mail: bernd.birkhuber@bmvit.gv.at

Slowakei: Bozena Jakesova, SVP s.p.,OZ Povodie Dunaja Bratislava, Karloveska 2, 842 17 Bratislava, Slovakia; Tel: +421 2 602 92 343, Fax: +421 2 654 22 547, E-Mail: bozena.jakesova@svp.sk

Ungarn: László Rédly, VITUKI RT./ COMPRIS Team, Kvassay Jenő út1, 1095 Budapest ; Tel : +361-2156140, Fax : +361-2161514, E-Mail : compris@vituki.hu

Serbien und Montenegro: Zoran Lukic, Danube Project Centre, Kneza Milosa 82, 11000 Belgrad ; Tel : + 38111-3619551, Fax : + 38111-658136, E-Mail : lukic@dpc-belgrade.co.yu

Sinisa Spegar, Plovput-Gov. Agency f. Maintenance & Development of Inland Waterways, Francuska 9, 11000 Belgrad; Tel: + 38111-631632, Fax: + 38111-632027; E-Mail: sspegar@plovput.co.yu

Kroatien: Ivica Ruzic, , Center for Marine & Environmental Research, 54, Bijenicka, 10000 Zagreb ;
Tel: +3851-4561140, Fax: +3851-4680117, E-Mail: ruzic@olimp.irb.hr

Damir Obad, CRUP Ltd., Rimska 28, HR-44000 Sisak, Tel: +385 (44) 524 339,
Fax: +385 (44) 524 809, E-Mail: obad@crup.hr

Rumänien: Romeo Soare, River Administration of the Lower Danube Galati, Giurgiu Bd.C.F.R.,Nr.5,
Bl.Gitour, 080121, Tel: +40 246 213 329, Fax: +40 246 211 744, E-Mail: soareromeo@hotmail.com

Bulgarien: Georgi Georgiev; Ministry of Transport and Communications, Executive Agency „Exploration and Maintenance of the Danube River“ –Rousse, 6, Slavyanska Str., Rouse 7000,
Tel: +359 82 823 130, Fax: +359 82 823 131, E-Mail: director@appd-bg.org

Hristo Draganchev, Technical University Varna, 1, Studentska Str., 9010 Varna, Tel: +359 52 302769,
Fax: +359 52 302771, E-Mail: hr_st_dr@ms3.tu-varna.acad.bg

Ukraine : Igor Gladkykh, Odessa State Maritime Academy, 8, Didrikhson str., 65029 Odessa ;
Tel : +38048-7322665, Fax : +380482-345267, E-Mail : gladkykh@ukr.net

Konstantin I. Sizov, Ministry of Transport of Ukraine State enterprise "Delta-Pilot", 27 Liagina St.,
Mykolaiv, 54001 Ukraine ; Tel : +38 0512 500904, Fax : +38 0675 101632,
E-Mail : sizov_konstantin@ukr.net

8. Empfehlungen Rheinschiffsuntersuchungsordnung
(Beschluss 1997-II-28)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

EMPFEHLUNG Nr. 1/2004
vom 12. Februar 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Festeingebaute Feuerlöschanlagen
Feuerlöschmittel NOVEC 1230

SPESSART

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Tankmotorschiff „SPESSART“ - amtliche Schiffsnummer 4802630 -, als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_3\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$), sowohl im Hauptmaschinenraum als auch im vorderen Maschinenraum unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a bis c sind einzuhalten.
2. Unbeschadet der Nummern 3 bis 5 ist § 10.03b Nr. 11 sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_3\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind $1,26 \text{ m}^3/\text{kg}$ zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_3\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach dem Ereignis Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2004
vom 12. Februar 2004

Zu § 22a.05 Nr. 3b Satz 1 – Doppelboden mit $h = 600$ mm

In Anwendung von § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO in Verbindung mit § 22a.05 Nr. 3 Buchstabe b darf beim Bau und Betrieb von Fahrgastschiffen mit der Projektbezeichnung „Premicon 2005“ des Ingenieurbüros Hellmich vom Dezember 2003 für die Fahrt auf dem Rhein auf die Anwendung des § 22a.05 Nr. 3 Buchstabe b, unter nachstehenden Bedingungen verzichtet werden:

