

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2007

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2007 - II)

Straßburg, den 5. und 6. Dezember 2007

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (07) 2- Endg.

HERBSTSITZUNG 2007

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2007-II)

Straßburg, den 6. Dezember 2007

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 der Basler Erklärung	1
Protokoll 3: Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2006-2007.....	1
Protokoll 4: Durchführung der Arbeitsprogramme	8
Protokoll 5: Zielsetzungen des deutschen Vorsitzes der Zentralkommission für den Zeitraum 2008-2009	8
Protokoll 6: Arbeitsprogramme der Ausschüsse	12
Protokoll 7: Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Periode 2008-2009.....	33
Protokoll 8: Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR.....	34
Protokoll 9: Beziehungen zur Europäischen Kommission	34
Protokoll 10: Beziehungen zu den Flusskommissionen	34
Protokoll 11: Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)	34
Protokoll 12: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	34
Protokoll 13: Untersuchung der von der niederländischen Delegation und der Kanzlei UJG vorgelegten Fälle	34
III. Wirtschaftsfragen	
Protokoll 14: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	34
IV. Fragen in Verbindung mit Infrastruktur, Umweltschutzes und Abfall- beseitigung	
Protokoll 15: Rolle der ZKR bei der Umsetzung der nach der zweiten Erklärung vorgesehenen Maßnahmen	46
Protokoll 16: Anwendung der Mehrwertsteuer im Rahmen des Finanzierungssystems: Abgestimmte Umsetzung	47

V. Fragen betreffend die Schifferpatente und Besatzungsfragen

Protokoll 17: Änderung der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.04 47

VI. Fragen in Verbindung mit Schifffahrtsregeln

Protokoll 18: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07 und 9.10) 47

Protokoll 19: Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 6.28, 6.32 und 14.02) 48

Protokoll 20: Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschiffahrt (2007-I-14) 50

Protokoll 21: Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11) 53

Protokoll 22: Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission und Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäischen Normen Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau 57

Protokoll 23: Signalleuchten in der Binnenschiffahrt 57

Protokoll 24: Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschiffahrt Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen 58

VII. Fragen in Verbindung mit technischen Vorschriften für Schiffe

Protokoll 25: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06) 67

Protokoll 26: Änderung der Untersuchungsordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23) 68

Protokoll 27: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06) 69

	Seite
Protokoll 28: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	73
VIII. Beförderung gefährlicher Güter	
Protokoll 29: Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein	74
IX. Technische Fragen der Wasserstraße Rhein	
Protokoll 30: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2006-I-26)	75
X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	
Protokoll 31: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden.....	78
XI. Verwaltungs- und Finanzfragen	
Protokoll 32: Billigung der Rechnungslegung des Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2006.....	78
Protokoll 33: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2006	78
XII. Verschiedenes	
Protokoll 34: Archive der Zentralkommission	79
Protokoll 35: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	79
Protokoll 36: Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	79
Protokoll 37: Festakt der Stadt Mannheim zu Ehren der Mannheimer Akte	80
Protokoll 38: Pressemitteilung	80
Protokoll 39: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	80



CC/R (07) 2 – Endg.
6. Dezember 2007

fr/de/nl

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2007 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Umsetzung der Basler Erklärung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2006-2007

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis vom Bericht ihres Vorsitzenden über die Umsetzung der Ziele, die er für den Zeitraum 2006-2007 vorgeschlagen hat.

sagt Herrn SEGER Dank für das Engagement und die Dynamik mit der er und sein Team die schweizerische Präsidentschaft gestaltet hat.

Anlage

Bericht über die Erfüllung der Ziele für die Jahre

2006 – 2007

**unter der
Schweizerischen Präsidentschaft
bei der ZKR**

Mit Beschluss 2006-I-3 vom 31. Mai 2006 hat die ZKR von den Zielsetzungen der schweizerischen Präsidentschaft Kenntnis genommen. Nachstehend unterbreitet die Schweiz ihren Bericht über die Erfüllung dieser Ziele. Sie benützt diese Gelegenheit, um den übrigen Delegationen sowie dem Generalsekretariat für die wirksame Unterstützung und die ausgezeichnete Zusammenarbeit während der vergangenen zwei Jahre zu danken.

Teil I: Strategische Ziele

Ziel Nr. 1:	Die ZKR spielt auch in Zukunft als eigenständige Organisation eine aktive Rolle für die europäische Binnenschifffahrt
--------------------	--

Massnahmen:

- **Rechtliche und institutionelle Massnahmen**

Die ZKR strafft und dynamisiert ihre Strukturen, um ihr Profil als aktive, effiziente und innovative Organisation zu unterstreichen. Dazu ist es wichtig, dass sie sich als lernende, den Entwicklungen sich kontinuierlich anpassende Institution versteht. Die in der ZKR zu behandelnden Fragen sind zusammenhängend und komplementär. Das Schwergewicht der Massnahmen im rechtlichen und institutionellen Bereich bezieht sich auf folgende Punkte:

- Überprüfung der internen Strukturen der ZKR im Hinblick auf eine Verwesentlichung und strategischere Ausrichtung.
- Analyse der ZKR-Reglemente mit dem Ziel, unter Beibehaltung der hohen Sicherheitsstandards und der Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt mit klareren, einfacheren und wenn möglich wenig Reglementen zu erreichen. Initiativen, vor allem der Wirtschaftsakteure, sollen erleichtert werden.

<p>Teilweise erfüllt: Die Sitzungen namentlich von PRE und Plenum wurden gestrafft. Das PRE nimmt Einfluss auf die Arbeitsprogramme der Ausschüsse und setzt Prioritäten. Dank der verbesserten Methodologie bei der Vorbereitung der Arbeitsprogramme konnte die Aufstellung dieser Arbeitsprogramme für den Zeitraum 2008-2009 effizienter gestaltet werden. Es ist ein Zyklus geschaffen worden, in welchem die Ziele der neuen Präsidentschaft mit den Arbeitsprogramme harmonieren. Zudem besteht zwischen den neuen Zielen und Programmen und der Evaluierung der Zielsetzungen und Massnahmen der ausgehenden Präsidentschaft eine logische Verbindung. Die Vereinfachung der Regelwerke ist in Bearbeitung, aber noch nicht abgeschlossen. Die Probleme und Ziele sind identifiziert. Verschiedene Massnahmen sind beschlossen worden. Für die Regelwerke der ZKR wurden Leitlinien festgelegt. Die Fortsetzung der Arbeit ist weitgehend geplant.</p>

- **Ministerkonferenzen in Basel und Bukarest**

Die Basler Ministererklärung vom 16. Mai 2006 bekräftigt das politische Bekenntnis zur Mannheimer Akte sowie zu einer modernen, effizienten und kooperationsbereiten ZKR.

Die in der Ministererklärung festgelegten Ziele sind am Ende der Präsidentschaft entweder ganz umgesetzt oder ihre Umsetzung ist massgeblich vorangekommen.

Die Bukarester Konferenz vom September 2006 bietet erneut Plattform, diese Rolle zu unterstützen und darauf für die Zukunft aufzubauen.

<p>Mehrheitlich erfüllt: Die ZKR ging aus der Basler Ministerkonferenz politisch gestärkt hervor. Die Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren im Bereich der europäischen Binnenschifffahrt hat sich verbessert. Das Verhältnis zur Europäischen Kommission hat sich dank der politischen Unterstützung für die ZKR von einer institutionellen zu einer sachlich-pragmatischen Diskussion gewandelt. Bei der Verbesserung der Umweltstandards hat die ZKR wichtige Impulse im Bereich der Reduktion des Schwefelgehalts von Gasöl und des Kraftstoffverbrauchs geliefert und die internationale Debatte dank Rundtischgesprächen bereichert. Der Prozess zur Überprüfung und Vereinfachung der Regelwerke läuft. Die damit zusammenhängenden Fragen haben sich aber als schwieriger erwiesen als zunächst angenommen, weswegen er bis Ende 2007 noch nicht zu einem Abschluss gekommen ist. Der Wille ist jedoch vorhanden, in Zukunft einfachere Reglemente zu erlassen, auf Übergangsrecht wenn möglich zu verzichten und die Kadenz der Reglementsänderungen zu verlangsamten.</p>

An der Bukarester Konferenz war die ZKR durch die Präsidentschaft sowie den Generalsekretär vertreten. Die Präsidentschaft gab im Namen der fünf ZKR-Staaten eine gemeinsame Erklärung ab. Die am 14. September 2006 verabschiedete Ministererklärung hat die Bedeutung der Flusskommissionen für die europäische Binnenschifffahrt bekräftigt

- **Verstärkte thematische und strategische Ausrichtung der Plenarsitzungen**

Nebst den ordentlichen Traktanden wird eine Plenarsitzung pro Jahr strategischen oder prospektiven Fragen (Zukunft der Binnenschifffahrt, Rolle der ZKR, etc.) gewidmet, die andere Plenarsitzung wird durch ein von der Präsidentschaft vorgeschlagenes Schwerpunktthema ergänzt.

Erfüllt: Strategische Fragen, insbesondere die Umsetzung der Basler Erklärung, bildeten regelmässige Tagesordnungspunkte der Plenarsitzungen. Zudem wurden vermehrt Schwerpunktthemen wie Terrorabwehr in der Binnenschifffahrt und die Bedeutung der Fahrgastschifffahrt behandelt.

- **Information und Sensibilisierung der Parlamente in den ZKR-Mitgliedstaaten**

Ein gemeinsames Treffen mit den für Schifffahrtsfragen zuständigen Kommissionen der Parlamente der fünf ZKR-Staaten dient dazu, die Parlamentarier besser über die Belange der internationalen Binnenschifffahrt und die Rolle der ZKR zu informieren und sie dafür zu interessieren.

Nicht erfüllt: Aus terminlichen Gründen war es nicht möglich, ein solches Treffen während der Präsidentschaft zu organisieren.

- **Kritische Analyse der Regelungsdichte**

Bis Ende 2007 hat die ZKR aufgrund einer Analyse der Zweckmässigkeit und Notwendigkeit bestehender und zukünftiger Regelungen darüber Beschluss gefasst, welche Regelungen unter Beibehaltung der hohen Sicherheits- und Umweltstandards der Binnenschifffahrt zu vereinfachen oder zu streichen sind.

Teilweise erfüllt: Erläuterung siehe oben (Umsetzung der Basler Erklärung)

- **Intensivierung des Dialogs mit dem Schifffahrts- und Hafengewerbe**

Die ZKR verstärkt den Dialog mit der Industrie, um nach zukunftsgerichteten Lösungen für die sie betreffenden Fragen zu suchen

Der Wirtschaftskongress in Basel von 2007 bietet wichtigen Akteuren der Binnenschifffahrt eine Plattform, nicht nur technische, sondern auch wirtschaftspolitische Fragen zu erörtern. Durch diesen Wirtschaftskongress wird auch die Zusammenarbeit mit der EU unterstrichen.

Mehrheitlich erfüllt: Der Dialog mit dem Schifffahrts- und Hafengewerbe wurde intensiviert. Die Rundtischgespräche zum Thema der Doppelhüllenschiffe bei der Tankschifffahrt oder den Abgasemissionen von Schiffsmotoren sowie die Diskussion zur Situation der Fahrgastschifffahrt fanden starke Resonanz und zeigten Wege zur Problemlösung auf. Die Sitzungen der Beratenden Konferenz haben an Substanz und Relevanz gewonnen. Der Wirtschaftskongress musste hingegen aus organisatorischen und terminlichen Gründen abgesagt werden.

Ziel Nr. 2: Die ZKR verstärkt die Zusammenarbeit mit den massgebenden Akteuren auf dem Gebiet der europäischen Binnenschifffahrt (Europäische Union, europäische Stromkommissionen)
--

Massnahmen:

- **Substanzieller Beitrag der ZKR zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt.**

Die ZKR leistet mit ihrem Fachwissen und ihrer Erfahrung gemeinsam mit der EU, der Donaukommission, den übrigen europäischen Stromkommissionen sowie allen anderen relevanten Akteuren einen substantiellen Beitrag zur Verwirklichung des Zieles einer nachhaltigen Stärkung der europäischen Binnenschifffahrt. Sie beteiligt sich im Sinne der „Findings“ des Wiener Binnenschifffahrtsgipfels vom 15. Februar 2006 aktiv an der Umsetzung der Initiative „Naiades“.

Mehrheitlich erfüllt: Die ZKR hat in folgenden Bereichen wesentliche Beiträge zur europäischen Harmonisierung des rechtlichen und administrativ-technischen Rahmens der Binnenschifffahrt geleistet:

- Durch aktive Teilnahme an der Vorbereitung der Anlagen der Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe. Der Beitrag der ZKR war entscheidend für die Verabschiedung dieser Richtlinie.
- Durch substanzielle Beteiligung an der Vorbereitung für das Inkrafttreten des ADN-Abkommens.
- Durch Erarbeiten eines Zusatzprotokolls zum CLNI- Abkommen, welches die Vorbereitungen für eine Diskussion über das Haftungsrecht in der Binnenschifffahrt unterstützt.

In den Fragen Doppelhüllenschiffe und schwefelarmer Kraftstoff hat die ZKR dazu beigetragen, konkrete Zielsetzungen zu formulieren.

Obwohl die Flusskommissionen in den Dokumenten der EU-Kommission zu „Naiades“ nicht erwähnt waren, hat die EU seit dem Binnenschifffahrtsgipfel in Wien vom Februar 2006 die Bedeutung der ZKR und der übrigen Flusskommissionen für die Umsetzung der Initiative „Naiades“ anerkannt. Doch da bei der Umsetzung dieser EU-Initiative noch kaum Fortschritte gemacht wurden, konnte die ZKR ihre Erfahrung und ihr Fachwissen noch nicht wirklich einbringen.

- **Vertiefung der institutionalisierten Zusammenarbeit mit der EU**

Ausgehend von der Kooperationsvereinbarung (Memorandum of Understanding) vom 3. März 2003 erarbeitet das Sekretariat der ZKR gemeinsam mit der Europäischen Kommission Vorschläge für Aktionsfelder einer vertieften Zusammenarbeit und unterbreitet diese dem Plenum der ZKR. Gestützt auf diese Vorschläge prüft die ZKR, ob die Vereinbarung vom 3. März 2003 auf eine neue Grundlage gebracht werden soll.

Teilweise erfüllt: Die Zusammenarbeit mit der EU-Kommission hat sich auf der pragmatisch-sachlichen Ebene insgesamt verbessert. Es fand während der Präsidentschaft ein konstruktives Treffen zwischen dem ZKR-Präsidenten und dem EU-Kommissar für Transportfragen statt. Die EU-Kommission scheint indessen dem Kooperationsabkommen vom 3. März 2003 nur geringe juristische und praktische Bedeutung als Grundlage für die gegenseitige Zusammenarbeit beizumessen. Als Grundlage für ein MoU konnte es nicht dienen.

- **Austausch von Informationen und Dokumenten**

Der Austausch von Informationen und Dokumenten soll intensiviert werden. Die Europäische Kommission wird ersucht, die Rechtsgrundlage für eine Verbesserung der Zusammenarbeit auf Basis des Informationsaustausches zu prüfen. Angestrebt wird auch eine Unterrichtung und eine Beteiligung der Schweiz.

Teilweise erfüllt: Die EU Kommission hat sich bereit erklärt, das ZKR-Sekretariat als Experte zu den verschiedenen Gremien, die für die Binnenschifffahrt von Belang sind, einzuladen und ihm die einschlägigen Dokumente zur Verfügung zu stellen. Sie hat diese Zusage allerdings nicht immer eingelöst.

- **Marktbeobachtung**

Die Marktbeobachtung wird als gemeinsames Projekt von ZKR und Europäischer Kommission weitergeführt.

Die ZKR und die Europäische Kommission treffen eine Verabredung, inklusive einem gemeinsamen Aktionsplan, zum Zwecke der Marktförderung. In dieser Road Map wird festgehalten, wer genau für welchen Aufgabenbereich zuständig ist.

Teilweise erfüllt: es ist vorgesehen, dass die Marktbeobachtung ab 2008 auf der Grundlage eines neuen Finanzierungsvertrages unter den gegenwärtigen Bedingungen weitergeführt wird.

Ziel Nr. 3: Die Binnenschifffahrt wird als umweltfreundlicher und sicherer Verkehrsträger gezielt gefördert; die Schadstoffemissionen sowie der Kraftstoffverbrauch der Binnenschiffe werden nachhaltig gesenkt

Massnahmen:

- **Fortsetzungen der Arbeiten bei der Umsetzung des Abfallübereinkommens**

Die ZKR setzt sich dafür ein, den Umweltstandard der Binnenschifffahrt zu halten und wenn möglich zu verstärken. Sie wird sich insbesondere verstärkt für die rasche Umsetzung des internationalen Abfallübereinkommens engagieren.

Mehrheitlich erfüllt: Die Beibehaltung, bzw. Verstärkung der Umweltstandards war eine ständige Priorität der ZKR. Das Inkrafttreten des internationalen Abfallübereinkommens steht bevor. Die Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung des Abkommens haben sich intensiviert. In diesem Zusammenhang wird es wesentlich sein, eine ausgewogene Verteilung der Rechte und Pflichten unter den Beteiligten sicherzustellen.

- **Verstärkte Zusammenarbeit mit den anderen europäischen Fluss- und Schutzkommissionen, insbesondere der IKSR**

Die Kooperation mit den Schutzkommissionen für den Rhein und die Donau wird verstärkt. Auf der Grundlage des gemeinsamen Workshops ZKR-IKSR vom 11. April 2006 werden Tätigkeitsfelder für eine intensiviertere Zusammenarbeit identifiziert und die Rollenverteilung einvernehmlich festgelegt.

Die Präsidenten dieser 4 Kommissionen definieren die Modalitäten einer gemeinsamen Plattform bei einer Zusammenkunft im kleineren Rahmen.

Mehrheitlich erfüllt: Die Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der IKSR wurde verstärkt. Der gemeinsame ZKR/IKSR-Workshop „Gewässerqualität und Schifffahrt“ fand am 11. April 2006 in Bonn statt. Am Rande der Bukarester Ministerkonferenz fand erstmals ein gemeinsames Treffen der Fluss- und Schutzkommissionen von Rhein und Donau statt, welches die Grundlage für eine weitere Intensivierung der Zusammenarbeit legte. Die ZKR war an der Rhein-Ministerkonferenz vom 18. Oktober 2007 durch ihren Generalsekretär vertreten. Die Zusammenarbeit zwischen der IKSR und der ZKR sollte allerdings auf der operationellen Ebene noch besser umgesetzt werden.

