

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2007

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2007 - I)

Straßburg, den 31. Mai 2007

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (07) 1 – Endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2007

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2007-I)

Straßburg, den 31. Mai 2007

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2: Umsetzung der Basler Erklärung.....	1
Protokoll 3: Beziehungen zur Europäischen Kommission	1
Protokoll 4: Terrorabwehrmaßnahmen	1
Protokoll 5: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	2
III. Wirtschaftsfragen	
Protokoll 6: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	2
Protokoll 7: Situation und Zukunft der Kabinenschifffahrt.....	14
IV. Fragen betreffend Infrastruktur, Umweltschutz und Abfallbeseitigung	
Protokoll 8: Kooperation mit der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins.....	14
Protokoll 9: Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.....	14
V. Schifferpatent- und Besatzungsfragen	
Protokoll 10: Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	14
Protokoll 11: Ausführungsbestimmungen für die Anerkennung auf dem Rhein von Schiffsführerzeugnissen und Radarzeugnissen gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7.....	16
VI. Fragen in Verbindung mit Schifffahrtsregeln	
Protokoll 12: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§ 1.01).....	21
Protokoll 13: Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß 1.22 (§ 1.08)	21
Protokoll 14: Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt	23

Protokoll 15: Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	24
Protokoll 16: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06).....	27
Protokoll 17: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04).....	28
Protokoll 18: ADNR.....	31
VII. Technische Fragen der Wasserstrasse Rhein	
Protokoll 19: Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Srecke - Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim - Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2006.....	31
Protokoll 20: Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Iffezheim (Rhein-km 334,00)	33
Protokoll 21: Kenntnisnahme von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden.....	34
VIII. Verwaltungs- und Finanzfragen	
Protokoll 22: Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2008.....	34
Protokoll 23: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2008	34
Protokoll 24: Vorläufiger Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle	35
Protokoll 25 : Zusammensetzung des Sekretariats	35
Protokoll 26: Änderung der Personalordnung	36
Protokoll 27: Änderung des Stellenplans.....	37
Protokoll 28: Personalrat	38
Protokoll 29: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2006	38
IX. Verschiedenes	
Protokoll 30: Pressemitteilung	44
Protokoll 31: Termin der nächsten Sitzung.....	44



CC/R (07) 1 - Endg.
31. Mai 2007

fr/de/nl

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 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

Beziehungen zur Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Terrorabwehrmaßnahmen

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2002-II-8, durch den die Ad hoc- Gruppe „Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs vor Terroranschlägen“ eingesetzt worden ist,

angesichts der derzeit bei der IMO laufenden Arbeiten betreffend das ISPS- System,

beauftragt ihre Gruppe G/TER, Vorschläge für eine angemessene Berücksichtigung des Binnenschiffsverkehrs und der Binnenschiffe im Rahmen der möglicherweise für die Seeschifffahrt verabschiedeten Maßnahmen zur Terrorabwehr und Bekämpfung von Kriminalität zu erarbeiten und ihr anlässlich der Frühjahrstagung 2008 Bericht zu erstatten.

PROTOKOLL 5

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2006 und den Ausblick auf das erste Halbjahr 2007.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Jahr 2006 und Ausblick auf das erste Halbjahr 2007

I Allgemein

a) Allgemeine Lage

Die Verkehrsnachfrage auf dem Rhein verzeichnete im Jahre 2006, gestärkt durch ein Wachstum des BIP in der Eurozone um 2,7%, einen Anstieg. So hat sich die auf dem Traditionellen Rhein beförderte Gütermenge in diesem Jahr um 3% und im zweiten Halbjahr 2006 sogar um 8% gegenüber dem Vorjahreshalbjahr erhöht, als besonders niedrige Wasserstände herrschten. Lediglich der Landwirtschaftssektor und der Containerverkehr wiesen 2006 rückläufige Entwicklungen auf. Die Wachstumsprognosen für die Eurozone, die Anfang des Jahres 2007 aufgestellt wurden, sind optimistisch, so dass die Rheinschifffahrt auch 2007 von der guten Nachfragesituation profitieren dürfte.