1. Das Fahrzeug entspricht den übrigen Bestimmungen des Kapitel 22a der RheinSchUO i.d.F. vom 1. Januar 2003.
2. Die Schotteinteilung muss so gewählt sein, dass das Schiff bei Flutung von zwei beliebigen benachbarten wasserdichten Abteilungen nicht unterhalb der Tauchgrenze eintaucht und ein Restsicherheitsabstand von 100 mm vorhanden bleibt.
3. Das Fahrzeug (ein Schiff) besteht aus zwei Körpern, die fest miteinander verbunden sind. Es ist derart konstruiert, dass es ausschließlich im Havariefall getrennt werden kann.
4. Im Havariefall muss das Fahrzeug ohne Einsatz von schwerem Bergegerät so getrennt werden können, dass keines der getrennten Teile die maximale Länge von 110 m überschreitet. Die getrennten Schiffsteile müssen nach der Trennung schwimmfähig und für sich manövrierbar bleiben. Es ist einen Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmelage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile zu erbringen.
5. Die Bugstrahlanlage muss über eine eigene Energieversorgung verfügen, bei Ausfall des Hauptantriebes ein Fortbewegen aus eigener Kraft ermöglichen und vor Ort (am Bug auf dem freien Deck) mittels einer festinstallierten Steuerungseinheit bedienbar sein.

9. Empfehlung ADNR

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 1/2004

vom 18. März 2004

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

genehmigt den Antrag der belgischen Delegation auf Anerkennung der Gleichwertigkeit für den Bau eines Tankschiffs vom Typ C, d. h.

"NAVIRA", amtliche Schiffsnummer 80 60021, Baunummer 269 (Schiffswerft Ebert), BV Nr.: 40C367.

Abweichend von 9.3.2.11.4 zweiter Satz verläuft eine Waschwasserleitung vom Maschinenraum herkommend nach Durchführung durch eine Seitenabteilung über das Deck, ohne dass es eine Öffnung in dieser Abteilung gibt.

Aus einem Bericht der belgischen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff die relevanten Bedingungen der ADNR- Vorschriften erfüllt.

Bericht der belgischen Delegation zur Empfehlung Nr. 1/2004

Dieser Bericht betrifft ein Tankschiff vom Typ C mit den Abmessungen 135 x 16,8 x 5,75 m.

Das Schiff besitzt einen Pumpenraum unter dem Deck, der in dem Kofferdamm innerhalb einer Doppelhülle (Doppelboden und Doppelwand) eingerichtet ist.

Unter bestimmten Umständen können Rohrleitungen durch das Schott des Maschinenraums hindurchgeführt werden, die die Einrichtungen in einem Betriebsraum, einem Kofferdamm, einem Laderaum versorgen oder ins Freie führen (9.3.2.17.5. e), f)).

Im vorliegenden Fall ist es eine Waschwasserleitung (1,5 Zoll), die vom Maschinenraum bis zum Deck verläuft und dabei eine Seitenabteilung durchquert, die keine Einrichtung und Öffnungen aufweist.

Aus dem genannten Paragraphen ergibt sich angesichts der Natur der Flüssigkeit und des Verlaufs der Rohrleitung, dass die Sicherheit gewährleistet ist.

PROTOKOLL 29

Hochrangige Reflexionsgruppe über die institutionellen Aspekte der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene

Beschluss

Die Zentralkommission

ermächtigt ihren Generalsekretär, im Jahre 2004 dem Reservefonds der Zentralkommission einen Höchstbetrag von 127.000 Euro zu entnehmen, der zur Finanzierung der Organisation und der Arbeiten der von Belgien, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz eingesetzten hochrangigen Reflexionsgruppe dienen soll,

nimmt zur Kenntnis, dass die Mitgliedstaaten der ZKR sich verpflichten, diesem Fonds die für den vorgenannten Zweck tatsächlich entnommenen Beträge wieder zuzuführen, wobei sich diese Zahlung auf 30.000 Euro im Rahmen des Haushalts 2005 beläuft.

PROTOKOLL 30

Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2005

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2005 an, der auf 2.070.000 Euro festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich, unter Berücksichtigung der Überweisung in Höhe von 15.000 Euro von Seiten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer, der Überweisung in Höhe von 44.000 Euro von Seiten der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle und der übrigen Einnahmen, auf 408.200 Euro, zahlbar in Euro.

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

PROTOKOLL 31

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2005

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2005 auf 42.000 Euro festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf 7.000 Euro. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer bekanntgegeben.

PROTOKOLL 32

Vorläufiger Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den vorläufigen Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle, für 2005, zur Kenntnis. Er beläuft sich auf 137.910 Euro.

Der Beitrag jedes Staates für 2004 würde 22.985 Euro betragen.

Dieser Haushalt gilt jedoch erst nach Ratifizierung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.

PROTOKOLL 33

Vorbereitung der nächsten Beratenden Konferenz

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 34

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird gebilligt.

PROTOKOLL 35

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 24. und 25. November 2004 in Straßburg statt.