- **Reduktion der Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch**

Im Interesse eines verbesserten Umweltschutzes bedarf es weiterer wesentlicher Fortschritte namentlich bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen, des Schwefelgehalts von Gasöl sowie des Kraftstoffverbrauchs der Binnenschiffe. Dazu sind alle Möglichkeiten einschliesslich von Eigeninitiativen des Schifffahrts- und Hafengewerbes, positiver Anreizsysteme sowie Ausbildungs- und Aufklärungsmassnahmen auszuschöpfen. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen, damit die angestrebten Emissionsminderungen möglichst rasch eintreten.

Mehrheitlich erfüllt: Die ZKR hat mit ihren Beiträgen zum Thema Schadstoffemissionen von Motoren und mit entsprechenden Eingaben zuhanden der EU einen wesentlichen Beitrag im Hinblick auf die Reduktion der Emissionen und des Schwefelgehalts von Gasöl geleistet. Die konkrete Senkung des Schwefelgehaltes steht allerdings noch aus. Sie muss idealerweise auf gesamteuropäischer Ebene erfolgen.

- **Die ZKR definiert ihre Rolle bei der Gefahrgutregelung**

Die Arbeit der ZKR im Bereich der Gefahrgutregelung ist eng mit derjenigen anderer Institutionen verbunden. Die zuständigen Gremien der ZKR haben hier aber weiterhin aktiv mitzuwirken. Das Ziel ist es, den hohen Sicherheitsstandard beizubehalten.

Die ZKR trifft geeignete Massnahmen, um eine gegenseitige Anerkennung der Zeugnisse, unter Miteinbezug der übrigen Regelwerke, zu gewährleisten.

Erfüllt: Die ZKR hat den Grundsatzentscheid getroffen, einen Systemwechsel von ADNR zu ADN vorzunehmen. Der hohe Sicherheitsstandard bei den Gefahrguttransporten auf dem Rhein muss beibehalten werden und die ZKR wird ihre Sicherheitsverantwortung auch in diesem Bereich weiterhin wahrnehmen.

PROTOKOLL 4

Durchführung der Arbeitsprogramme

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Zielsetzungen des deutschen Vorsitzes der Zentralkommission für den Zeitraum 2008-2009

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2008-2009 festgesetzt werden,

erinnert daran, dass dieses Papier die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2007-II-6).

Anlage

**Schwerpunkte der deutschen Präsidentschaft 2008/2009 in der
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

I. Grundsätzliche Überlegungen

1. Mit der Basler Erklärung vom 16.05.2006 haben die ZKR-Staaten ein Bekenntnis
 - zur Bedeutung der Rheinschifffahrt als zukunftssträchtiges, wirtschaftliches, sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel
 - zu den Grundsätzen der Revidierten Rheinschiffahrtsakteabgelegt und in diesem Zusammenhang gleichzeitig die maßgebliche Bedeutung der ZKR unterstrichen.

2. Die Basler Erklärung ruft die ZKR und ihre Mitgliedstaaten auf,
 - die bedarfsgerechte Entwicklung der europäischen Binnenwasserstraßen zu unterstützen
 - gemeinsam mit allen relevanten Beteiligten substantielle Beiträge zu leisten für das im NAIADES-Programm dargelegte gemeinsame Ziel einer nachhaltigen Stärkung der europäischen Binnenschifffahrt
 - die Anstrengungen für eine nachhaltige und umweltfreundliche Rhein- und europäische Binnenschifffahrt zu intensivieren
 - intensiv an der Vereinfachung und Weiterentwicklung des rechtlichen Rahmens der Rheinschifffahrt mitzuarbeiten.

3. Die Inhalte der Basler Erklärung bilden auch langfristig die wesentlichen Eckpunkte der Arbeit der ZKR. So obliegt es der ZKR gerade unter den sich immer schneller wandelnden Rahmenbedingungen, auf pragmatische Weise insbesondere die rechtlichen und administrativen Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Rheinschifffahrt zu schaffen und so diesen wirtschaftlichen, leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsweg zu fördern und weiter zu stärken.

Gleichzeitig bildet die Basler Erklärung auch die Grundlage für die notwendige kontinuierliche Weiterentwicklung der strategischen Ausrichtung der ZKR.

4. Eine besondere Bedeutung kommt der ZKR aufgrund ihrer Funktion als Schrittmacher und Kompetenzzentrum der europäischen Binnenschifffahrt zu. Ihre Regelwerke und Entscheidungen haben eine über die Rheinschifffahrt hinausgehende Bedeutung; sie setzen Leitlinien und Orientierungspunkte für die gesamte europäische Binnenschifffahrt.

Ihrer besonderen Verantwortung für die europäische Binnenschifffahrt muss die ZKR auch im Rahmen ihrer künftigen Tätigkeit gerecht werden. Die deutsche Präsidentschaft will

- die historisch gewachsene tragende Rolle der ZKR in der europäischen Binnenschifffahrt festigen und mit Augenmaß weiter ausbauen
- dazu beitragen, dass die ZKR entscheidende Impulse für die europäische Binnenschifffahrtspolitik gibt und diese aktiv mitgestaltet.

II. Thematische Schwerpunkte und Maßnahmen 2008 – 2009

1. Klimaschutz und Klimawandel

Der Klimawandel wird sich auch auf den Wasserhaushalt und damit auch auf den Rhein als Naturraum und Wasserstraße auswirken. Die ZKR muss daher die Erkenntnisse zu den Folgen des Klimawandels für den Verkehrsweg Rhein und die Rheinschifffahrt erörtern sowie Überlegungen zu deren Bewältigung u.a. in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht anstoßen.

Die ZKR stellt die Klammer zwischen den nationalen Überlegungen zur Bewältigung des Klimawandels am Rhein dar.

Ein für 2009 vorgesehener Kongress der ZKR bietet eine geeignete Plattform zur Präsentation und Diskussion der Erkenntnisse und Folgerungen der ZKR zu diesem für die Rhein- und Binnenschifffahrt relevanten Thema unter Einbeziehung von Wissenschaft, Wirtschaft und Politik.

2. Umweltschutz

Die Binnenschifffahrt ist allgemein als umweltfreundlichster und sicherster Verkehrsträger anerkannt. Dennoch muss

- der Schadstoffausstoß, hier insbesondere die Schwefel-, Stickoxid- und Partikelemissionen
- der Kraftstoffverbrauch

der Binnenschiffe weiter reduziert werden, um den Vorsprung gegenüber anderen Verkehrsträgern zu behaupten. Aufgabe der ZKR ist daher,

- die Weiterentwicklung der einschlägigen Vorschriften in Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsgewerbe und den Herstellern von Schiffsantrieben voranzutreiben
- Impulse für die Entwicklung und Einführung
 - moderner Technologien zur Abgasreinigung
 - effizienterer Schiffsantriebe
 - schadstoffärmerer und damit umweltverträglicherer Kraftstoffe auch biogener und regenerativer Herkunftzu geben.

Um die genannten Fortschritte sowohl in der Rheinschifffahrt als auch auf europäischer Ebene zu erreichen, bringt die ZKR engagiert u.a. die Arbeiten an den EU-Kraftstoff- und Abgasrichtlinien voran. Sie strebt dabei mit Nachdruck die

- Einführung schwefelfreier Kraftstoffe bis 2012 (vergleichbar mit den im Strassenverkehr üblichen Treibstoffen)
 - Absenkung der Emissionsgrenzwerte auf ein dem Straßengüterverkehr vergleichbares Niveau bis 2016
- an.

3. Fortentwicklung der Rechtsvorschriften für die Rheinschifffahrt

- a) Die ZKR führt derzeit eine kritische Bestandsaufnahme ihrer Regelwerke mit dem Ziel einer Vereinfachung und Fortentwicklung durch. Auch im Hinblick auf ihre Schrittmacherfunktion für die gesamte europäische Binnenschifffahrt muss die ZKR
- dieses Projekt unter deutschem Vorsitz weiterentwickeln
 - die klare und einfache Gestaltung ihrer Regelwerke unter Wahrung der Sicherheits- und Umweltstandards zu einem dauernden Anliegen machen.

Mit der Weiterentwicklung der Regelwerke der ZKR muss künftig zugleich eine ständige Überprüfung und erforderlichenfalls Optimierung ihrer Arbeits- und Organisationsstrukturen einhergehen. Die ZKR muss zugleich – auch mit Blick auf ihre über die Rheinschifffahrt hinausgehende Bedeutung – Diskussions- und Entscheidungsprozesse möglichst transparent gestalten.

- b) Daneben setzt die ZKR ihre Bemühungen zur Umsetzung des Internationalen Abfallübereinkommens fort.

4. Internationale Zusammenarbeit

- a) Die ZKR-seitigen Bemühungen für eine pragmatische Zusammenarbeit mit der EU müssen auf der Basis des bestehenden Kooperationsabkommens fortgesetzt und weiter intensiviert, die Gespräche dazu auch auf politischer Ebene mit der Kommissionsleitung fortgeführt werden. Perspektiven für eine langfristige Vertiefung der Beziehungen zwischen ZKR und EU bieten dabei das Vorbild der „Joint Working Group“ oder der „Expertengruppe Abgasemissionen der Binnenschifffahrt“.
- b) Die Zusammenarbeit mit den anderen europäischen Stromkommissionen und hier insbesondere der DK muss verstärkt werden. Mögliche Themengebiete sind z.B.
- die gegenseitige Anerkennung von Schifferdienstbüchern und Schiffsführerzeugnissen etc.
 - die Einführung gemeinsamer technischer Standards etwa zur Beseitigung von Abwässern der Fahrgastschifffahrt.
- Eine gemeinsame Sitzung der ZKR und DK sollte nach Abschluss der Revision der Belgrader Konvention ins Auge gefasst werden. Darüber hinaus muss die Einbindung der Beobachterstaaten in die Arbeiten der ZKR vertieft werden.
- c) ZKR und IKSR haben in den letzten Jahren eine Basis für ihre Kooperation in Fragen des Umwelt- und Gewässerschutzes geschaffen. Diese Kooperation ist ein vielversprechender Weg, das gegenseitige Verständnis zwischen Gewässerschutz und Schifffahrt zu fördern und gemeinsame Lösungen zu unterstützen. Auch im Hinblick auf den im NAIADES-Programm geforderten „strukturierten Dialog zu Umweltfragen“ ist die ZKR aufgerufen, die Kooperation mit der IKSR durch gemeinsame geeignete Veranstaltungen und Projekte mit Nachdruck weiter voranzubringen.
- d) Die ZKR muss Überlegungen anstellen, ob und inwieweit der Informationsflusses auf internationaler Ebene weiter ausgebaut werden kann. Mögliche Bereiche sind z.B.
- die Marktbeobachtung
 - der Aufbau einer Unfalldatenbank auf Basis des deutschen Projekts „SUDaBa“
- e) Die ZKR muss sich mit klaren und einheitlichen Positionen konstruktiv in die Diskussion um den institutionellen Rahmen der europäischen Binnenschifffahrt einbringen.

5. Außendarstellung

- a) Eine bessere Außendarstellung der ZKR bietet die Möglichkeit, ihr Profil als aktive, effiziente und innovative Organisation in der (Fach-)Öffentlichkeit stärker zu verankern als bisher. Ein ggf. mit professioneller Unterstützung erstelltes Kommunikationskonzept kann hierfür eine Basis bieten.
- b) Eine bessere Information der Parlamente der ZKR-Mitgliedsstaaten sowie des EU-Parlaments über
- die Belange der Binnenschifffahrt
 - Funktion und Bedeutung der ZKR
- wird angestrebt. Die ZKR lädt vor diesem Hintergrund die mit Binnenschifffahrtsbelangen betrauten Parlamentarier zu einem Informationstreffen und/oder zu dem unter lfd. Nr. II 1. angesprochenen Kongress ein.

PROTOKOLL 6

Arbeitsprogramme der Ausschüsse

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2008-2009, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

Anlage

Anlage

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES DF:

Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Nr	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Priorität
1	Begleitung der Arbeiten der Expertengruppe zur Revision der CLNI		2007	2009	I
2	Direkte Rechtsgeltung der ZKR-Entscheidungen		2007	2008	I
3	Erarbeitung einer Binnenschifffahrtsbescheinigung		2006	2009	I
4	Sanktionen nach nationalem Recht bei Verstößen gegen Rheinschifffahrtsregelungen		2008	2009	I
5	Rheinschifffahrtszugehörigkeitsurkunde – Anpassung der Verordnung 1984-I-3		2008	2009	II
6	Anwendung des nationalen Rechts neben ZKR Recht		2008	2009	II

II – Wirtschaftsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES ECO

1. Gedankenaustausch über die Verkehrspolitik in Europa im Bereich der Binnenschifffahrt und der Entwicklung der Rheinschifffahrt;
2. Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstrasse Rhein;
3. Förderung der Rheinschifffahrt;
4. Aufbau einer Marktbeobachtung in der Binnen- und Rheinschifffahrt und nähere Bestimmung der Messinstrumente.

Nr.°	Aufgaben	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
1	Gedankenaustausch über die Verkehrspolitik in Europa					
1.1		Aktionsplan NAIADES	I-08	II-09		I
1.2		Internalisierung der externen Kosten und Anlastung der Infrastrukturkosten in der Binnenschifffahrt; -Verfolgung der Angelegenheit und Beratung der möglichen wirtschaftlichen Folgen eventueller EU-Initiativen	I-08	II-09	-Mitteilung der EG ist für Anfang 2008 angekündigt -eventuelle Stellungnahme der Kommission zum Projekt	II
1.3		Ladeeinheiten für innerkontinentale Beförderungen -Verfolgung der Angelegenheit und Beratung der möglichen wirtschaftlichen Folgen eventueller EU-Initiativen	I-08	II-09	in Abstimmung mit dem Binnenschifffahrtsgewerbe; Begleitung des Entwicklungsprozesses und Vertretung der Belange der Rhein-/Binnenschifffahrt	II
2	Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstrasse Rhein					
2.1		Erörterung und Bewertung des aktuellen Erkenntnisstands;	I-08	II-09		I
2.2		Beratung der wirtschaftlichen Auswirkungen	I-08	II-09		I
2.3		Beratung möglicher Strategien zur wirtschaftlichen Bewältigung	I-08	II-09		I
2.4		Inhaltliche Vorbereitung des ZKR-Kongress 2009	I-08	II-09	Organisatorische Unterstützung bei der Vorbereitung und Ausrichtung des ZKR-Kongresses 2009	I

Nr.°	Aufgaben	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
3	Förderung der Rheinschifffahrt					
3.1		Umstellung der Tankflotte: - Erörterung und Begleitung des Umstellungsprozesses von Ein- auf Doppelhüllentankschiffe;	II-09	II-09	Follow-up der nach dem ADNR vorgesehenen Termine aus wirtschaftlicher Sicht (Doppelhülle)	II
3.2		Schiffe und Schifffahrt der Zukunft: -Definition eines Lastenheftes für eine punktuelle Aktualisierung	I-08	I-08	Besondere Aufmerksamkeit sollte den Auswirkungen auf die Beschäftigung geschenkt werden	I
3.3		Überprüfung der verordnungsrechtlichen Instrumente auf etwaige Behinderungen der Funktionsweise des Marktes hin	I-08	II-08		II
3.4		Evaluierung des Arbeitsmarktes -Analyse der Auswirkungen auf das Angebot	I-08	I-08	2 round-table-Gespräche	I
3.5		Vorbereitung von „round-table“-Gesprächen und anderen ZKR-Veranstaltungen zu aktuellen Fragestellungen	I-08	II-09	Themen (-vorschläge sind 2008 zu unterbreiten) : -Entwicklung des Containerverkehrs auf der Rheinschiff-fahrtsachse; - Organisation der Transportkosten im Binnenschiffsverkeh r und Wettbewerbslage im Vergleich zu den anderen Verkehrs-trägern; -Analyse der Interessen des Binnen-schiffsverkehrs, die im Spiel sind, und der Hemmnisse für seine Entwicklung im Vergleich zur Straße	I

Nr.°	Aufgaben	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
4	Förderung des Aufbaus einer Marktbeobachtung in der Binnen- und Rheinschifffahrt und nähere Bestimmung der Messgeräte					
4.1		Marktbeobachtung: -regelmäßige Berichte über die strukturellen Tendenzen; -Bericht über die Konjunktur im Binnenschiffsverkehr für den Rhein- und europäischen Markt	I-08	II-09	Projekt in Partnerschaft mit der EG und den Gewerbeverbänden EBU/ESO	I
4.2		nähere Bestimmung von Messinstrumenten für: -Erfassung der Binnenflotte; -gezielte Kenntnis des Beschäftigungsmarktes; -Typologie und Erfassung der Schiffsunfälle zur Aufstellung von Unfallstatistiken	I-08	II-09	in Verbindung mit dem Projekt PLATINA .	I

III – Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES ED :

1. In Abstimmung mit dem Exekutivausschuss (EXCOM) und bis zur Einsetzung der KVP:
Beobachtung der Fragen im Zusammenhang mit den Teilen B und C des Abfallübereinkommens von 1996 (Abfälle aus dem Ladungsbereich und sonstige Abfälle); die Vorbereitungsarbeiten zu Teil A werden unter der Verantwortung des Ausschusses EXCOM durchgeführt.
2. Prüfung der Umweltfragen in der Binnenschifffahrt, soweit diese Fragen nicht in den Zuständigkeitsbereich eines anderen Ausschusses der Zentralkommission fallen.