b) Wasserführung

Die 2006 registrierten Niedrigwasserperioden waren nicht so langanhaltend wie dies im Jahre 2005 der Fall war. Nach Hochwasserperioden im Frühjahr schwankte die Wasserführung im restlichen Jahr entsprechend der Niederschlagstätigkeit, so dass im Wechsel kürzere Niedrigwasser- und Hochwasserperioden auftraten.

c) Treibstoffpreise

Im zweiten Halbjahr 2006 verbilligten sich die Treibstoffpreise gegenüber dem im August erreichten Höchststand. Diese Preissenkung setzte sich bis Ende Januar fort, dann kehrte sich der Trend erneut um. Über das gesamte Jahr 2006 betrachtet, fällt auf, dass der Gasölpreis trotz der feststellbaren Verbilligung in den letzten 4 Monaten des Jahres im Schnitt um 12 % über dem Stand des Jahres 2005 lag. Bereits im April kletterten die Preise erneut auf ein sehr hohes Niveau, auf dem sie möglicherweise verharren werden.

II Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Landwirtschaftssektor

Die Beförderungen von Landwirtschaftserzeugnissen auf dem Rhein verringerten sich in 2006 um nahezu 4%. Selbst im zweiten Halbjahr 2006 lässt sich für die Beförderungsmenge insbesondere von Landwirtschaftserzeugnissen gegenüber dem Vorjahreszeitraum eine Abnahme um 6% verbuchen. Die Beförderung von Weizen war rückläufig (- 4%), doch gleichzeitig stieg die Transportmenge bei den anderen Getreidearten. Auch die Beförderung von Futtermittel wies ein Minus auf, wohingegen diejenige von pflanzlichen Ölen und Ölsaaten um 12% anstieg. Ursächlich für diese Entwicklungen ist unter anderem das geänderte Anbauverhalten insbesondere infolge der wiederholten Niedrigwasserperioden, die das Wachstum gewisser Pflanzen beeinträchtigen, und der verstärkte Anbau von ölhaltigen Pflanzen, da ein wachsendes Interesse an bioenergetischen Pflanzen besteht.

Stahlsektor

Der Stahlsektor profitiert weiterhin von der starken weltweiten und europaweiten Nachfrage. So ist die weltweite Nachfrage nach Stahl im Jahre 2006 um 8,5% gestiegen und dürfte in 2007 noch um weitere 5,9% zulegen. Auch das Wachstum in der Bauwirtschaft und im Bereich der öffentlichen Bauarbeiten im Jahr 2006 hat zur Stützung der Nachfrage nach Stahl in Westeuropa beigetragen.

Vor diesem Hintergrund verzeichnete die Beförderung in diesem Sektor im gesamten Jahr 2006 ein Plus von knapp 1% für Rohstoffe und von 5% für Fertigprodukte und Halbfertigwaren. Das zweite Halbjahr 2006 war gekennzeichnet durch einen Anstieg der Beförderungen von Rohstoffen um 6% und von Eisen, Stahl und Ne- Metallen um 17%. Die Wasserstandslage im Herbst 2006, die anders als im Herbst 2005 der Binnenschifffahrt optimale Arbeitsbedingungen bot, hat ohne Zweifel zu diesem kräftigen Anstieg beigetragen.

Angesichts des erwarteten Wachstums für die weltweite Nachfrage, das auf europäischer Ebene zwar geringer ausfallen wird, dürfte sich die Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor zumindest noch im Jahre 2007 fortsetzen.

Energiesektor: Kohle

Die auf dem Rhein beförderten Mengen Kohle erhöhten sich in 2006 um über 7%. Die insgesamt kräftige Beförderungsnachfrage ist einer Vollbeschäftigung im Stahlsektor und einer starken Nachfrage nach Kesselkohle seitens der Wärmekraftwerke als Folge des hohen Ölpreises zu verdanken.

Vor allem im zweiten Halbjahr wurde ein mengenmäßiger Anstieg um 16% verbucht, der durch eine gegenüber dem Herbst 2005 günstigere Wasserführung gestützt wurde.

In den ersten Monaten des Jahres 2007 war ein Rückgang der Verkehrsnachfrage zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist eine Konsequenz des sehr milden Winters und des daraus resultierenden niedrigen Kohleverbrauchs. Deshalb dürften die Kohlebeförderungen für das gesamte Jahr 2007 nicht wesentlich steigen.

Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Über das gesamte Jahr betrachtet ist eine Zunahme der Beförderungen von Baustoffen um 10% feststellbar. Vor allem die Beförderungen von Sand und Kies zu Tal, die allein schon 50% der auf dem Rhein beförderten Baustoffe ausmachen, sind mengenmäßig um knapp 15% und von der Verkehrsleistung her um 18,5% gestiegen. Im zweiten Halbjahr 2006 erreichte die Zunahme der Beförderungsmengen bei den Baustoffen 17%, wobei die Beförderungen zu Tal ein Plus von 21% aufwiesen.

Auffällt, dass die Beförderungsleistungen zu Tal mit +30% im zweiten Halbjahr 2006 stärker zugenommen haben als die Beförderungsmengen, was ein Anzeichen dafür ist, dass der Markt in der Niederrheinregion wieder anzieht.

Diese günstige Entwicklung der Nachfrage nach Beförderungen von Baustoffen ist auf das derzeit expandierende Geschäft im Bausektor und im öffentlichen Bau insbesondere in Deutschland zurückzuführen. Sowohl der Wohnungsbau und der Gewerbebau als auch das öffentliche Bauwesen profitieren von diesem Wachstum, das von einem Konjunkturhoch getragen wird. Dieser Trend dürfte sich laut Experten auch 2007 fortsetzen.

b) Frachtniveau

Im Jahre 2006 wiesen die Frachten im Trockenladungsbereich das ganze Jahr hindurch eine steigende Tendenz auf, wenn man von einigen wasserstandsbedingten Schwankungen absieht. Dabei erreichte das Frachtniveau natürlich nicht den Stand vom Herbst 2005, als längere Zeit Niedrigwasser herrschte. Zu beachten ist, dass dieses steigende Frachtniveau vor dem Hintergrund wachsender Beförderungsmengen auf dem Traditionellen Rhein (+3,7%) registriert werden konnte.

c) Containerverkehr

Der Containerverkehr auf dem Traditionellen Rhein verbuchte mit einem Minus von 1% einen leichten Rückgang. Diese Entwicklung ist derjenigen bei den Ankünften in den Seehäfen gegenüberzustellen, die mengenmäßige Zuwächse um über 4% für Rotterdam und um 8% für Antwerpen aufweisen, während der Hafen Amsterdam sein Umschlagsvolumen gegenüber 2005 verdreifachte.

Die Rheinschifffahrt konnte von dieser Entwicklung nicht weiter profitieren. Grund dafür ist die Tatsache, dass an den Umschlagsstellen der Trend zu Abfertigungsstaus für die Binnenschifffahrt feststellbar ist. Vor allem der Hafen Rotterdam stößt ganz offensichtlich an seine Kapazitätsgrenzen. Auf dem Rhein ist die Beförderung von Leercontainern in 2006 um 8,5% zurückgegangen, die beladener Container hingegen um nahezu 3% gestiegen, vor allem zu Tal.

Die Tatsache, dass gewisse Industriebereiche für ihre Produktionen und Montagearbeiten verstärkt auf Outsourcing zurückgreifen, kann ebenfalls Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage haben.

Im ersten Quartal 2007 scheint sich erneut ein Wachstum der Containertransporte auf dem Rhein abzuzeichnen, wenn man von den verheerenden Konsequenzen der Schifffahrtssperre infolge des Unfalls im März in Köln absieht. Der Eingangsverkehr in den ARA- Häfen weist in 2007 weiterhin kräftige Zuwächse auf, und nun liegt es an der Rhein- und Binnenschifffahrt, aus diesem Konjunkturohoch den größten Nutzen zu ziehen.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Energiesektor

Die Beförderung von Erdölzeugnissen weist eine Zunahme um über 1% im Jahr 2006 und um nahezu 5% im zweiten Halbjahr im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf. Die Transporte von Benzin zu Tal erhöhten sich um 20%, was auf die Exporte in die Vereinigten Staaten zurückzuführen ist, verringerten sich jedoch im Bergverkehr, da der Automobilverkehr verstärkt auf Diesel zurückgreift. Die Beförderungen von Kerosin zu Tal brachen mengenmäßig um über 16% ein.