Nr.	Aufgaben	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Übereinkommen über die Abfallbeseitigung	Bewertung der Mechanismen zur Umsetzung der Teile B und C					
1.1		Bewertung der üblichen Praktiken bei der Ablieferung des Fahrzeugs; Bedarf an Annahmekapazitäten für Abfälle aus dem Ladungsbereich - Trockenladerraum - Tankladerraum	I-08	I-09			I
1.2		Vereinigung vom Ladungsbuch des ADNR und Entladebescheinigung des Abfallübereinkommens (Anhang IV)	I-08	II-08	Das ADNR sieht ein Ladungsbuch vor. Anhang IV wird den Anforderungen der Tankschifffahrt und der Trockenladung nicht mehr gerecht	-ADNR 7.2.4.11.1 - Anhang IV Abfallüberein.	I
1.3		Einführung eines Buches mit den an Bord verbleibenden Ladungsrückständen -Nutzen des Buches; -Entwurf eines Anhangs VI (Muster)	I-08	I-09			II
1.4		Abgleich der Vorgaben in Abfallübereinkommen/ ADNR für das Nachlensystem	I-08	I-09		- ADNR 8.6.4 - Anhang II Abfallüberein.	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1.5		Vorschriften für Bordkläranlagen auf Fahrgastschiffen: - Harmonisierung der Grenzwerte - Prüfungsverfahren	I-08	I-08	In Partnerschaft mit der DK	Änderungen von Anhang V der Anwendungsbestimmung (Abfallübereinkommen) und der RschUO	I
1.6		Aktualisierung der Stoffliste (Anhang III): - Aktualisierungsverfahren	I-08	II-09			II
1.7		Merkblatt für empfehlenswerte Praktiken zur Abfallvermeidung: - Aktualisierung	I-08	II-08			II
2	Sonstige Umweltfragen						II
2.1		Bewertung des Verbots von PAK auf Binnengewässern: - Bewertung und Berücksichtigung einer niederländischen Studie	I-08	II-08			I
2.2		Entgasung in der Tankschiffahrt (VOC und sonstige gefährliche Gase und Flüssigkeiten)	I-08	II-09	In enger Abstimmung mit dem Ausschuss MD	-ADNR 7.2.3.7 - ggf. Abfallübereinkommen	I

IV - Ständiger technischer Ausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES TP:

Instandhaltung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen
1	Instandhaltung und ständige Verbesserung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt, auch unter Berücksichtigung der Entwicklung der Binnenschifffahrts-informationssysteme (RIS)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26			
1.1	Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein				Prüfung der Entwicklung der Verfügbarkeit und Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen
1.2	Brückendurchfahrtshöhen am Oberrhein		2/2006		Aktualisierung des Berichts von 2001 (Beschluss 2001-I-28)
1.3	Bewertung von neuen Maßnahmen				
2	Vorbereitung der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	1995-I-29			Bewertung von neuen Maßnahmen
3	Prüfung des Verhalten des Wasserstandes unterhalb der Schleuse Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Bewertung der andauernden Maßnahme
4	Prüfen des Einflusses der Schifffahrt auf die Rheinsohle; ggf. Vorschlagen von Maßnahmen		3/2004	10/2008	Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat Untersuchungen noch nicht abgeschlossen
5	Prüfen der Notwendigkeit und gegebenenfalls Abstimmung einer Konzeption und Erstellung einer Übersicht für Liegenstellen am Rhein				Zusammenfassung und länderübergreifende Abstimmung der nationalen Konzeptionen im Hinblick auf die geographische Verteilung und Kapazität
6	Verfügbarkeit der Wasserstraße Rhein als Infrastruktur von Transportketten				
6.1	Einschränkungen durch Veranstaltungen				Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen sowie Prüfung der Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen, wie Zielvorgaben
6.2	Einschränkungen durch Unfälle				Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen sowie Prüfung der Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen, in Zusammenarbeit mit G/ICC

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen
7	Fallweise Auswertung von Unfalldaten bezüglich der Wasserstraßeninfrastruktur				
8	Verfolgung von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft; ggf. Vorlage von Vorschlägen; Zusammenarbeit mit europäischen Wasserdirektoren fördern	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12			
9	Zusammenarbeit mit der IKSR				
9.1	Gemeinsamer Workshop zu „Best Practice“ bei hydromorphologischen Veränderungen			Frühjahr 2008	
9.2	Auswertung der Statistiken des Alarmplans Rhein im Hinblick auf die Binnenschifffahrt				
9.3	Mitwirkung an der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie				
10	Verfolgung von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft; ggf. Vorlage von Vorschlägen	2004-I-12 2005-I-12	10/2003		
11	Beobachtung der hydrologischen Entwicklung im Rheinstromgebiet, Einschätzung der Folgen möglicher längerer Niedrig- und Hochwasserphasen sowie Extremereignisse für die Schifffahrt				
12	Verfolgung der Aktivitäten von und Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen				

V – Polizeiausschuss

1) Allgemeine Tätigkeit

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RP:

betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr

betroffene Regelwerke

Rheinschiffspolizeiverordnung (RheinSchPV); Vorschriften über Bordlichter sowie der Zulassung von Signalleuchten, Vorschriften über Navigationsgeräte, Handbuch Binnenschiffahrtfunk

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Neuordnung der Regelwerke	PRE(05)m 23	10/2005	5/2008	in Zusammenarbeit mit RV, STF und DF	Harmonisierung der Begriffsbestimmungen	I
2	Neustrukturierung / weitergehende Harmonisierung der Verkehrsvorschriften incl. CEVNI	RP (07) 7	4/2007	5/2010	in Zusammenarbeit mit UNECE und Flusskommissionen	weitergehende Harmonisierung der europäischen Verkehrsvorschriften	I
3	Änderung der RheinSchPV aufgrund aktueller Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen						
3.1	§ 1.07 – freie Sicht		9/2004	11/2009	in Zusammenarbeit von RP und RV sowie mit JWG	Änderung RheinSchPV (und RheinSchUO bzw. Richtlinie 2006/87/EG)	I
3.2	Kapitel 1 – Diensttuende Mindestbesatzung		10/2006	11/2009	in Zusammenarbeit von RP und STF	Änderung RheinSchPV (Ergänzung) und ggf. Kapitel 23 RheinSchUO	i
3.3	§ 11.02 – Abmessungen von Fahrzeugzusammenstellungen						
3.3a	Prüfen und Vorschlägen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung der Schubschiffahrt	2003-I-21		11/2008	Vergrößerung des Wasserstandsfensters für 6-Leichterverbände; in Zusammenarbeit mit RN; Probefahrten sind noch auszuwerten	Änderung RheinSchPV	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
3.3b	Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften für den Mittelrhein		8/2006	11/2009		Änderung RheinSchPV	I
4	Übernahme nationaler Vorschriften für die Sport-/Kleinschiffahrt in die RheinSchPV				Grundsatzentscheidung und Zusammenstellung der Vorschriften	Änderung RheinSchPV (Ergänzung)	I
5	Sanktionen über Bußgelder hinaus				Schaffung der Voraussetzungen für einheitliches Handeln der Mitgliedsstaaten		II
6	Tagung mit den Wasserschutzpolizeien			11/2008	Auswertung und Abarbeitung der vorgebrachten Fragen und Vorschläge		II
6.1	Tagung Oktober 2006 in Basel		3/2007	11/2008	Auswertung und Abarbeitung der vorgebrachten Fragen und Vorschläge		II
6.2	Vorbereitung der Tagung 2009			2009			II
7	Durchführung von Kontrollen		2/2005		Anliegen der europäischen Wasserschutzpolizeien (RP/G (05) 21)		II

V – Polizeiausschuss

2) Weiterentwicklung der RIS

HAUPTAUFGABENBEREICH:

Festlegung von Leitlinien für die Binnenschifffahrtsinformationsdienste und deren Harmonisierung in Europa (River Information Services – RIS)

betroffene Regelwerke

Beschlüsse zu den Richtlinien und Standards der Binnenschifffahrtsinformationsdienste

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
8	Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (Vessel Tracking and Tracing)	2006-I-21					
8.1	Prüfen der Notwendigkeit und gegebenenfalls Erstellen eines Leitfadens für den Einbau von Inland AIS Geräten				auf Vorschlag der Expertengruppe	keine	II
8.2	Prüfen der Notwendigkeit und gegebenenfalls Erstellen eines Leitfadens für die Nutzung von Inland AIS Geräten				auf Vorschlag der Expertengruppe	keine	II
8.3	Anpassung des Standards an die Verordnung (EG) 415/2007		3/2008	4/2008		gegebenenfalls Änderung des Standards	I
9	Inland ECDIS	2001-I-16					
9.1	Erweiterung des Standards um zusätzliche Funktion		9/2008	4/2009	u.a. Einfügung Schnittstelle für Ergebnisse von Wasserspiegellagenmodellen, auf Vorschlag der Expertengruppe	Ergänzung des Standards	II
9.2	Anpassung des Standards an die entsprechende künftige Verordnung der EG		3/2008	4/2008		gegebenenfalls Änderung des Standards	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
9.3	Entwickeln von Anforderungen für Visualisierung von Inland AIS Informationen, insbesondere für die Schiff-Schiff-Kommunikation		9/2007	12/2009	auf Basis eines Pilotprojektes in Deutschland	keine; gegebenenfalls Standard für Hersteller	II
10	Nachrichten für die Binnenschifffahrt	2004-I-17					
10.1	Aktualisierung und Anpassung an die Verordnung (EG) 416/2007		3/2007	4/2008		Änderung des Standards	I
10.2	Prüfen der Notwendigkeit und gegebenenfalls Erstellen eines „Encoding Guides“		3/2009	12/2009	auf Vorschlag der Experten- gruppe	gegebenenfalls Ergänzung des Standards	II
11	Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt	2003-I-23					
11.1	Erfolgskontrolle der Einführung des verbindlichen elektronischen Meldens; Vorschläge für Ausweitung	2006-II-23, 2007-I-14	9/2008	11/2009		Änderung der RheinSchPV	I
11.2	Aktualisierung des Standards und Anpassung an die entsprechende künftige Verordnung der EG		3/2008	10/2009		gegebenenfalls Änderung des Standards	I
12	Prüfung der Notwendigkeit und gegebenenfalls Erstellung von technischen Anforderungen an GPS-Positionssensoren und GPS-Kompasse		3/2009	11/2009	Übernahme von Anforderungen der Seeschifffahrt	gegebenenfalls Ergänzung der RheinSchUO	II
13	Analyse der Zusammenführung von RIS Informationen an Bord; Prüfung im Hinblick auf Ergonomie und Sicherheit		3/2008	10/2009	Auswertung von „best practice“, Studien und Befragungen	keine; gegebenenfalls Leitfaden für Installation im Steuerhaus	II

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
14	Merkblätter für die RIS-Standards	2002-I-28					
14.1	Erstellung eines Merkblatts für Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (Vessel Tracking and Tracing)		9/2007	9/2008	Hilfestellung für Entwickler und Anwender		I
14.2	Aktualisierung vorhandener Merkblätter für Inland ECDIS, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt		9/2007	9/2008	Hilfestellung für Entwickler und Anwender		II
15	RIS-Workshop (für alle RIS-Standards)		11/2008		Erhöhung der Akzeptanz, Feedback für Expertengruppe und zuständige Verwaltungen		II

VI – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:

Besatzung- und Berufsausbildungsfragen

betroffen Regelwerke

Rheinpatentverordnung- Radarpatentverordnung, Kapitel 23 der RheinSchUO.
Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt
Aktualisierung der Richtlinien an die zuständigen Behörden

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1a	Anerkennung der Schiffsführer- zeugnisse		2007	2008	Deutscher, niederländischer, ungarischer, rumänischer und belgischer Antrag		I
1b	Anerkennung nichtrheinischer Radarschifferzeu- gnisse auf dem Rhein		2008	2008	Ungarischer, rumänischer und tschechischer Antrag		I
2a	Anpassung der Besatzungsvor- schriften	Entzug Dienst- buch bei nicht ausreichender Tauglichkeit. Textliche Änderungen zur Vereinfachung der Vorschriften gemäß Anlage zu STF/G(05)m6 endg. vom 24.3.2005	2007	Ende 2008	Vereinfachung der Bestimmungen	Änderung des Kapitels 23	I
2b	Weiteres Vorgehen nach Sitzung der WSP' en in Basel (Oktober 2006)	-Diensttuende Mindestbesat- zung- Fahrtenschrei- berpflicht- zentralisierte Registrierung der Dienstbücher	2007	2008	Verbesserung der Kontrollen	Änderung des Kapitels 23	I
3	Anträge auf Anerkennung von nichtrheinischen Dienstbüchern	- Harmonisierung der Dienstbücher auf gesamteuropäi- scher Ebene - Änderungen bei den Berufsausbildung en in der Binnenschiffahrt -Einrichtung eines zentralisierten Registers	2007	2009	Anträge Bulgariens, Österreichs , Ungarns, Polens und Rumäniens	- Annahme eines Beschlusses zur Festlegung der Anerkennungs- bedingungen - Anpassung der Richtlinien infolge der Anerkennung nichtrheinischer Dienstbücher	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folgen für Regelwerke	Priorität
4	Anpassung der Richtlinien zu den Patenten		2008	2008	Notwendige Anpassungen infolge der Verabschiedung der neuen Patentverordnung, die am 1. April 2008 in Kraft treten wird.		I
5a	Verordnungsrechtliche Neuordnung	Erarbeitung einer Verordnung über Schifffahrtspersonal	2008	Ende 2009		Zusammenlegung von Kapitel 23 und der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt	I
5b	Neuordnung der Richtlinien		2009	2010	Vereinfachung der Richtlinien an die zuständigen Behörden		II
6	Vorbereitung der gemeinsamen Sitzung der Prüfungskommissionen		2008	2009	Einladung der Prüfungskommissionen der Staaten, deren Zeugnisse anerkannt worden sind? Sitzung gemeinsam mit der Donaukommission organisieren?		II
7	Vorbereitung eines Workshops zur Harmonisierung der Schiffsführerzeugnisse in Europa			Frühjahr 2009	Tagung der Staaten und internationalen Organisationen, die an einer stärkeren Harmonisierung der Schiffsführerzeugnisse in Europa interessiert sind		II
8	Rationalisierung der Verfahren zum Erwerb von Streckenkenntnissen	gemeinsame Expertengruppe von DK und ZKR „Befähigungszeugnisse“	2004	2009	Bericht der gemeinsamen Gruppe ZKR-DK	Mögliche Anpassung der Rheinpatentverordnung	II

VII - Untersuchungsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSCHUSSES RV:

technische Schiffssicherheit, Bau- und Ausrüstung der Fahrzeuge

Betroffene Regelwerke

Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) inkl. Richtlinien für die Schiffsuntersuchungskommissionen

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Neuordnung der Regelwerke	PR E(05)m 23	10/2005		in Zusammen- arbeit mit RP, STF und DF	Fortfall Besatzungs- vorschriften, Aufnahme Anforderungen an Navigations- geräte, Harmonisierung und Verdeutlichung Definitionen	I
2	Anerkennung des Gemeinschafts- zeugnis zur Fahrt auf dem Rhein	RV (05)m 14	10/2005	5/2008	Richtlinie 2006/87/EG ist noch zu kompletieren	Ergänzung RheinSchUO	I
3	Änderung der RheinSchUO aufgrund aktueller Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen						
3.1	Kapitel 3 - Festigkeit		4/2006	11/2008	Klarstellung der Vorschriften (Umsetzung Erkenntnisse Workshop „MS No Limits“)	Änderung RheinSchUO	I
3.2	Kapitel 3 – Heckschott		12/2006	5/2008	Klarstellung auf Antrag der deutschen Delegation	Änderung RheinSchUO	II
3.3	Kapitel 4 - Tiefgangsanzeiger		3/2007	5/2008	Änderung der Anforderungen auf Antrag EBU/ESO	Änderung RheinSchUO	II
3.4	Kapitel 5 – Manöviereigen- schaften		2/2008	5/2009	Vereinfachung und Anpassung an Stand der Technik	Änderung Richtlinien	I
3.5	Kapitel 7 – Anforderungen an Steuerhäuser, freie Sicht		9/2004	11/2009	in Zusammen- arbeit von RV und RP	Änderung RheinSchUO, neue Richtlinien, (Änderung RheinSchPV)	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
3.6	Kapitel 9 – elektrische Anlagen	2000-I-20		5/2009	ein Vorschlag von Anfang 2001 liegt vor; deutsche Delegation beabsichtigt Vorschlag auszuarbeiten	Ergänzung RheinSchUO	I
3.7	Kapitel 15 – Sonder- bestimmungen für Fahrgastschiffe						
3.7a	Sicherheit von Fahrgästen auf bestehenden Schiffen	2004-II-22		11/2008	Prüfung und ggf. Vorschlag von Abhilfemaß- nahmen; Vor- schläge vom Schiffahrts- gewerbe in Zu- sammenarbeit mit zuständigen Behörden werden erwartet, liegen aber noch nicht vor	ggf. Änderung RheinSchUO, ggf. neue Richtlinien	I
3.7b	Übergangs- einrichtungen			10/2008	Erfahrungsaus- tausch der SUKen	neue Richtlinie Übergangs- einrichtungen	I
3.7c	Anforderungen an Bordkläranlagen		3/2008	10/2008	in Zusammen- arbeit von RV und ED	Ergänzung RheinSchUO oder neue Richtlinie	II
3.8	Kapitel 22a – Sonderbestimmun- gen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	1999-II-20	1/2006	5/2008	Anordnungen vorüber- gehender Art laufen am 30.9.2010 aus	endgültige Änderung RheinSchUO	I
3.9	Anlage B – Muster Schiffsattest		3/2007	5/2008	Ergänzung, Klarstellung; Vereinheit- lichung der nationalen Muster	Änderung Anlage B	II
3.10	Umsetzung der Ergebnisse der Gemeinsamen Tagung der Untersuchungs- kommissionen 2005	6/2005	2/2006	5/2008	Aufgaben ergeben sich aus Dokument RV (05) 31	Änderung RheinSchUO, neue Richtlinien	II

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Ver- anlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
4	Vorschläge für Emissionsgrenzwerte für die nächsten Stufen und Anpassungen der europäischen Vorschriften		3/2005	11/2008	in Zusammenarbeit mit Schifffahrtsgewerbe, Motorenhersteller und EU-Kommission	Harmonisierung RheinSchUO mit Emissionsvorschriften der Gemeinschaft	I
5	Prüfungen		6/2004	5/2008	Änderungsvorschlag liegt vor, ist noch in Gemeinsamer Arbeitsgruppe JWG zu beraten	Vereinheitlichung der Anforderungen und Vorschriftentexte	I
6	Sicherheit bei Alleinarbeitsplätzen		3/2007	11/2009	Prüfen der Notwendigkeit zusätzlicher Vorschriften	ggf. Änderung RheinSchUO, ggf. neue Richtlinien	II
7	Technische Anforderungen an historische Schiffe				Prüfen der Notwendigkeit, Möglichkeit und Voraussetzungen für spezifische Rheinschiffahrtsvorschriften; Arbeiten auf Ebene der EG sind abzuwarten	ggf. Änderung RheinSchUO, ggf. neue Richtlinien	II
8	Betriebssicherheit von Hauptmaschinen				Prüfen der Notwendigkeit, Möglichkeit und Voraussetzungen für Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit		II
9	Vorbereiten der Gemeinsamen Tagung der Untersuchungskommissionen 2008		2007	2008	Tagung wird voraussichtlich in Ungarn stattfinden		II
10	Ergänzende nationale Vorschriften für Sportboote, die gewerbsmäßig Fahrgäste befördern	RV, 4/2007			Prüfen, ob Staaten über die ZKR-Vorschriften hinaus nationale Vorschriften erlassen können oder die ZKR-Vorschriften zu ergänzen sind		II

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Ver- anlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
11	Reduzierung Kraft- stoffverbrauch und CO ₂ -Emissionen	2006-I-2	11/2006	11/2008			I

VIII – Ausschuss für gefährliche Güter

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES MD:

Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter - Änderung des ADNR aufgrund aktueller Entwicklung oder gewonnener Erfahrungen - Anpassung des ADNR an die anderen internationalen Regelungen

betroffene Regelwerke

ADNR

Nr.	Aufgaben	Auftrag / Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Zoneneinteilung Ex-Schutz- Vorschriften	Antrag der deutschen Delegation		2008		ADNR- Änderung	I
2	Nachlenzsystem	2003-II-21		2007	Überprüfung des Verhältnisses mit dem Abfall- übereinkommen		II
3	Wasserverunreini- gende Stoffe	1993-II-25 2003-II-21	2002	2008		ADNR- Änderung	I
4	Beförderungen in loser Schüttung	Antrag der deutschen Delegation			Untersuchen, entscheiden, ob Regelung erforderlich		II
5	Anerkennung der ADN-Zeugnisse und Bescheinigungen zur Fahrt bzw. Tätigkeit auf dem Rhein		2006		MD (07) 6	ADNR- Änderung	I
6	ADNR-Übergangs- bestimmungen		2006		Untersuchen mit dem Ziel, die Anzahl der Übergangs- bestimmungen und deren Dauer zu reduzieren	ADNR- Änderung	I
7	Prüfung der Ergebnisse der SUK- Tagung 2005	2005	2006	2007	Aufgaben ergeben sich aus Dokument MD(05)m 17	Mögliche ADNR- Änderung	II

PROTOKOLL 7

Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Periode 2008-2009

Beschluss

Die Zentralkommission billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2008-2009.

Vorsitz der Ausschüsse für die Periode 2008/2009

ZEITRAUM	ORGANE										
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
Vorsitz 2008/2009	D	D	B	NL	CH	B	NL	F	F	NL	Sekr

Stellvertreder Vorsitz der Ausschüsse für die Periode 2008/2009

ZEITRAUM	ORGANE										
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
Stellvertr.- Vorsitz 2008/2009	B	B	D	F	F	NL	D	D	CH	CH	Sekr

PROTOKOLL 8

Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Beziehungen zur Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Beziehungen zu den Flusskommissionen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 11

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

Untersuchung der von der niederländischen Delegation und der Kanzlei UJG vorgelegten Fälle

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 14

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das erste Halbjahr 2007 und den Ausblick auf das zweite Halbjahr 2007 und den Beginn des Jahres 2008.

Anlage

**Bericht an die Zentralkommission
über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt**

1. Halbjahr 2007 und Ausblick auf 2008

I. Allgemein

a) Allgemeine Lage

Die Trockengüterschifffahrt profitierte im ersten Halbjahr 2007 von der bestehenden günstigen Wirtschaftslage in Westeuropa. Dies führte zu einem allgemeinen Anstieg der Beförderungsmenge auf dem Traditionellen Rhein um 3%. Im Sommer setzte sich dieser positive Trend fort und erst im Herbst traten Wasserstandsschwankungen auf, die den Verkehr leicht beeinträchtigten. Damit bestehen für die Beförderungsnachfrage weiterhin gute Voraussetzungen, und die möglichen Auswirkungen eines leicht verlangsamten Wachstums in Westeuropa, vermutlich als Folge der konjunkturellen Entwicklung in den Vereinigten Staaten, können bislang nicht abgeschätzt werden. Die Tankschifffahrt musste hingegen Transportverluste hinnehmen und sich mit völlig ungenügenden Frachten zufrieden geben.

b) Wasserführung

Im ersten Halbjahr und im Spätsommer 2007 gab es auf dem Rhein praktisch kein Niedrigwasser. Kurzzeitig führte der Strom sogar Hochwasser. Unter diesen Umständen war bis zum Sommer eine relativ optimale Auslastung des Laderaums möglich. Im Herbst traten dann stärkere Wasserstandsschwankungen auf. Auf mehreren Strecken kam es während einiger Tage sogar zu Einstellungen des Schiffsverkehrs, bevor dann im September eine Niedrigwasserperiode begann.

c) Treibstoffpreise

Die Treibstoffpreise sind nach einer vorübergehenden Senkung im letzten Quartal des Jahres 2006 bereits ab Januar 2007 erneut gestiegen. Der Preisanstieg beschleunigte sich ab August 2007 und erreichte in den letzten Wochen Rekordhöhen. So ist in den ersten zehn Monaten des Jahres eine Verteuerung der Preise um 25% feststellbar.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Das Beförderungsaufkommen in der Trockenschifffahrt weist, insgesamt betrachtet, Zuwächse in sämtlichen Sektoren auf, eine Ausnahme bilden die festen mineralischen Brennstoffe. Diese Entwicklung ist auf eine im ersten Halbjahr allgemein boomende Wirtschaft bei gleichzeitig günstigen Wasserständen zurückzuführen, so dass eine optimale Auslastung des Laderaums möglich war.

Landwirtschaftssektor

Während die Beförderungen von Düngemitteln im ersten Halbjahr 2007 stagnierten, wiesen die Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen ein Plus von 1 % auf.

Die Beförderung von Getreideprodukten, die etwa 80% dieser Güterkategorie ausmachen, ist leicht rückläufig. Die Abnahme der Beförderungen von Weizen, die etwa die Hälfte dieser Kategorie darstellen, konnte durch den 20%igen Anstieg der Gerste- und Maistransporte nicht kompensiert werden. So ist der Anstieg der Beförderungen in dieser Güterkategorie hauptsächlich auf die Verdreifachung des Beförderungsvolumens von Holz zurückzuführen (dessen Anteil sich auf 12% dieses Marktes erhöht).

Angesichts des niedrigen Niveaus der Lagerbestände auf dem Weltmarkt werden für 2008 Zuwächse bei den Weizenexporten erwartet. Diese Situation ist auf die zu geringe Ernte in gewissen Regionen zurückzuführen. In Westeuropa ist die Ernte des Jahres 2007, die als recht zufrieden stellend bezeichnet wird, vergleichbar mit der des Jahres 2006. Aus diesen Gründen ist Ende des Jahres 2007 und im Jahre 2008 eine steigende Nachfrage nach Weizentransporten zu erwarten.

Die Beförderungen von Nahrungs- und Futtermitteln haben um nahezu 6% zugenommen. Dieses Wachstum ist vor allem auf die steigenden Beförderungen von Ölen, Ölsaaten und Ölkuchen zurückzuführen, deren Anteil an diesem Markt 80% beträgt. Mindestens bis Ende des Jahres 2007 ist mit einer kräftigen Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor zu rechnen.

Stahlsektor

Im ersten Halbjahr 2007 sind die Transportmengen von Eisen, Stahl und Ne- Metallen gegenüber dem ersten Halbjahr 2006 durchschnittlich um 23% angestiegen. Dagegen beträgt die Zunahme bei den Beförderungen von Erzen und Metallabfällen lediglich knapp über 3%. Für diese beiden Güterkategorien haben die Beförderungsmengen im Bergverkehr, die hauptsächlich aus den Importströmen resultieren, kräftig zugelegt. Bei näherer Betrachtung ist feststellbar, dass es sich hier um Halbfertigwaren wie Stahlblech und in geringerem Maße um Stahldrähte handelt, die in größeren Mengen importiert worden sind.

Die Stahlimporte nach Europa haben sich so in den ersten 6 Monaten erhöht, um vor allem die Nachfrage nach Stahl in den neuen EU- Mitgliedstaaten zu befriedigen. Nach Aussage der Gewerbetreibenden dieses Sektors wird es im dritten Quartal 2007 eine Pause geben, die bis Ende des Jahres andauern wird. Diese Pause ist allerdings nur durch den Abbau der zu groß gewordenen Lagerbestände, die in der Euphorie der Aktivitäten im 1. Halbjahr angelegt worden sind, bedingt.

Die Experten dieses Sektors sind der Auffassung, dass sich die Geschäfte in diesem Sektor nach der Abbauphase der überhöhten Lagerbestände im Jahre 2008 wieder auf ihren früheren Rhythmus einpendeln werden, insbesondere unter dem Einfluss einer nach wie vor weltweit und europaweit günstigen Konjunktur in diesem Sektor. Auch die anziehende Konjunktur im Bausektor und im Sektor der öffentlichen Arbeiten in Europa trägt zu einer Stärkung der europäischen Binnennachfrage bei.

Energiesektor: Kohle

Die Kohletransporte auf dem Rhein verzeichneten im ersten Halbjahr 2007 ein Minus von 1,6%. Festzustellen ist, dass die Beförderungsmengen in den Monaten Februar bis Mai einen Rückgang um 6,5% verbuchten, der nur zum Teil durch einen deutlichen Anstieg der Beförderungsnachfrage in den Sommermonaten ausgeglichen werden konnte. Diese Entwicklung ist eine Folge des besonders milden Winters 2006. Der gleiche Trend ist auch für die Kohleimporte in den Seehäfen feststellbar.

Dieser Rückgang bedeutet aber keineswegs eine Infragestellung der allgemeinen Tendenz zum verstärkten Einsatz von Kohle infolge der anhaltend hohen Ölpreise und der deutschen Politik, die mittelfristig zum Ausstieg aus der Kernenergie und zur Verwendung anderer Energiequellen führen dürfte. Es ist zu erwarten, dass die Kohleimporte in den nächsten Jahren tendenziell ansteigen, zumal gleichzeitig weitere Steinkohleminen im Inland geschlossen werden.

Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Im ersten Halbjahr 2007 wurde ein Anstieg der beförderten Baustoffe auf dem Rhein um nahezu 5% verbucht. Es fällt auf, dass insbesondere die Beförderungen von Sand, Kies und Zement zu Tal ein Plus von 14% aufweisen.

Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass die Konjunktur im Baugewerbe und bei den öffentlichen Arbeiten wieder angezogen hat. Vor allem in Deutschland wird für 2007 ein Anstieg der Investitionen in diesen Bereichen erwartet. Dieser Trend dürfte sich positiv auf die Verkehrsnachfrage auf dem Rhein auswirken.

b) Frachtniveau

Das Frachtniveau in der Trockenschifffahrt ist nach dem progressiven Anstieg in den letzten Monaten des Jahres 2006 zu Beginn des Jahres 2007 leicht gesunken, was insbesondere auf die günstigeren Wasserstände zurückzuführen ist.

Bereits ab März haben sich die Frachten in den folgenden Monaten wieder geringfügig nach oben entwickelt, wozu die bestehende Verkehrsnachfrage trotz allgemein guter Wasserstände beigetragen hat.

c) Containerverkehr

Während die auf dem Rhein beförderten Container im ersten Halbjahr 2007 gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Minus von 1% (in TEU) aufweisen, registrieren die in Containern beförderten Gütermengen Zuwächse um 9%.

Grund für diese Entwicklung ist ein Anstieg der Anzahl beladener Container (+3%) und eine deutliche Abnahme der Anzahl der beförderten Leercontainer um bis zu 9%. Allein im Juni 2007 betrug die Zunahme des Volumens von auf dem Rhein transportierten beladenen Containern 12%. Zu diesem Trend hat zwar eine Rationalisierung der Containertransporte über Wasser beigetragen, doch die Hauptursache hierfür liegt darin, dass die Seehäfen dem Umschlag beladener Container Vorrang einräumen. Die Folge könnte eine Anhäufung leerer Container in den Häfen des Hinterlandes sein. Der Einsatz anderer Landverkehrsträger für deren Transport in die Seehäfen ist nicht auszuschließen.

In den Seehäfen, insbesondere in Rotterdam, gibt es nach wie vor Engpässe bei der Abfertigung, da wirksame Lösungen nur mittelfristig denkbar sind. Bis dahin wird die Binnenschifffahrt weiterhin mit dieser Problematik konfrontiert sein. Dagegen sind in Antwerpen nach Vergrößerung der Umschlagskapazitäten durch Öffnung des Deurgandocks nur noch vereinzelt Engpässe feststellbar. Die Problematik scheint in diesen beiden Häfen nicht dieselbe Dimension aufzuweisen. In den Seehäfen (Rotterdam +13%, Antwerpen +12%, Amsterdam +33%) werden für die Transaktionen mit TEU-Containern generell nach wie vor zweistellige Zuwächse verbucht, doch die Binnenschifffahrt zieht daraus keinen Nutzen.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Die Beförderungsmengen in der Tankschifffahrt haben sich sehr unterschiedlich entwickelt, vor allem aus konjunkturellen Gründen: Konjunkturoberhoch in der chemischen Industrie, Flaute im Ölsektor aufgrund der hohen Preise.

Energiesektor

Im ersten Halbjahr 2007 sind die Erdöltransporte auf dem Rhein um über 8% im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Die Beförderung der beiden für die Schifffahrt bedeutendsten Erdölprodukte Benzin und Gasöl ging im selben Zeitraum um etwas mehr als 6% (Benzin) bzw. um mehr als 13% (Gasöl) zurück. Die Beförderungen zu Tal stiegen um 18%, während die Bergfahrten um 17% zurückgingen.

Diese Entwicklungen hängen vor allem mit den Erdölpreisen zusammen, die seit Anfang 2007 ununterbrochen stiegen. Der Kauf von Erdölprodukten wurde in der Hoffnung auf spätere Preisrückgänge so lange wie möglich verzögert. Während der sehr kurzen Niedrigwasserperiode zogen es die Unternehmen außerdem vor, Doppelhüllenschiffe nicht auf dem Oberrhein sondern eher im Rheindelta einzusetzen.

Chemiesektor

Die Beförderung chemischer Produkte stieg im ersten Halbjahr 2007 bezogen auf die Menge um knapp 9% und bezogen auf die Beförderungsleistung um 4% im Vergleich zum ersten Halbjahr 2006. Dies hängt mit dem erneut stärkeren Wachstum im Chemiesektor zusammen, das sich 2006 etwas verlangsamt hatte. Die Nachfrage nach chemischen Produkten bleibt innerhalb Europas, aber auch weltweit, hoch. Innerhalb Europas wird die Nachfrage über die lokale Produktion und über Importe gedeckt. Der Chemiesektor erwartet auch für 2008 eine gute Konjunktur. Daher dürfte seine Nachfrage nach Beförderungen auf dem Rhein weiterhin hoch bleiben.

b) Frachtniveau

Im ersten Quartal 2007 waren die Frachten in der Tankschifffahrt für die Beförderung von Erdölprodukten rückläufig, was mit der Wasserführung, die eine optimale Lademenge ermöglichte, und mit der nach dem besonders milden Winter schwachen Nachfrage zusammenhing. In den Monaten April und Mai zogen die Frachten kurzfristig an, fielen aber im Sommer auf ein absolut ungenügendes Niveau zurück. Im September kam es aufgrund von Vorratskäufen für den Winter und der weniger günstigen Wasserführung erneut zu einem Frachtanstieg. Auch mit den gestiegenen Frachten konnten die enorm hohen Bunkergasölkosten nicht gedeckt werden.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Zwar ist es zur Zeit nicht möglich, vollständige und zuverlässige Zahlen für die Neuinbetriebnahmen zu erhalten, doch die verfügbaren Angaben deuten darauf hin, dass in den ersten 9 Monaten des Jahres 2007 weniger neue Einheiten in Betrieb genommen worden sind, als dies im Jahr 2006 der Fall war. Zahlreiche Einheiten sind in den Schiffswerften noch im Bau.

Mit Blick auf die Auslastung der Werften und deren Produktionszeiten gehen wir anhand der verfügbaren Informationen aber davon aus, dass die Zahl der für 2007 zu erwartenden Neubauten den Zahlen von 2006 entspricht. Die endgültigen Angaben werden aufgrund der Registrierungsfristen bei den verschiedenen Behörden erst am Ende des ersten Quartals 2008 vorliegen.

Aufgrund der Zahlen über das Jahr 2006 ist festzustellen, dass die in Betrieb genommene Beförderungskapazität in der Trockenschifffahrt (einschließlich Schubleichter) fast doppelt so groß ist wie in der Tankschifffahrt. In der Trockenschifffahrt hängt das mit dem Vertrauen der Investoren in die zurzeit offensichtlich tragende Kraft des Marktes zusammen.

Im Bereich der Tankschifffahrt sieht es nach den verfügbaren Daten so aus, als sei die Produktionsgeschwindigkeit unzureichend, um den Erwartungen des Gewerbes gerecht zu werden.

Gleichzeitig sieht sich die Tankschifffahrt mit dem wachsenden Problem der Einhüllenschiffe konfrontiert, deren Zukunft immer unsicherer wird und die bei zufriedenstellender Wasserführung aufgrund der wachsenden Konkurrenz der Doppelhüllenschiffe unter den Folgen der Überkapazitäten zunehmend leiden werden.

V. Schlussfolgerungen und Perspektiven

Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten

Landwirtschaftserzeugnisse

Die Beförderung von Gütern aus dem Landwirtschaftssektor, die rund 11% der Beförderungsmenge auf dem Rhein darstellt, hat sich sehr unterschiedlich und entsprechend den Preisschwankungen auf dem Markt und den Lagerbeständen entwickelt. Insoweit ist eine Erhöhung der Getreidebeförderung zu erwarten.

Güter in loser Schüttung

Die traditionsgemäß auf dem Rhein durchgeführten Beförderungen, zu denen die Beförderung von Baustoffen und Gütern aus der Stahlindustrie gehören und die insgesamt über 40% des Beförderungsaufkommens ausmachen, haben sich mit einem Plus von knapp 7% gegenüber dem Vorjahr positiv entwickelt, zumal sie von der guten Konjunktur in Europa und auf weltweiter Ebene profitiert haben.

Energie

Die Beförderungen von Gütern aus dem Energiebereich (Erdöl und Kohle), die 30% des Beförderungsaufkommens ausmachen, sind im ersten Halbjahr 2007 um 5% zurückgegangen. Aus diesen Sektoren ist angesichts des strukturellen Anstiegs der Ölpreise und der Auswirkungen der politischen Entscheidungen im Bereich des Umweltschutzes mit einer fluktuierenden Beförderungsnachfrage zu rechnen,

Chemie

Die Beförderung von chemischen Produkten, die einen Anteil von 9% am Beförderungsaufkommen hat, weist infolge des Wachstums in diesem Sektor eine Zunahme von knapp 9% auf.

Container

Die Beförderung von kontainerisierten Produkten stellt heute einen Anteil von 9% an dem Beförderungsaufkommen auf dem Rhein.