Parallel dazu nahmen im Jahre 2006 die Beförderungen von Gasöl im Talverkehr um 5% und im Bergverkehr um 3% zu. Diese im gesamten Jahr feststellbaren Tendenzen waren im zweiten Halbjahr 2006 noch stärker ausgeprägt.

Die zeitweilige Verbilligung des Ölpreises auf dem Weltmarkt zwischen September und Dezember 2006 hat dazu geführt, dass die Geschäfte in diesem Bereich wieder anzogen, da diese Zeit zum Auffüllen der Lagerbestände genutzt wurde.

Anfang des Jahres 2007 fiel die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein infolge des milden Winters, der insbesondere den Heizölverbrauch um ca. 25% verringerte, der Pflicht zur Beimischung von Biokraftstoffen in Deutschland ab dem 1. Januar 2007 und der erneut anziehenden Preise auf dem Ölmarkt auf einen niedrigen Stand ab. Die Aussichten hängen hier hauptsächlich von den Preisschwankungen auf dem Weltmarkt ab.

Chemiesektor

Unter dem Einfluss einer in 2006 und den ersten Monaten des Jahres 2007 weiterhin steigenden Konjunktur sind die Beförderungsmengen auf dem Rhein über das Jahr betrachtet um 2% und im zweiten Halbjahr 2006 gegenüber dem zweiten Halbjahr 2005 um über 5% gestiegen.

Die Prognosen für diesen Industriesektor sind optimistisch, sowohl was die Binnennachfrage als auch den Export betrifft, so dass auch auf dem Rhein mit einer starken Verkehrsnachfrage zu rechnen sein dürfte.

b) Frachtniveau

Die Frachten haben Anfang 2006 unter dem Einfluss niedriger Wasserstände Höchststände erreicht. Sie haben sich dann im Laufe des Jahres, als die Wasserstände wieder ein normales Niveau erreicht haben und die Nachfrage nach Beförderungen insbesondere von Erdölzeugnissen sich abgeschwächt hat, auf ein deutlich niedrigeres Niveau eingependelt. Ab August hat das Absinken der Preise auf dem Ölmarkt zu einer Belebung der Nachfrage geführt und die Auswirkungen auf die Frachten haben nicht auf sich warten lassen.

Im ersten Quartal 2007 führte das Zusammenwirken von schwacher Nachfrage infolge eines milden Winters und von günstiger Wasserführung zu einem wenig vorteilhaften und eher mäßigen Frachtniveau für die Tankschifffahrt.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Die Inbetriebnahme neuer Einheiten setzte sich auch im Jahre 2006 in der Trockenschifffahrt in einem raschen Tempo fort, denn hier wurden 51 neue Schiffe mit einer Beförderungskapazität von 112 370 t in Verkehr gebracht. In der Tankschifffahrt gab es im Jahre 2006 dagegen nur 28 Neubauten mit einer Beförderungskapazität von 77 565 t, gegenüber 48 Einheiten mit einer Kapazität von 133 387 im Jahre 2005. Diese zeitweilige Verlangsamung ist nicht in einer Investitionszurückhaltung seitens der Betreiber begründet. Ursächlich hierfür sind vielmehr Engpässe bei den Produktionskapazitäten der Schiffswerften und Zulieferer, die sich beide einer weltweit starken Nachfrage nach Neubauten gegenübersehen. Seit einiger Zeit sind ihre Kapazitäten voll ausgelastet. Im Jahre 2007 ist damit zu rechnen, dass erneut zahlreiche neue Einheiten auf den Markt gebracht werden.

V. Schlussfolgerungen und Perspektiven

Betriebsbedingungen im Jahre 2006:

Das Jahr 2006 scheint in der Trockenschifffahrt durch eine starke Verkehrsnachfrage und ein Frachtniveau mit steigender Tendenz gekennzeichnet zu sein. In der Tankschifffahrt wurde für den Chemiesektor das ganze Jahr hindurch eine rege Tätigkeit registriert, während die Beförderungsnachfrage im Bereich der Erdölprodukte starke Schwankungen aufwies.