Auf dem Rhein sind die Beförderungsmengen in TEU in dieser Zeit leicht zurückgegangen, während der Containerumschlag in den ARA-Häfen weiterhin zweistellige Wachstumsraten verzeichnet. Dass die Binnenschifffahrt aufgrund dieser Situation Marktanteile verliert, ist offensichtlich.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass auch eine Reihe von Binnenterminals auf Anzeichen für eine Sättigung ihrer Kapazitäten hingewiesen haben.

Vor dem Hintergrund des starken, strukturbedingten Wachstums des Containerverkehrs braucht es mittel- und langfristige Lösungen. Erforderlich sind daher tiefgreifende, sturkturunabhängige Maßnahmen zur Erweiterung der Kapazitäten der Umschlagsstandorte und zur Rationalisierung ihres Betriebs in einem multimodalen Umfeld.

Betriebsbedingungen

Anstieg der Treibstoffpreise:

Der seit August noch schnellere Anstieg der Treibstoffpreise auf nie erreichte Höchststände ist für den Betrieb der Schifffahrtsunternehmen ein großer Unsicherheitsfaktor, zumal sich zurzeit keine Trendwende abzeichnet.

Tatsächlich handelt es sich angesichts der Entwicklungen der letzten drei Jahre und mit Blick auf das weltweite Umfeld des Erdölmarktes um einen strukturbedingten Trend. Der ohnehin schon gestiegene Umfang des Postens „Treibstoff“ dürfte auch weiterhin bei den Betriebsausgaben eine besondere Rolle spielen.

Entwicklung des Laderaumangebots:

Die vorliegenden Daten scheinen darauf hinzudeuten, dass sich der Rhythmus, in dem neue Einheiten auf den Markt gebracht werden, verlangsamt hat.

Wasserführung:

Die Binnenschifffahrt profitierte im ersten Halbjahr und im Sommer von relativ befriedigenden Wasserständen.

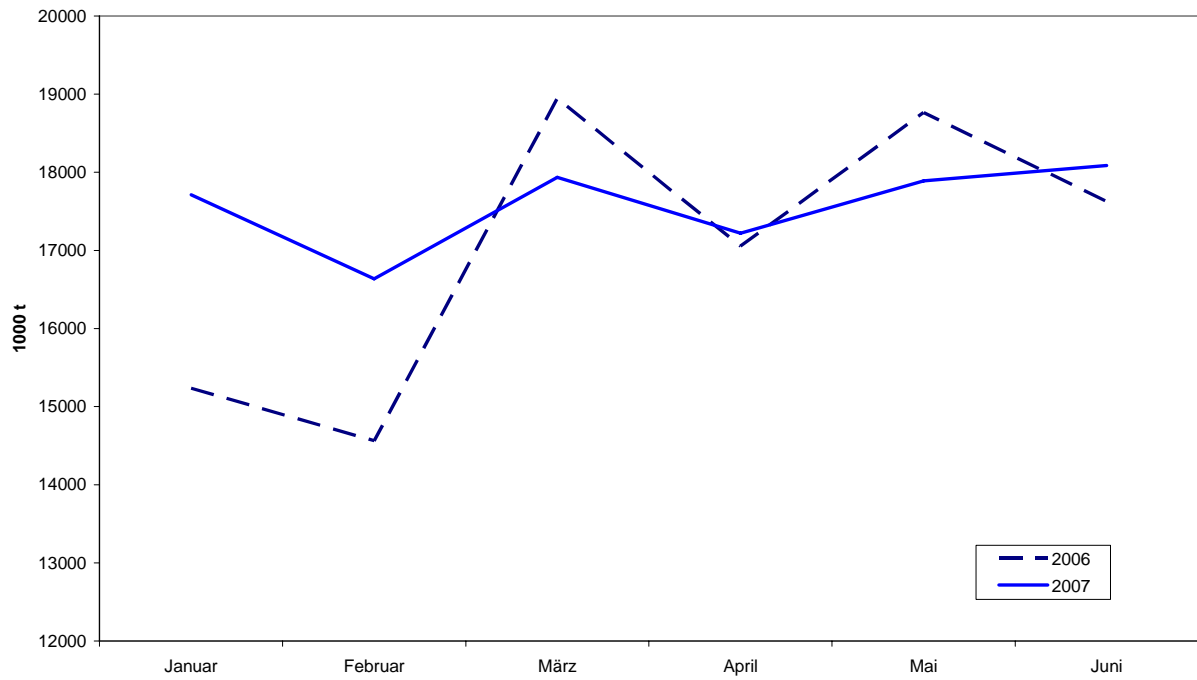
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

1. Halbjahr 2007	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3816	1096	2996	854	819	243
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5751	1209	2323	436	3428	773
2 Feste mineralische Brennstoffe	14506	2797	227	22	14278	2776
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	14415	3567	4688	1097	9726	2469
4 Erze u. Metallabfälle	17251	2158	1119	178	16132	1981
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	7479	1436	3467	627	4012	809
6 Steine, Erden u. Baustoffe	21541	4109	16421	3189	5120	920
7 Düngemittel	2053	589	929	261	1124	328
8 Chemische Erzeugnisse	9049	1928	3414	570	5635	1359
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	10050	3039	6448	1918	3602	1121
99 darunter besondere Transportgüter	9438	2904	6010	1808	3427	1096
Total	105909	21929	42033	9151	63876	12778

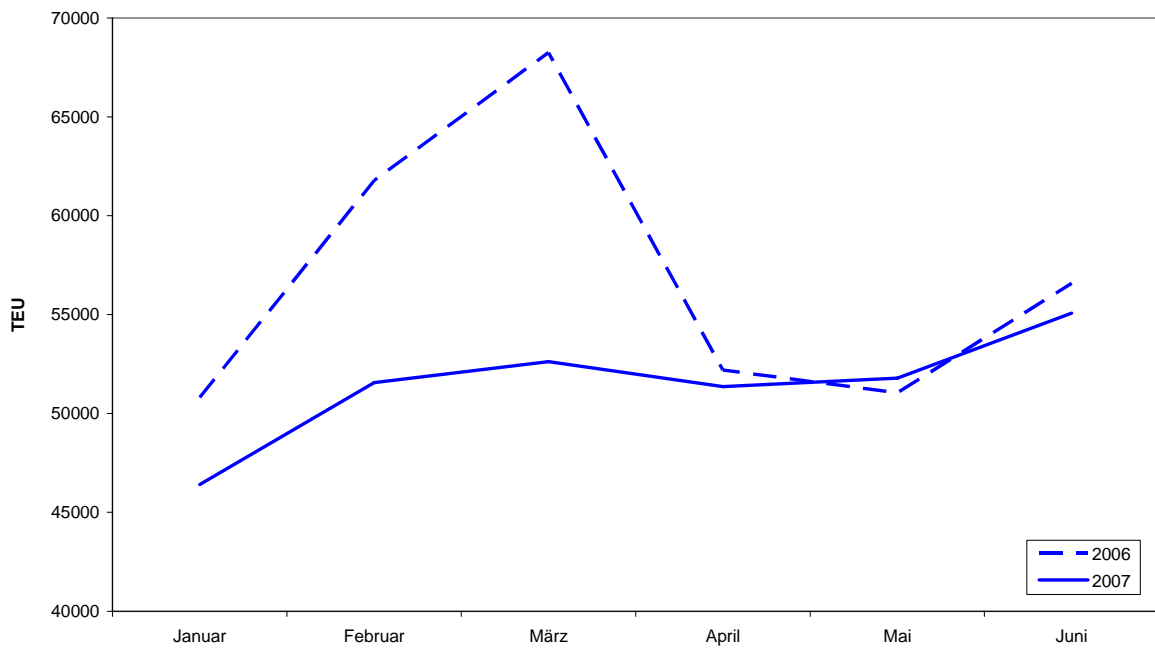
1. Halbjahr 2006	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3782	1116	3096	926	687	190
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5443	1215	2287	445	3157	770
2 Feste mineralische Brennstoffe	14747	3055	461	50	14287	3005
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15744	4022	3970	822	11774	3199
4 Erze u. Metallabfälle	16706	2001	1158	180	15548	1822
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6088	1161	3329	545	2759	616
6 Steine, Erden u. Baustoffe	20489	3930	15480	3037	5009	893
7 Düngemittel	2081	586	872	225	1209	361
8 Chemische Erzeugnisse	8317	1854	3280	594	5038	1260
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9493	2896	6232	1859	3261	1038
99 darunter besondere Transportgüter	8883	2761	5770	1746	3113	1015
Total	102890	21836	40165	10429	65842	13154

Entwicklung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2006 (en %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0,89%	-1,77%	-3,22%	-7,81%	19,25%	27,63%
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5,66%	-0,47%	1,59%	-1,98%	8,58%	0,40%
2 Feste mineralische Brennstoffe	-1,64%	-8,43%	-50,69%	-56,65%	-0,06%	-7,63%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-8,44%	-11,32%	18,09%	33,47%	-17,39%	-22,81%
4 Erze u. Metallabfälle	3,26%	7,85%	-3,41%	-1,38%	3,76%	8,70%
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	22,85%	23,65%	4,15%	15,04%	45,40%	31,27%
6 Steine, Erden u. Baustoffe	5,13%	4,57%	6,08%	5,01%	2,21%	3,06%
7 Düngemittel	-1,36%	0,49%	6,55%	15,84%	-7,07%	-9,08%
8 Chemische Erzeugnisse	8,80%	4,01%	4,08%	-4,10%	11,85%	7,84%
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	5,87%	4,93%	3,47%	3,17%	10,45%	7,98%
99 darunter besondere Transportgüter	6,25%	5,17%	4,16%	3,53%	10,10%	7,99%
Total	2,93%	0,42%	4,65%	-12,26%	-2,99%	-2,86%

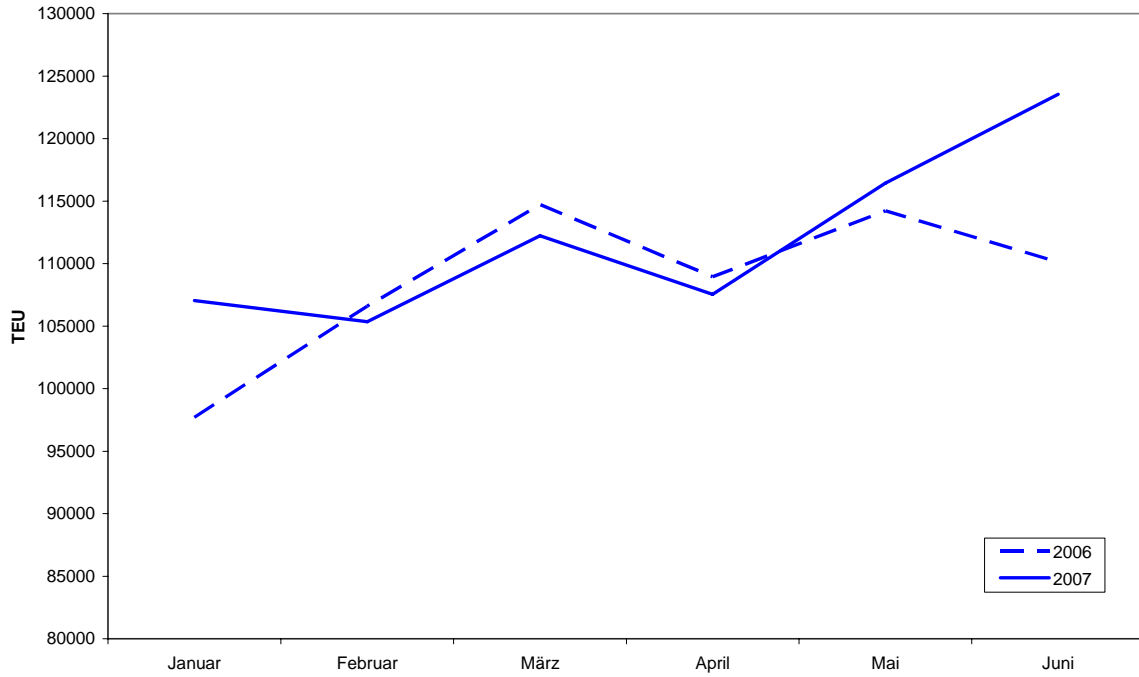
Entwicklung der monatlich auf dem traditionellen Rhein beförderten Gütermengen



Entwicklung der monatlich auf dem traditionellen Rhein beförderten leeren Containern

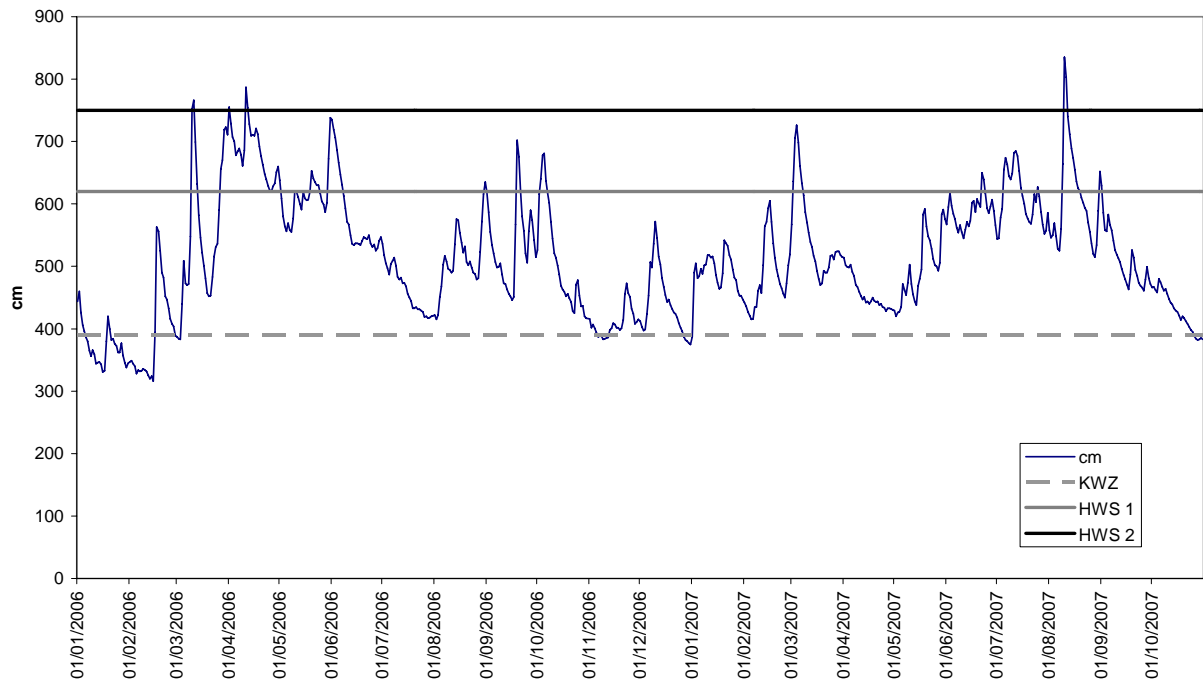


Entwicklung der monatlich auf dem traditionellen Rhein beförderten beladenen Containern

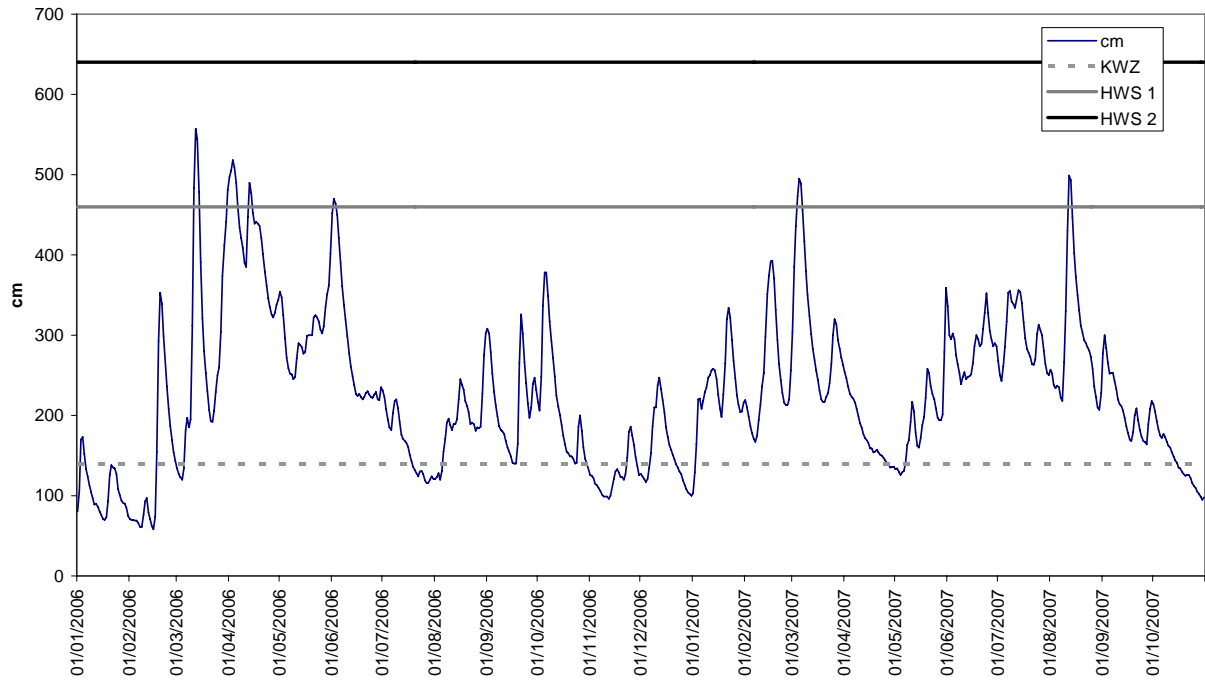


Wasserführung auf dem Rhein

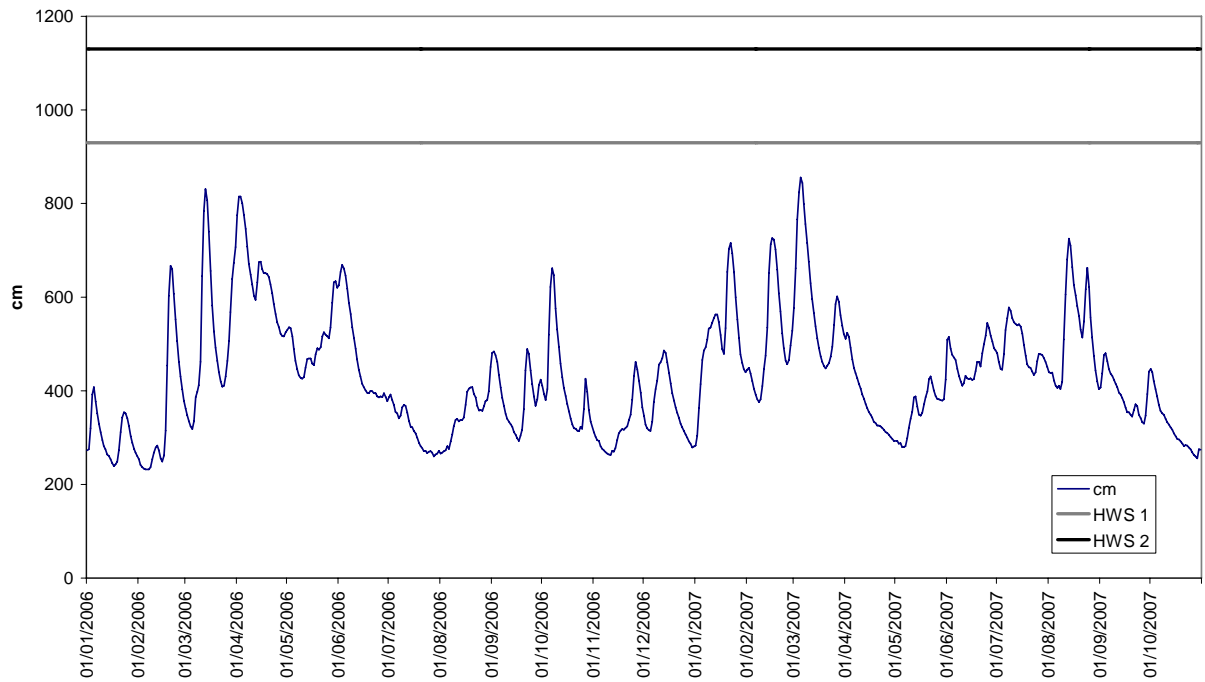
Wasserstände in Maxau



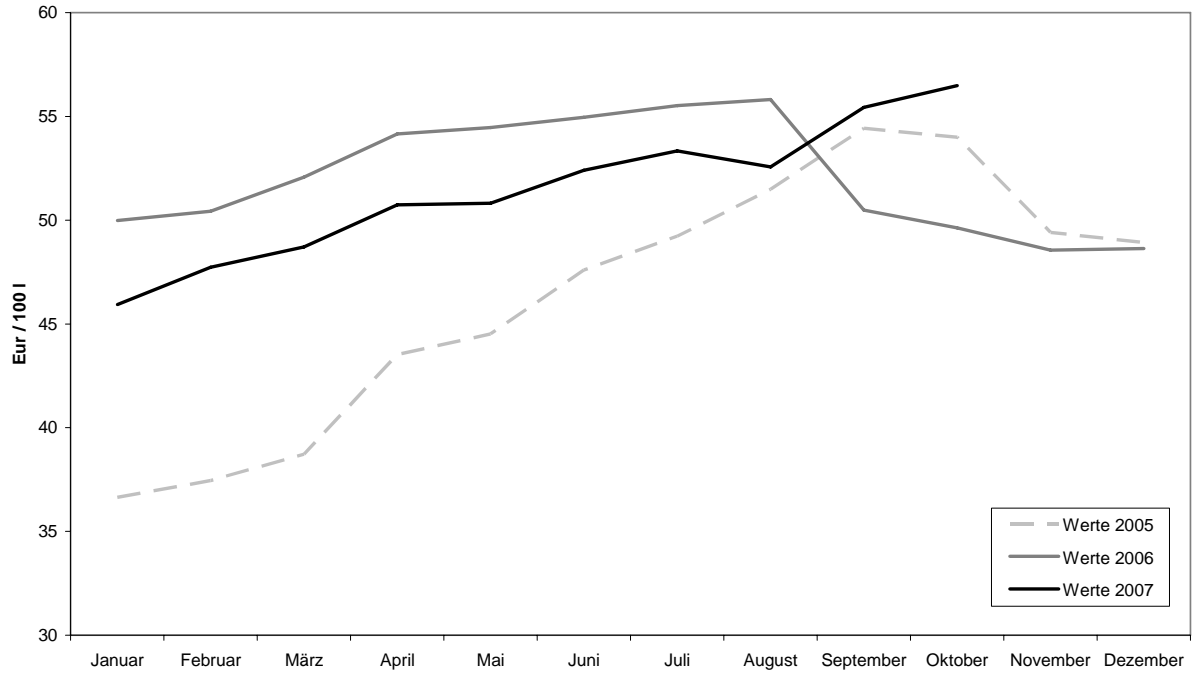
Wasserstände in Kaub



Wasserstände in Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



Stand der Neubauten Ende Oktober 2007

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

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	42	115191	28689	9	24545	7040
Güterschubleichter	12	11401		25	26604		6	12719	
Insgesamt	46	99046	27490	67	141795	28689	15	37264	7040
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
Insgesamt	48	133387	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
Schubbote	0		0	0		0	0		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	0		0	0		0	0		0
Kabinenschiffe	5		6280	7	1644	4756	0	0	0
Ausflugsschiffe	5		2832	3	1959	2285	1	0	1640
Insgesamt	10		9112	10		7041	1	0	1640

Schiffstyp	Insg. 2002 - 2007		
	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	192	501497	195651
Güterschubleichter	114	189696	0
Insgesamt	306	691193	195651
Tankmotorschiffe	210	570619	221218
Tankschubleichter	8	6932	0
Insgesamt	218	577551	221218
Schubbote	3	0	2268
Schleppboote	5	0	12126
Insgesamt	8	0	14394
Kabinenschiffe	44	1644	35546
Ausflugsschiffe	20	1959	13819
Insgesamt	64	3603	49365

PROTOKOLL 15

Rolle der ZKR bei der Umsetzung der nach der zweiten Erklärung vorgesehenen Maßnahmen

Beschluss

Die Zentralkommission,

in Anbetracht der gemeinsamen Erklärung der Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 1. November 2007 zu den Vorbereitungsmaßnahmen, die im Hinblick auf das Inkrafttreten dieses Übereinkommens zu treffen sind^{*)},

nach Kenntnisnahme der Arbeiten, die im Ausschuss ED durchgeführt worden sind,

nimmt das Mandat an, das ihr durch die vorgenannte Erklärung übertragen wird,

beauftragt ihr Sekretariat, unter Federführung des durch diese Erklärung eingesetzten Exekutivausschusses

- a) an der Vorbereitung von für die Umsetzung des Übereinkommens ab seiner Einführung notwendigen Verfahren, Maßnahmen und Dokumenten, insbesondere der Entwürfe von Geschäftsordnungen der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS) und der Konferenz der Vertragsparteien (KVP), mitzuwirken,
- b) ein Ausschreibungsverfahren für die Entwicklung eines elektronischen Zahlungssystems für das Entsorgungsentgelt vorzubereiten und diese Ausschreibung auf Anweisung des Exekutivausschusses in Gang zu setzen,
- c) einen Haushaltsplan für die IAKS nach Artikel 10 Absatz 6 des vorgenannten Übereinkommens, einen Haushaltsplan für die Anschaffung und die Inbetriebnahme des elektronischen Zahlungssystems sowie Vorschläge für einen Verteilungsschlüssel für die Beiträge der Vertragsstaaten zu diesem Haushalt vorzubereiten,
- d) die Sekretariatsdienste des Exekutivausschusses für sämtliche ihm obliegenden Aufgaben zu übernehmen,

unter dem Vorbehalt, dass einige Vertragsstaaten oder diesen unterstehende zuständige Behörden oder Institutionen vorher zusichern, bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens die notwendigen Gelder vorzustrecken und die finanzielle Haftung für die Ausführung der abgeschlossenen Verträge zu übernehmen:

- erklärt sich damit einverstanden, dass die notwendigen Aufträge, nach Billigung durch den Exekutivausschuss, in ihrem Namen für Rechnung des Exekutivausschusses, in welchem die Unterzeichnerstaaten des Übereinkommens vertreten sind, durch ihren Generalsekretär abgeschlossen werden; sie beauftragt ihr Sekretariat dazu, nach Verabschiedung dieser Haushalte die Haushaltsführung und Buchführung dieser unter c) genannten Haushalte zu übernehmen,
- akzeptiert Zahlungen zur Ausführung der Aufträge für das elektronische Zahlungssystem zu leisten.

^{*)} Die gemeinsame Erklärung vom 1. November 2007 wird in die endgültigen Sitzungsprotokolle aufgenommen.

PROTOKOLL 16

Anwendung der Mehrwertsteuer im Rahmen des Finanzierungssystems Abgestimmte Umsetzung

Beschluss

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 17

Änderung der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.04

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 18

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07 und 9.10)

Beschluss

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

- a) § 1.07 Nr. 2 – Anforderungen an die Beladung, Sicht und Höchstzahl der Fahrgäste (angenommen mit Beschluss 2004-II-16),
- b) § 9.10 – Bezeichnung und Fahrregeln von Mehrzweckfahrzeugen der französischen Armee und der Bundeswehr (angenommen mit Beschluss 2004-II-17).

Die Vorschriften gelten vom 1. April 2008 bis zum 31. März 2011.

PROTOKOLL 19

Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)

Die Zentralkommission,

zur Erleichterung der Feststellung der Einhaltung der Vorschriften sowie zur Anpassung ihrer Vorschriften an die Bedürfnisse der Schifffahrt,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,

beschließt die Änderungen der §§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten vom 1. April 2008 bis zum 31. März 2011. Die Anordnung vorübergehender Art zu den in der Nummer 1 der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. April 2008 noch gilt, wird zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

Anlage

1. § 1.10 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe x wird wie folgt gefasst:

„x) die nach § 8a.02 Nr. 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erforderlichen Kopien des Typgenehmigungsbogens und des Motorparameterprotokolls aller Motoren,“

b) Folgender Buchstabe y wird angefügt:

„y) die Bescheinigung für die nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgeschriebenen Drahtseile.“

2. § 6.28 Nr. 9 wird folgender Absatz angefügt:

„Davon ausgenommen sind Trockengüterschiffe nach ADNR, die ausschließlich Beförderungsgeräte und -mittel nach ADNR Nr. 7.1.1.18 (z.B. Container, Großpackmittel) befördern und die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 führen. Diese können zusammen, oder mit Trockengüterschiffen, die ausschließlich Beförderungsgeräte und -mittel nach ADNR Nr. 7.1.1.18 befördern und die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen, oder mit den in § 3.14 Nr. 7 genannten Fahrzeugen geschleust werden. Zwischen Bug und Heck der gemeinsam geschleusten Fahrzeuge muss ein Mindestabstand von 10 m eingehalten werden.“

3. § 14.02 Nr. 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Fahrzeugen, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 oder 3 führen müssen, ist das Liegen nur mit Erlaubnis der Schweizerischen Rheinhäfen gestattet.“

4. In §§ 1.02 Nr. 1, 1.09 Nr. 5 (2 Mal), 1.10 Nr. 1 b (2 Mal) und Buchstabe h und 6.32 Nr. 1 „Rheinpatentverordnung“ ändern in: „Patentverordnung Rhein“.

5. In §§ 1.10 Nr. 1 Buchstabe h, 4.06 Nr. 1 Buchstabe b und 6.32 Nr. 1 „Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten“ ändern in: „Patentverordnung Rhein“.

PROTOKOLL 20

Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt (2007-I-14)

Die ZKR hat im Frühjahr 2007 beschlossen, ab dem 1. April 2008 für Schiffe, die mehr als eine gewisse Zahl von Containern befördern, die Übermittlung der nach der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form zu verlangen, und ihren Polizeiausschuss beauftragt, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes und der Arbeitsgruppe RIS, ihr bis zum Herbst 2007 konkrete Vorschläge für dazu notwendige Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls andere unterstützende Maßnahmen vorzulegen. Die Einführung des Übermittels der Meldungen auf elektronischem Weg soll schrittweise und unter Berücksichtigung der an Bord der betroffenen Schiffe und in den Meldestellen verfügbaren Geräteausstattungen in der Verordnung verbindlich vorgeschrieben werden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag des Polizeiausschusses sowie unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2007-I-14,

mit dem Ziel, erstmals für bestimmte Fahrzeuge die Übermittlung der nach der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form zu verlangen und diese künftig auf andere Fahrzeuge auszudehnen,

I.

beschließt die Änderung des § 12.01 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung gilt vom 1. April 2008 bis zum 31. März 2011. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. April 2008 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben,

II.

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppen Polizeiverordnung und RIS, die Einführung des elektronischen Meldens zu beobachten und Maßnahmen zu ergreifen oder zu veranlassen, die dazu geeignet sind, eventuell beim elektronischen Melden auftretende Schwierigkeiten zu beseitigen oder zu mindern,

III.

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes und unter Berücksichtigung der bis dahin mit dem elektronischen Melden von Containerschiffen gewonnenen Erfahrungen bis zur Plenartagung im Herbst 2009 Vorschläge auszuarbeiten, mit denen das Übermitteln von nach der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen auf elektronischem Weg auch für Fahrzeuge, die dem ADNR unterliegen, für Tankschiffe, für Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m, für Verbände und für Seeschiffe verbindlich vorgeschrieben und inhaltlich ausgeweitet wird,

IV.

bittet ihre Mitgliedsstaaten, das Schifffahrtsgewerbe und alle anderen am elektronischen Melden Beteiligten, ihr in geeigneter Weise die beim elektronischen Melden gemachten Erfahrungen zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

§ 12.01 wird wie folgt gefasst:

- „1. Die Schiffsführer von Fahrzeugen, die dem ADNR unterliegen, von Tankschiffen, von Fahrzeugen, die mehr als 20 Container befördern, von Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m, von Verbänden, Kabinenschiffen, Seeschiffen und Sondertransporten nach § 1.21 müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 5 genannten Strecken auf dem bekannt gegebenen Kanal melden und folgende Angaben machen:
- a) Schiffsgattung;
 - b) Schiffsname;
 - c) Standort, Fahrtrichtung;
 - d) einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer, bei Seeschiffen IMO-Nummer;
 - e) Tragfähigkeit;
 - f) Länge und Breite des Fahrzeugs;
 - g) Art, Länge und Breite des Verbandes;
 - h) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
 - i) Fahrtroute;
 - j) Beladehafen;
 - k) Entladehafen;
 - l) bei Gefahrgütern nach ADNR:
 - die UN-Nummer oder Stoffnummer,
 - die offizielle Benennung für die Beförderung, sofern zutreffend ergänzt durch die technische Bezeichnung,
 - die Klasse, den Klassifizierungscode und gegebenenfalls die Verpackungsgruppe,
 - die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, für die diese Angaben gelten,bei anderen Gütern:
 - die Art der Ladung (Stoffname, Stoffmenge);
 - m) 0, 1, 2, 3 blaue Lichter/blau Kegellichter;
 - n) Anzahl der an Bord befindlichen Personen;
 - o) Anzahl der an Bord befindlichen Container.

2. Die unter Nummer 1 genannten Angaben mit Ausnahme von Buchstabe c und h können auch von anderen Stellen oder Personen schriftlich, telefonisch oder auf elektronischem Wege der zuständigen Behörde rechtzeitig mitgeteilt werden. In jedem Fall muss der Schiffsführer melden, wenn er mit seinem Fahrzeug oder Verband in die meldepflichtige Strecke einfährt und diese wieder verlässt.
3. In den nachfolgenden Fällen muss die Meldung nach Nummer 1 mit Ausnahme der Angaben von Buchstabe c, f, g, h, i, j und n auf elektronischem Wege gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition 1.2 erfolgen:
 - Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container an Bord haben,
 - Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, deren Beförderung dem ADNR unterliegt, unabhängig von der Anzahl der Container.
4. Unterbricht ein Fahrzeug in einer der unter Nummer 6 genannten Strecken die Fahrt für mehr als 2 Stunden, muss der Schiffsführer Beginn und Ende der Unterbrechung melden.
5. Ändern sich die Angaben nach Nummer 1 während der Fahrt in der meldepflichtigen Strecke, ist dies der zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen.
6. Auf den Strecken
 - a) Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,64) bis Lauterburg (km 352,00),
 - b) Lauterburg (km 352,00) bis Gorinchem (km 952,50) und
 - c) Pannerden (km 876,50) bis Krimpen am Lek (km 989,20),die mit dem Tafelzeichen B.11 und einer Zusatztafel „Meldepflicht“ gekennzeichnet sind, gilt die Meldepflicht nach Nummer 1 mit folgenden Maßgaben:
 - auf der Strecke nach Buchstabe a brauchen sich Verbände, die nicht dem ADNR unterliegen, nicht zu melden;
 - auf der Strecke nach Buchstabe b sind von den Verbänden, die nicht dem ADNR unterliegen, nur solche zu melden, deren Länge 140 m und deren Breite 15 m überschreiten und auf der Strecke nach Buchstabe c nur solche, deren Länge 110 m oder deren Breite 12 m überschreiten;
 - auf den Strecken nach Buchstabe b und c sind die Angaben nach Nummer 1 Buchstabe a, b und d auch beim Vorbeifahren an den übrigen Verkehrsposten, Revierzentralen und Schleusen sowie an den mit dem Tafelzeichen B.11 gekennzeichneten Meldepunkten zu machen.
7. Die zuständige Behörde kann für
 - a) Bunkerboote andere Meldepflichten,
 - b) Tagesausflugsschiffe eine Meldepflicht und deren Umfang festlegen.“

PROTOKOLL 21

Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)

1. Die Zentralkommission hat mit dem Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte grundsätzlich die Voraussetzungen geschaffen, nichtrheinische Urkunden in der Rheinschiffahrt anzuerkennen.
2. Im März 2003 haben der Generalsekretär der Zentralkommission und der Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission unterzeichnet, in der Erwägung, dass die Zusammenarbeit in Anbetracht des Bestehens einer Rheinschiffahrtsrechtsordnung und einer Gemeinschaftsrechtsordnung sowie nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenschiffahrtsmarktes gestärkt werden muss.
3. Im Frühjahr 2003 hat die Zentralkommission ihr Bestreben bekundet, die nach dem Zusatzprotokoll vorgesehene Durchführungsverordnung rechtzeitig vorzubereiten und ihre zuständigen Ausschüsse beauftragt, dass dazu vom Sekretariat verfasste Arbeitspapier „Verfahren und Bedingungen für die Anerkennung von Schiffsattesten und Schifferpatenten die von anderen Behörden als den ZKR-Staaten erteilt worden sind“ einer Prüfung zu unterziehen.
4. Im Frühjahr 2006 hat die Zentralkommission die Notwendigkeit von Kooperationsmechanismen zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission festgestellt.
5. Die für die Rheinschiffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz haben am 16. Mai 2006 in Basel eine Erklärung verabschiedet, in der sie Wert darauf legen, dass die Rheinschiffahrt weiterhin unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren kann bei Beibehaltung ihrer hohen Sicherheits- und Umweltstandards.
6. Im Frühjahr 2007 hat die Zentralkommission die Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein (Patentverordnung Rhein) angenommen, mit der die Anerkennung anderer Schiffsführerzeugnisse als der Rheinpatente und anderer Radarzeugnisse als der Radarpatente ermöglicht wird. Gleichzeitig hat sie Durchführungsbestimmungen für die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Radarzeugnissen auf dem Rhein angenommen in der Auffassung, dass diese Durchführungsbestimmungen für die Umsetzung des Zusatzprotokolls erforderlich sind, um insbesondere eine gemeinsame Basis für die Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse zu schaffen und Bedingungen für die Anerkennung festzulegen, die gewährleisten, dass der vorhandene Sicherheitsstandard auf dem Rhein aufrechterhalten wird.
7. Die Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates hat die Voraussetzungen geschaffen, dass die europäischen Vorschriften künftig auch an die Entwicklungen angepasst werden können, die sich aus der Arbeit der Zentralkommission ergeben und die erforderlich sind, damit das Gemeinschaftszeugnis und das Schifffattest aufgrund von Vorschriften erlassen werden, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.