Zwar hatte der Ausgabenposten „Treibstoff“ auch im Jahre 2006 einen großen Anteil an den Betriebskosten der Unternehmen, doch hat die deutliche Preissenkung ab September, als die Geschäftstätigkeit stark anzog, eine gewisse Entlastung gebracht.

Auslastung der Produktionskapazitäten bei den Schiffswerften:

Im Hinblick auf die zwischen 2009 und 2018 vorgesehene Einführung neuer Zuordnungskriterien für die Beförderung von Stoffen in Doppelhüllenschiffen benötigt die Tankflotte die gesamte Baukapazität, das entspricht einer Bauleistung von rund 60 Einheiten pro Jahr, um sich bis 2018 erneuern zu können.

Allgemeine Perspektive: Unterschiedliche Anpassung des Beförderungsangebots an die Nachfrage:

Allgemeine Perspektive: Unterschiedliche Anpassung des Beförderungsangebots an die Nachfrage.

Im Bereich der Trockenschifffahrt entspricht die Erhöhung der Flottenkapazität durch Neuzugänge der Zunahme der Transportnachfrage, die aus der regen Wirtschaftstätigkeit resultiert. Diese kräftige Verkehrsnachfrage dürfte anhalten.

In der Tankschifffahrt besteht dagegen die Gefahr, dass die neu in Verkehr gebrachten Einheiten auf einen Markt mit einem Kapazitätsüberhang treffen. Denn die Nachfrage nach Beförderungen von Erdölzeugnissen stagniert bestenfalls oder ist sogar leicht rückläufig. Parallel dazu findet derzeit, um den Anforderungen der Verlagerung gerecht zu werden, eine Erneuerung der Flotte mit Inbetriebnahme von Doppelhüllenschiffen statt.

Engpässe in den Seehäfen:

Im Jahre 2006 waren die Auswirkungen des Abfertigungsstaus für Binnenschiffe beim Containerumschlag in den Seehafenterminals deutlich spürbar. Vor allem in Rotterdam traten strukturelle Engpässe auf. Die Rheinschifffahrt hat nur in sehr begrenztem Maße von dem starken Anstieg des Containerverkehrs profitiert und dies trotz insgesamt günstiger Wasserstände. Es ist wichtig, dass die Bemühungen fortgesetzt werden, um diese Engpässe in den Seehäfen zu beseitigen.

Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (jährlich)

2006	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7619	2275	6215	1872	1404	403
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11213	2484	4704	916	6509	1568
2 Feste mineralische Brennstoffe	28343	5559	780	87	27562	5472
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	32569	8386	7924	1719	24645	6667
4 Erze u. Metallabfälle	33693	4135	2165	343	31528	3793
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	12376	2376	6600	1120	5776	1257
6 Steine, Erden u. Baustoffe	41337	7574	31254	5831	10083	1743
7 Düngemittel	4198	1182	1765	466	2432	716
8 Chemische Erzeugnisse	16513	3624	6307	1109	10207	2515
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	18799	5762	12383	3709	6416	2053
99 darunter besondere Transportgüter	17643	5515	11542	3506	6101	2009
Total	206660	43357	80097	17171	126563	26185

2005	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8173	2296	6861	2009	1312	287
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11489	2794	4668	986	6821	1808
2 Feste mineralische Brennstoffe	26345	5577	666	72	25679	5504
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	32201	8344	7407	1563	24794	6781
4 Erze u. Metallabfälle	33441	4106	1938	320	31503	3786
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11788	2252	6579	1152	5208	1100
6 Steine, Erden u. Baustoffe	37270	6681	27348	4942	9923	1738
7 Düngemittel	4282	1175	1772	448	2509	727
8 Chemische Erzeugnisse	16199	3368	6718	1108	9481	2260
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	19292	5958	12724	3836	6568	2122
99 darunter besondere Transportgüter	18002	5688	11686	3604	6316	2085
Total	200480	42551	76681	16436	123798	26113