8. Aufgrund der beschriebenen Sachverhalte haben der Polizeiausschuss und der Untersuchungsausschuss der Zentralkommission durch ihre Arbeitsgruppen Polizeiverordnung und Untersuchungsordnung Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgearbeitet, mit denen erreicht wird, dass
- die Verkehrsvorschriften grundsätzlich vorsehen, dass auch den Rheinschiffahrtssurkunden als gleichwertig anerkannte Urkunden anderer Rechtssysteme zur Fahrt auf dem Rhein ausreichen;
 - die Verkehrsvorschriften den Schiffseignern und den Schiffsführern verdeutlichen, welche Urkunden – auch im Falle von Gleichwertigkeiten – an Bord mitzuführen sind;
 - in ein Verzeichnis der Rheinschiffsuntersuchungsordnung rasch und nach einem möglichst einfachen Verfahren die als gleichwertig zum Schiffsattest anerkannten Schiffszeugnisse und die Bedingungen, unter denen die Anerkennung ausgesprochen wird, aufgenommen werden können.
9. Die zu führenden Verzeichnisse über die als gleichwertig anerkannten Schiffszeugnisse und der Bedingungen, unter denen diese Gleichwertigkeit ausgesprochen wurde, werden kontinuierlich zu aktualisieren sein, um den zuständigen Behörden und dem Schifffahrtsgewerbe den höchstmöglichen Nutzen zu bieten. Die Verzeichnisse werden in die Anlagen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung übernommen. Der Untersuchungsausschuss wird beauftragt, durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, mit Unterstützung des Sekretariats für die Aktualität, Vollständigkeit und Richtigkeit der Verzeichnisse Sorge zu tragen. Die Verzeichnisse der als gleichwertig anerkannten Schiffszeugnisse und der Bedingungen, unter denen diese Gleichwertigkeit ausgesprochen wurde, werden von der Zentralkommission auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die sich aus Rechtsvorschriften ergebenden Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und damit einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtmarktes zu leisten,

unter Hinweis auf die Basler Erklärung vom 16. Mai 2006, wonach die Rheinschiffahrt unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll bei Beibehaltung ihrer hohen Sicherheits- und Umweltstandards,

unter Bezugnahme auf das Zusatzprotokoll Nr. 7, wonach sie die Gleichwertigkeit anderer Zeugnisse mit den nach der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 erteilten Zeugnissen anerkennen kann,

in der Feststellung, dass die Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein nicht ohne vorherige Änderung der Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchung erfolgen kann,

in der Auffassung, dass auch hinsichtlich der Schiffszeugnisse Durchführungsbestimmungen für die Umsetzung des Zusatzprotokolls Nr. 7 erforderlich sind, um insbesondere eine gemeinsame Basis für die Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse zu schaffen und Bedingungen für die Anerkennung festzulegen, die gewährleisten, dass der Sicherheitsstandard auf dem Rhein aufrechterhalten wird,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffahrtsverordnungen, die als Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss beigefügt sind,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss,

- durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung die für die Umsetzung des Zusatzprotokolls Nr. 7 im Hinblick auf Schiffszeugnisse erforderlichen Durchführungsbestimmungen auszuarbeiten,
- durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung die Prüfung der Anerkennung von nicht-rheinischen Schiffszeugnissen und insbesondere von nach der Gemeinschaftsrichtlinie ausgestellten Zeugnissen der Mitgliedsstaaten der EU vorzunehmen und im Einzelfall die Bedingungen dafür zu formulieren,
- durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung im Rahmen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ein Verzeichnis der als gleichwertig anerkannten nicht-rheinischen Schiffszeugnisse und der Bedingungen für die Anerkennung in eigener Kompetenz zu führen, durch das Sekretariat der Zentralkommission zu veröffentlichen und ihr Änderungen des Verzeichnisses zur Kenntnisnahme vorzulegen,
- einen Konsens in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe von Mitgliedsstaaten der Zentralkommission und der Europäischen Gemeinschaft zu suchen hinsichtlich der Maßnahmen, welche erforderlich sind, die Umsetzung der Gemeinschaftsrichtlinie in nationales Recht und die tatsächliche Einhaltung ihrer Vorschriften feststellen zu können,

schlägt der Europäischen Kommission vor, für die Gemeinsame Arbeitsgruppe Verfahrensregeln abzusprechen, damit die Gruppe möglichst effektiv arbeiten kann und die Gruppe auch mit solchen technischen Vorschriften und Standards zu befassen, die von ihr derzeit noch nicht behandelt werden, die aber Auswirkungen auf die Ausrüstung der Schiffe und das Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt haben.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und in der Anlage 2 aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung gelten ab dem 1. September 2008.

Anlage 1: Änderungen der RheinSchPV

1. § 1.02 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Jedes Fahrzeug sowie jeder Schwimmkörper muss unter der Führung einer hierfür geeigneten Person stehen. Diese wird als „Schiffsführer“ bezeichnet. Seine Eignung gilt als vorhanden, wenn er
- ein Rheinpatent für die betreffende Fahrzeugart und -größe und die zu durchfahrende Strecke,
 - ein anderes nach der Patentverordnung Rhein zugelassenes oder
 - ein nach der Patentverordnung Rhein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis für die Fahrzeugart und -größe
- besitzt. Bei als gleichwertig anerkannten Zeugnissen muss er auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Patentverordnung Rhein geforderte Streckenzeugnis besitzen.“

2. § 1.08 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Diese Voraussetzungen gelten als erfüllt, wenn das Fahrzeug mit einem Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder einem nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis versehen ist, Bau und Ausrüstung des Fahrzeugs den Angaben des Attestes oder des Zeugnisses entsprechen und Besatzung und Betrieb mit den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung übereinstimmen.“

3. § 1.10 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) das Schiffsattest oder die als Ersatz zugelassene Urkunde oder ein nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung als gleichwertig anerkanntes Zeugnis,“

b) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) das Rheinpatent oder ein anderes nach der Patentverordnung Rhein zugelassenes Schiffsführerzeugnis oder ein nach der Patentverordnung Rhein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis und für die anderen Mitglieder der Besatzung das ordnungsgemäß ausgefüllte Schifferdienstbuch oder das Rheinpatent oder ein anderes nach der Patentverordnung Rhein zugelassenes Zeugnis oder ein nach der Patentverordnung Rhein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis; bei als gleichwertig anerkannten Zeugnissen hat der Schiffsführer auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Patentverordnung Rhein geforderte Streckenzeugnis mitzuführen,“

c) Buchstabe h wird wie folgt gefasst:

„h) das Radarpatent oder ein anderes nach der Patentverordnung Rhein anerkanntes Zeugnis; diese Dokumente sind an Bord nicht erforderlich, wenn die Rheinpatentkarte die Eintragung „Radar“ oder ein anderes Schiffsführerzeugnis, das nach der Patentverordnung Rhein zugelassen ist, die entsprechende Eintragung enthält; wenn die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt das Schiffsführerzeugnis und das Radarzeugnis eines Staates als gleichwertig anerkannt hat, wird das Radarzeugnis nicht gefordert, sofern das Schiffsführerzeugnis einen entsprechenden Vermerk enthält,“

d) Buchstabe z wird wie folgt gefasst:

„z) die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Inland AIS Geräts,“

e) Folgender Doppelbuchstabe aa wird wie folgt angefügt:

„aa) die Bescheinigungen, die nach §§ 4.01 Nr. 2, 4.04 Nr. 2 und 4.04 Nr. 3 der Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt vorgeschrieben sind.“

Anlage 2: Änderungen der RheinSchUO

1. § 1.03 wird wie folgt gefasst:

„Fahrzeuge nach § 1.02 Nr. 1 und 2 müssen ein Schiffsattest besitzen, das von einer Untersuchungskommission eines Rheinuferstaates oder Belgiens erteilt worden ist, oder ein von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt als gleichwertig anerkanntes Zeugnis.“

2. Der Verordnung wird folgende Anlage O angefügt:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Anlage O

**Verzeichnis der dem Schiffsattest nach § 1.03
als gleichwertig anerkannten Zeugnisse und
Bedingungen für deren Anerkennung**

(Ohne Inhalt)“.

PROTOKOLL 22

Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission und Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäischen Normen

Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 23

Signalleuchten in der Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 24

Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen

1. Die Zentralkommission, in dem Bewusstsein, dass für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt ein Bedarf an Systemen zum automatischen Austausch von nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiff und Einrichtungen an Land besteht, hat im Frühjahr 2006 den Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt beschlossen.
2. Die Richtlinien und Empfehlungen für Binnenschifffahrtsinformationsdienste RIS (RIS Richtlinien 2002) der PIANC und der Zentralkommission definieren das Automatische Identifizierungssystem (AIS) für die Binnenschifffahrt (Inland AIS) als wichtige Technologie für den automatischen Austausch von nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiff und Land.
3. Voraussetzungen für eine sichere Nutzung von AIS sind
 - eine sachgemäße Anordnung, ausreichende Genauigkeit, Zuverlässigkeit und ein störungsfreier Betrieb der erforderlichen Bordanlagen,
 - eine angemessene Verwendung der Parameter einschließlich der sachgemäßen Eingabe statischer und variabler Parameter wie Abmessungen des Fahrzeugs, Antennenposition, Ladungsinformationen.
4. In Erkenntnis dessen hat die Zentralkommission im Frühjahr 2007 einheitliche Betriebs- und Leistungsanforderungen, Prüfmethoden und geforderte Prüfergebnisse (Test Standard) für Inland AIS Geräte beschlossen und ihren Polizeiausschuss beauftragt, durch die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, und sofern notwendig in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, die notwendigen Änderungen und Ergänzungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Typgenehmigung, den Einbau und den Betrieb von Inland AIS Geräten erarbeiten zu lassen.
5. Mit der Verabschiedung der nachfolgend aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, der Rheinschiffsuntersuchungsordnung sowie der bereits erfolgten Verabschiedung des Test Standards werden die Voraussetzungen für eine sichere Nutzung von Inland AIS in der Zukunft geschaffen. Eine Ausrüstungsverpflichtung ist damit nicht verbunden.
6. Die zu führenden Verzeichnisse der zuständigen Behörden, der zugelassenen Geräte sowie der anerkannten Fachfirmen sind kontinuierlich zu aktualisieren, um den zuständigen Behörden, den Schiffsausrüstern und dem Schifffahrtsgewerbe den höchstmöglichen Nutzen zu bieten. Die Verzeichnisse werden ebenso wie das vorgesehene Muster der Einbaubescheinigung in die Anlagen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung übernommen. Der Polizeiausschuss und der Untersuchungsausschuss werden beauftragt, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, und sofern notwendig in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, mit Unterstützung des Sekretariats für die Aktualität, Vollständigkeit und Richtigkeit der Verzeichnisse Sorge zu tragen. Die Listen der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, zugelassenen Geräte und anerkannten Fachfirmen werden von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2006-I-21 und 2007-I-15 Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt,

in der Erkenntnis, dass die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie der Schutz der Umwelt durch automatisierte Systeme zur Verfolgung und Aufspürung von Schiffen weiter verbessert werden können und dass dafür schon in den nächsten Monaten Geräte für das Automatische Identifizierungssystem für die Binnenschifffahrt (Inland AIS) auf Binnenschiffen installiert werden sollen,

in dem Bewusstsein, dass Vorschriften für den Einbau und Betrieb dieser Geräte auf Binnenschiffen notwendig sind, damit diese Systeme sicher arbeiten,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffahrtsverordnungen, die als Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss beigefügt sind,

beauftragt ihren Polizeiausschuss und ihren Untersuchungsausschuss,

- insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und nach gewonnenen Betriebserfahrungen, durch die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, und sofern notwendig in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung eventuell notwendig werdende weitere Änderungen und Ergänzungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erarbeiten zu lassen,
- durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung die Verzeichnisse der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, zugelassenen Geräte und anerkannten Fachfirmen in eigener Kompetenz fortzuschreiben, durch das Sekretariat der Zentralkommission zu veröffentlichen und ihr Änderungen der Verzeichnisse zur Kenntnisnahme vorzulegen,
- ihr bis zum Herbst 2009 den Entwurf für eine endgültige Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorzulegen,

schlägt der Europäischen Kommission vor, mit der Zentralkommission zusammen zu arbeiten, damit einheitliche Vorschriften für die Typgenehmigung und den Einbau von Inland AIS Geräten auf allen Binnenwasserstraßen der Europäischen Gemeinschaft gewährleistet sind.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und in der Anlage 2 aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung gelten vom 1. April 2008 bis zum 31. März 2011. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Bestimmungen, die am 1. April 2008 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage 1: Änderungen der RheinSchPV

1. § 1.01 wird Doppelbuchstabe ac wie folgt angefügt:

„ac) „Inland AIS Gerät“: ein Gerät, das auf einem Fahrzeug eingebaut ist und im Sinne des Standards „Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt“ (Beschluss 2006-I-21) genutzt wird.“

2. § 1.10 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe y wird angefügt:

„y) die Bescheinigung für die nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgeschriebenen Drahtseile,“

b) Buchstabe z wird wie folgt angefügt:

„z) die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Inland AIS Geräts.“

3. Die Überschrift von Kapitel 4 wird wie folgt gefasst:

„KAPITEL 4

SCHALLZEICHEN DER FAHRZEUGE; SPRECHFUNK; NAVIGATIONSGERÄTE“.

4. Die Überschrift von Abschnitt III wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt III. Navigationsgeräte“.

5. § 4.07 wird wie folgt angefügt:

„§ 4.07

Inland AIS Geräte

1. Fahrzeuge, ausgenommen Seeschiffe, dürfen nur dann AIS nutzen, wenn sie mit einem Inland AIS Gerät ausgerüstet sind. Die Geräte müssen in gutem Betriebszustand sein und einem von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens nach dem Test Standard für Inland AIS (Beschluss 2007-I-15) zugelassenen Typ entsprechen.

Kleinfahrzeuge müssen außerdem mit einer in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff--Schiff ausgerüstet sein.

2. Fahrzeuge dürfen nur dann AIS nutzen, wenn die in das AIS Gerät eingegebenen Parameter den tatsächlichen Parametern des Fahrzeugs zu jedem Zeitpunkt entsprechen.“

Anlage 2: Änderungen der RheinSchUO

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift nach Nummer 88 wie folgt gefasst:

„**Navigationsgeräte**“.

b) Nummer 88a wird wie folgt eingefügt:

„88a. „Inland AIS Gerät“ ein Gerät, das auf einem Fahrzeug eingebaut ist und im Sinne des Standards „Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt“ (Beschluss 2006-I-21) genutzt wird;“.

2. § 7.06 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift von § 7.06 wird wie folgt gefasst:

„**§ 7.06**

Navigationsgeräte“.

b) Nummer 3 wird wie folgt angefügt:

„3. Inland AIS Geräte müssen einem von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens auf Grundlage des Test Standards (Beschluss 2007-I-15) zugelassenen Typ entsprechen.

Die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten nach Anlage N Teil I müssen eingehalten sein.

Der Teststandard sowie die Verzeichnisse der nach Anlage N oder aufgrund als gleichwertig anerkannter Typgenehmigungen zugelassenen AIS Geräte werden von der Zentralkommission veröffentlicht.“

3. In der Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird die Angabe zu § 7.06 Nr. 3 wie folgt eingefügt:

„7.06 Nr. 3	Inland AIS Geräte	IMO Class A Transponder, die nachweislich vor dem 1.4.2008 eingebaut waren, sind bis zum 31.12.2011 zugelassen“.
-------------	-------------------	--

4. Die Angabe zu Kapitel 7 in der Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

	„KAPITEL 7		
7.04 Nr. 3	Anzeige	soweit nicht ein Radareinmannsteuerstand vorhanden: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2007
Nr. 9 Satz 3	Bedienung mittels eines Hebels	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2007
Satz 4	Unzulässigkeit der Anzeige Richtung des Schubstrahls	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2007
7.06 Nr. 3	Inland AIS Geräte	IMO Class A Transponder, die nachweislich vor dem 1.4.2008 eingebaut waren, sind bis zum 31.12.2011 zugelassen	1.4.2008“.

5. Anlage M wird wie folgt angefügt:

„Ohne Inhalt“.

6. Anlage N wird wie folgt angefügt:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil I

**Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften
betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten**

A. Anforderungen an Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte müssen die Anforderungen des im Beschluss 2007-I-15 enthaltenen Test Standards einhalten. Die Einhaltung wird durch eine Typgenehmigungsprüfung einer zuständigen Behörde nachgewiesen.

B. Einbau und Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten an Bord

Beim Einbau von Inland AIS Geräten an Bord sind folgende Bedingungen einzuhalten:

1. Der Einbau der Inland AIS Geräte darf nur durch eine Fachfirma erfolgen, die von der zuständigen Behörde anerkannt ist.
2. Das Inland AIS Gerät muss im Steuerhaus oder an einer anderen gut zugänglichen Stelle eingebaut sein.

3. Es muss optisch erkennbar sein, ob das Gerät in Betrieb ist. Das Gerät muss über einen ausfallsicheren Stromkreis mit eigener Absicherung ständig mit elektrischer Energie versorgt werden und direkt an diese Versorgung angeschlossen sein.
4. Die Antennen der Inland AIS Geräte sind so zu installieren und an die Geräte anzuschließen, dass diese unter allen normalen Betriebsbedingungen sicher funktionieren. Andere Geräte dürfen nur dann angeschlossen werden, wenn die Schnittstellen beider Geräte kompatibel sind.
5. Vor der ersten Inbetriebnahme nach dem Einbau, bei Erneuerungen respektive Verlängerungen des Schiffsattests (ausgenommen nach § 2.09 Nr. 2 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) sowie nach jedem Umbau am Schiff, der die Betriebsverhältnisse dieser Geräte beeinträchtigen könnte, muss von der zuständigen Behörde oder von einer anerkannten Fachfirma eine Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt werden.
6. Die anerkannte Fachfirma, die die Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt hat, stellt über die besonderen Merkmale und die ordnungsgemäße Funktion des Inland AIS Geräts eine Bescheinigung gemäß Anlage N Teil II aus.
7. Die Bescheinigung ist ständig an Bord mitzuführen.
8. Eine Bedienungsanleitung ist zum Verbleib an Bord auszuhändigen. Dies ist in der Bescheinigung über den Einbau zu vermerken.

C. Unterrichtung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen der Zentralkommission unverzüglich

- a) jede Benennung einer zuständigen Behörde,
 - b) jede Erteilung oder Entziehung einer Typp Genehmigung für Inland AIS Geräte,
 - c) jede Anerkennung einer Fachfirma für den Einbau von Inland AIS Geräten oder Entziehung einer derartigen Anerkennung
- mit.

**Bescheinigung
über Einbau und Funktion
von Inland AIS Geräten**

Art/Name des Schiffes:

Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:

Schiffseigner

Name:

Anschrift:

Telefon:

Inland AIS Gerät

Typ	Hersteller	Zulassungsnummer	Seriennummer

Hiermit wird bescheinigt, dass das Inland AIS Geräte dieses Fahrzeugs den Vorschriften der Anlage N, Teil I, Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten, entspricht und dass eine Bedienungsanleitung zum Verbleib auf dem Fahrzeug ausgehändigt wurde.

Anerkannte Fachfirma

Name:

Anschrift:

Telefon:

Stempel

Ort Datum

Unterschrift

Zuständige Behörde für die Anerkennung der Fachfirma

Name:

Anschrift:

Telefon:

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III
(Muster)

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

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland				
Frankreich				
Niederlande				
Schweiz				

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

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchung zugelassenen Inland AIS Geräte

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

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

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

4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchung für den Einbau oder Austausch von Inland AIS Geräten anerkannten Fachfirmen

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Frankreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

PROTOKOLL 25

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu §§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K und F Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten vom 1. April 2008 bis zum 31. März 2011. Die Anordnung vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. April 2008 noch gilt, wird zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. *§ 14.13 wird wie folgt gefasst:*

„Vor Inbetriebnahme einer Flüssiggasanlage, nach jeder Änderung oder Instandsetzung und bei jeder Erneuerung der Bescheinigung nach § 14.15 ist die gesamte Anlage von einem von der Untersuchungskommission anerkannten Sachverständigen abzunehmen. Bei dieser Abnahme hat er zu überprüfen, ob die Anlage diesem Kapitel entspricht. Bei Fahrgastschiffen hat er zusätzlich festzustellen, ob eine gültige Bescheinigung über den ordnungsgemäßen Einbau der Gaswarnanlage nach Artikel 15.15 Nummer 9 oder deren Prüfung vorliegt. Er hat der Untersuchungskommission einen Abnahmebericht vorzulegen.“

2. *Die Angabe zu § 15.01 Nr. 2 in der Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:*

„Nr. 2 Buchstabe c	Verbot Ölheizöfen mit Verdampfungsbrennern nach § 13.04	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007
Buchstabe d	Verbot Heizungen mit festen Brennstoffen nach § 13.07	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010. Die Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge mit festbrennstoffbetriebenen Antriebsanlagen (Dampfmaschinen).
Buchstabe e	Verbot Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045. Die Übergangsbestimmung gilt nur, sofern Warneinrichtungen nach § 15.15 Nr. 9 vorhanden sind.“

3. Die Angabe zu § 15.01 Nr. 2 in der Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 2 Buchstabe c	Verbot Ölheizöfen mit Verdampfungsbrennern nach § 13.04	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.1.2006
Buchstabe d	Verbot Heizungen mit festen Brennstoffen nach § 13.07	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.1.2006
Buchstabe e	Verbot Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045. Die Übergangsbestimmung gilt nur, sofern Warcheinrichtungen nach § 15.15 Nr. 9 vorhanden sind.	1.1.2006“

4. In §§ 2.01 Nr. 2 Buchstabe c, 19.03 Buchstabe a, 20.02 Nr. 2 Absatz 2, 21.03 Buchstabe a, 23.01 Nr. 1 Absatz 3, 23.02 Nr. 2.5 Buchstabe c (2 Mal), Nr. 2.6 Buchstabe d, Nr. 2.7, 23.03, Nr. 1 Buchstabe a und b, Nr. 2, 23.04 Nr. 2 letzter Absatz, Nr. 4, Nr. 5 Buchstabe a, 23.10 Nr. 1 Fußnote 2 der Tabelle, 23.11 Nr. 1 Fußnote 2 der Tabelle, Anlage G Nr. 2 Absatz 2, Anlage K, Überschrift, Anlage F, Seite 7, Überschrift und Absatz 1, Seite 62, Buchstabe A, Absatz 1 „Rheinpatentverordnung“ ändern in: „Patentverordnung Rhein“.

PROTOKOLL 26

Änderung der Untersuchungsordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt die Änderung des § 8a.02 Nr. 1 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung tritt am 1. Oktober 2008 in Kraft.

Anlage

§ 8a.02 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Dieses Kapitel gilt für alle Motoren mit einer Nennleistung (P_N) von 19 kW oder mehr, die in Fahrzeuge oder in Maschinen an Bord eingebaut sind, sofern diese Maschinen nicht unter einschlägige Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft hinsichtlich der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln fallen.“

PROTOKOLL 27

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)

Beschluss

I.

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Reduzierung der Gefahren im Zusammenhang mit Bränden auf Binnenschiffen sowie zur Berücksichtigung von in der Praxis gewonnenen Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu den §§ 8.05, 24.02, 24.06, die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten vom 1. April 2008 bis zum 30. September 2010. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage 1 aufgeführten Bestimmungen, die am 1. April 2008 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

II.

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

in der Feststellung, dass die Vorschriften des § 22a.05 RheinSchUO durch mehrere verschiedene Anordnungen vorübergehender Art geändert und verlängert wurden,

zur Klarstellung der gültigen Fassung,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderung zu § 22a.05 der RheinSchUO, die in der Anlage 2 zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung gilt vom 1. April 2008 bis zum 30. September 2010. Die Anordnungen vorübergehender Art zu § 22a.05, die am 1. April 2008 noch gelten, werden an diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage 1: § 8.05, 24.02, 24.06

1. § 8.05 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

„7. Austrittsleitungen für flüssige Brennstoffe müssen unmittelbar an den Tanks mit einem Schnellschlussventil versehen sein, das von Deck aus betätigt werden kann, auch wenn die betroffenen Räume geschlossen sind.

Ist die Betätigungseinrichtung verdeckt angebracht, darf die Abdeckung nicht abschließbar sein.

Die Betätigungseinrichtung muss mit roter Farbe gekennzeichnet sein. Ist die Einrichtung verdeckt angebracht, muss sie durch ein Symbol für Schnellschlussventil des Tanks gemäß Anlage I Bild 9 mit einer Kantenlänge von mindestens 10 cm gekennzeichnet sein.

Satz 1 gilt nicht für Brennstofftanks, die direkt am Motor angebaut sind.“

2. In der Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird die Angabe zu § 8.05 Nr. 7 Satz 1 wie folgt gefasst:

„8.05 Nr. 7 Satz 1	Betätigung der Schnellschlussventile am Tank von Deck aus, auch wenn die betroffenen Räume geschlossen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
-----------------------	---	---

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


a) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 7 Satz 1 wird wie folgt eingefügt:

„8.05 Nr. 7 Satz 1	Betätigung der Schnellschlussventile am Tank von Deck aus, auch wenn die betroffenen Räume geschlossen sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.10.2007“.
-----------------------	---	---	-------------

b) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 9 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„8.05 Nr. 9 Satz 1	Peileinrichtungen müssen bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.1999“.
-----------------------	---	---	------------

4. Der Anlage I wird Bild 9 wie folgt angefügt:

<p>„Bild 9 Schnellschlussventil des Tanks</p>		<p>Farbe: braun/weiß“</p>
---	---	---------------------------

Anlage 2: § 22a.05

§ 22a.05 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 22a.05

Zusätzliche Anforderungen

1. Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m müssen:
 - a) über einen Mehrschraubenantrieb mit mindestens zwei voneinander unabhängigen Antriebsmaschinen gleicher Leistung und eine vom Steuerhaus aus bedienbare Bugstrahlanlage verfügen, die auch bei unbeladenem Fahrzeug wirksam ist, oder über einen Einschraubenantrieb und eine vom Steuerhaus aus bedienbare Bugstrahlanlage verfügen. Die Bugstrahlanlage muss über eine eigene Energieversorgung verfügen, auch bei unbeladenem Fahrzeug wirksam sein und bei Ausfall des Hauptantriebes ein Fortbewegen aus eigener Kraft ermöglichen;
 - b) über eine Navigationsradaranlage mit Wendeanzeiger nach § 7.06 Nr. 1 verfügen;
 - c) über ein festinstalliertes Lenzsystem nach § 8.08 verfügen;
 - d) die Anforderungen des § 23.09 Nummer 1.1 erfüllen.
2. Fahrzeuge, ausgenommen Fahrgastschiffe, mit L von mehr als 110 m, die oberhalb von Mannheim fahren wollen, müssen darüber hinaus
 - a) im Havariefall ohne Einsatz von schwerem Bergegerät im mittleren Drittel des Fahrzeuges getrennt werden können. Die getrennten Schiffsteile müssen nach der Trennung schwimmfähig bleiben;
 - b) einen Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile erbringen, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist. Der Nachweis ist an Bord mitzuführen;

- c) als Doppelhüllenschiffe nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) gebaut sein. Motorschiffe müssen den Nummern 9.1.0.91 bis 9.1.0.95, Tankschiffe den Nummern 9.3.2.11.7 und 9.3.2.13 bis 9.3.2.15 des Teils 9 des ADNR entsprechen;
 - d) über einen Mehrschraubenantrieb nach Nummer 1 Buchstabe a erster Halbsatz verfügen;
 - e) einen Eintrag im Schiffsattest unter der Nummer 52 haben, dass sie den besonderen Anforderungen nach Buchstaben a bis d genügen.
3. Fahrgastschiffe mit L von mehr als 110 m, die oberhalb von Mannheim fahren wollen, müssen zusätzlich zu Nummer 1:
- a) unter Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft für deren höchste Klasse gebaut oder umgebaut sein. Dies muss durch eine Bescheinigung der Klassifikationsgesellschaft bestätigt sein. Die laufende Klasse ist nicht erforderlich;
 - b) entweder
 - einen Doppelboden mit einer Höhe von mindestens 600 mm und eine Schotteinteilung haben, die gewährleistet, dass das Schiff bei Flutung von zwei beliebigen benachbarten wasserdichten Abteilungen nicht unterhalb der Tauchgrenze eintaucht und ein Restsicherheitsabstand von 100 mm vorhanden bleibt
 - oder
 - einen Doppelboden mit einer Höhe von mindestens 600 mm und eine Doppelhülle mit einem Abstand zwischen der Seitenwand des Schiffes und dem Längsschott von mindestens 800 mm haben;
 - c) über einen Mehrschraubenantrieb mit mindestens zwei voneinander unabhängigen Antriebsmaschinen gleicher Leistung und eine vom Steuerhaus aus bedienbare Bugstrahlanlage verfügen, die in Längs- und in Querrichtung wirksam ist;
 - d) die Heckanker vom Steuerhaus aus direkt setzen können;
 - e) einen Eintrag im Schiffsattest unter der Nummer 52 haben, dass sie den besonderen Anforderungen nach Buchstaben a bis d genügen. “

PROTOKOLL 28

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Klarstellung bestimmter Vorschriften und zur Anpassung des Muster des Schiffsattests an geänderte Vorschriften,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu § 10.01 und Anlage B Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten vom 1. April 2008 bis zum 30. September 2010.

Anlage

1. § 10.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 11 wird wie folgt gefasst

„11. Die Mindestbruchkraft R einer Ankerkette ist nach folgenden Formeln zu berechnen:

a) bei Ankern mit einer Masse bis 500 kg: $R = 0,35 \cdot P'$ [kN];

b) bei Ankern mit einer Masse über 500 bis 2000 kg:

$$R = \left(0,35 - \frac{P' - 500}{15000} \right) P' \text{ [kN];}$$

c) bei Ankern mit einer Masse über 2000 kg: $R = 0,25 \cdot P'$ [kN].

In diesen Formeln bedeutet:

P' theoretische, nach Nummer 1 bis 4 und 6 ermittelte Masse des einzelnen Ankers.

Die Bruchkraft der Ankerketten ist den in einem der Rheinuferstaaten oder Belgien geltenden Normen zu entnehmen.“

b) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12. Werden schwerere Anker gewählt als sich aus Nummer 1 bis 6 ergibt, ist die Mindestbruchkraft der Ankerkette nach der vorhandenen größeren Masse zu ermitteln.

Sind solche schwereren Anker und die dazugehörigen stärkeren Ankerketten an Bord, sind nur die Sollwerte für die Ankermassen und für die Mindestbruchkräfte nach Nummer 1 bis 6 und 11 in das Schiffsattest einzutragen.“

2. Anlage B Nummer 35 und 36 werden wie folgt gefasst:

a) Nummer 35 wird wie folgt gefasst:

„35. Lenzeinrichtung			
Anzahl Lenzpumpen, davon motorisiert			
Mindestfördermenge	erste Lenzpumpe	l/min
	zweite Lenzpumpe	l/min“

b) Nummer 36 wird wie folgt gefasst:

„36. Anzahl und Lage der Absperrorgane nach § 8.08 Nr. 10 und 11“

PROTOKOLL 29

Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 30

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2006-I-26)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlage

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
im Jahre 2007**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336 - 338	Beginn: 1978 Seither laufende Durchführung	keine Auswirkungen
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336 - 352	Beginn: 1998 Seither bedarfsweise Durchführung	keine Auswirkungen
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6 - 384,6	Beginn: im Jahr 1999	keine Auswirkungen
4	Geschiebezugabe Mittelrhein	593 - 596	Beginn: Oktober 2005 Ende: Januar 2006 In 2006 erfolgte keine weitere Zugabe, für 2007 ist eine Zugabe geplant	keine Auswirkungen
5	Geschiebezugabe „Steinerne Bänke 3“	747,0 - 768,5	Beginn: Apr. 2006 Fertigstellung: Nov. 2007	keine Auswirkungen
6	Geschiebezugabe „Niederrhein“	813,0 - 818,0 824,0 - 826,0 828,0 - 830,0 835,0 - 838,0	Beginn: März/Apr.2008 Fertigstellung: Nov.2008	keine Auswirkungen
7	„Verfüllung der Grundswellen Emmerich“	850,5 - 853,0	Beginn: Apr. 2006 Fertigstellung: Juni 2007	keine Auswirkungen
8	Flutmulde Rees	833,5 - 838,5	Beginn: Jan. 2008 Fertigstellung: Nov. 2012	keine Auswirkungen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
im Jahre 2007**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme	keine Auswirkungen
2	Errichtung eines Autosteigers in Lobith	862	Fertigstellung: 2007	keine Auswirkungen
3	Herstellung von Verbindungsfahrwassern zum Autosteiger und zum Übernachtungshafen	864	Fertigstellung: 2007	keine Auswirkungen
4	Neubau eines Übernachtungshafens in Lobith	860	Verzögerungen in der Planungsphase aufgrund von rechtlichen Verfahren im Hinblick auf die EG-Habitat-Richtlinie	keine Auswirkungen
5	Verbesserung und Ausweitung der Kapazität der Übernachtungshäfen		Die Maßnahmen befinden sich noch in der Planungsphase	keine Auswirkungen
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
6	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Erste Teilmaßnahmen sind abgeschlossen; Hauptarbeiten haben noch nicht begonnen	geringfügige Behinderungen aufgrund von Schifffahrtssperren
7	Beseitigung von Untiefen	880 – 884, 952	Fertigstellung: 2007	keine Auswirkungen

PROTOKOLL 31

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 : gesondert

PROTOKOLL 32

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2006

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2006.

PROTOKOLL 33

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2006

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2006. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

PROTOKOLL 34

Archive der Zentralkommission

Beschluss

Unter Bezugnahme auf den Bericht des Sekretariats,

in der Erwägung, dass die Hinterlegung eines Teils der Archivbestände der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die von ausschliesslicher historischer Bedeutung sind, bei einem öffentlichen Organismus, der auf die Aufbewahrung und Konsultierung solcher Dokumente spezialisiert ist, ein angemessenes Verfahren darstellt,

in der Erwägung, dass es notwendig ist, für die bereits erfolgten Hinterlegungen bei der Direktion der Archive des Departements Bas- Rhin eine präzise Rechtsgrundlage zu schaffen,

in der Erwägung, dass der vorgeschlagene Vertragsentwurf der Archive des Departements Bas- Rhin befriedigend erscheint,

ermächtigt ihren Generalsekretär, mit den Archiven des Departements Bas- Rhin einen solchen Vertrag abzuschließen.

PROTOKOLL 35

Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein sowie auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2007 und vom 31. Dezember 2007 auf den 1. Januar 2008 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2007 sowie vom 31. Dezember 2007 auf den 1. Januar 2008 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 36

Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2008 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 37

Festakt der Stadt Mannheim zu Ehren der Mannheimer Akte

Beschluss

Die Zentralkommission,

dankbar für die freundschaftliche Geste, die ihr von der Stadt Mannheim und dem Mannheimer Schifffahrtsverein entgegengebracht wird, indem sie alle drei Jahre ein Schifferbankett zu Ehren der Mannheimer Akte von 1868 organisieren,

in dem Bewusstsein, dass bei der Organisation dieser Festakte der frühere Oberbürgermeister der Stadt Mannheim, Gerhard Widder, und der Ehrenvorsitzende des Mannheimer Schifffahrtsvereins, Helmut Kühnle, eine persönliche Rolle gespielt haben,

möchte diesen beiden Persönlichkeiten feierlich ihren Dank für die von ihnen geleistete Arbeit zum Wohle der Rheinschifffahrt und zur Förderung der von der Mannheimer Akte aus dem Jahre 1868 festgelegten Grundsätze sagen.

PROTOKOLL 38

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 39

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 28. und 29. Mai 2008 in Straßburg statt.

*