Entwicklung im Vergleich zu 2005 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-6,78	-0,92	-9,42	-6,81	7,01	40,30
1 Nahrungs- u. Futtermittel	-2,40	-11,10	0,77	-7,08	-4,57	-13,29
2 Feste mineralische Brennstoffe	7,58	-0,32	17,19	20,77	7,33	-0,58
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	1,14	0,51	6,98	10,01	-0,60	-1,68
4 Erze u. Metallabfälle	0,75	0,71	11,71	7,06	0,08	0,17
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	4,99	5,51	0,32	-2,81	10,91	14,23
6 Steine, Erden u. Baustoffe	10,91	13,37	14,28	17,99	1,62	0,30
7 Düngemittel	-1,97	0,57	-0,38	3,92	-3,06	-1,49
8 Chemische Erzeugnisse	1,94	7,59	-6,12	0,08	7,65	11,27
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	-2,56	-3,30	-2,68	-3,31	-2,32	-3,27
99 darunter besondere Transportgüter	-2,00	-3,04	-1,24	-2,71	-3,40	-3,65
Total	3,08	1,89	4,45	4,47	2,23	0,28

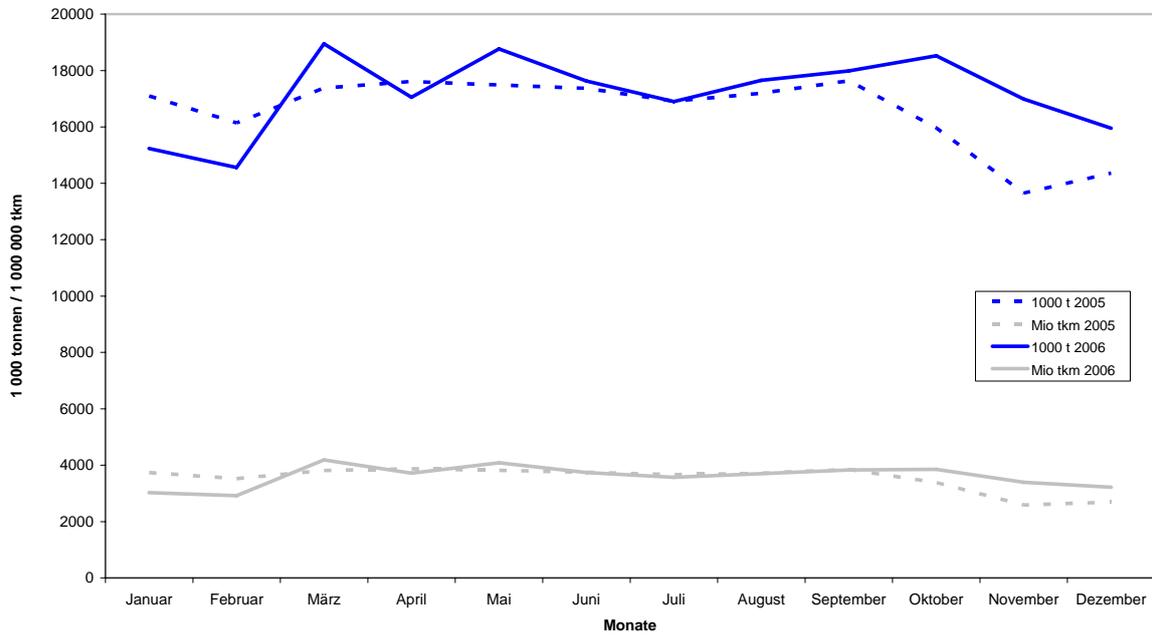
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

2. Halbjahr 2006	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3874	1170	3150	955	724	215
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5824	1281	2440	476	3384	806
2 Feste mineralische Brennstoffe	13596	2504	320	37	13276	2467
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16748	4341	3994	905	12754	3436
4 Erze u. Metallabfälle	16988	2134	1007	163	15981	1971
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6348	1227	3304	581	3044	646
6 Steine, Erden u. Baustoffe	21051	3683	15927	2824	5124	859
7 Düngemittel	2137	602	902	243	1235	359
8 Chemische Erzeugnisse	8278	1788	3060	521	5219	1267
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9400	2894	6212	1869	3188	1025
99 darunter besondere Transportgüter	8848	2782	5828	1777	3019	1004
Total	104244	21624	40316	8573	63928	13052

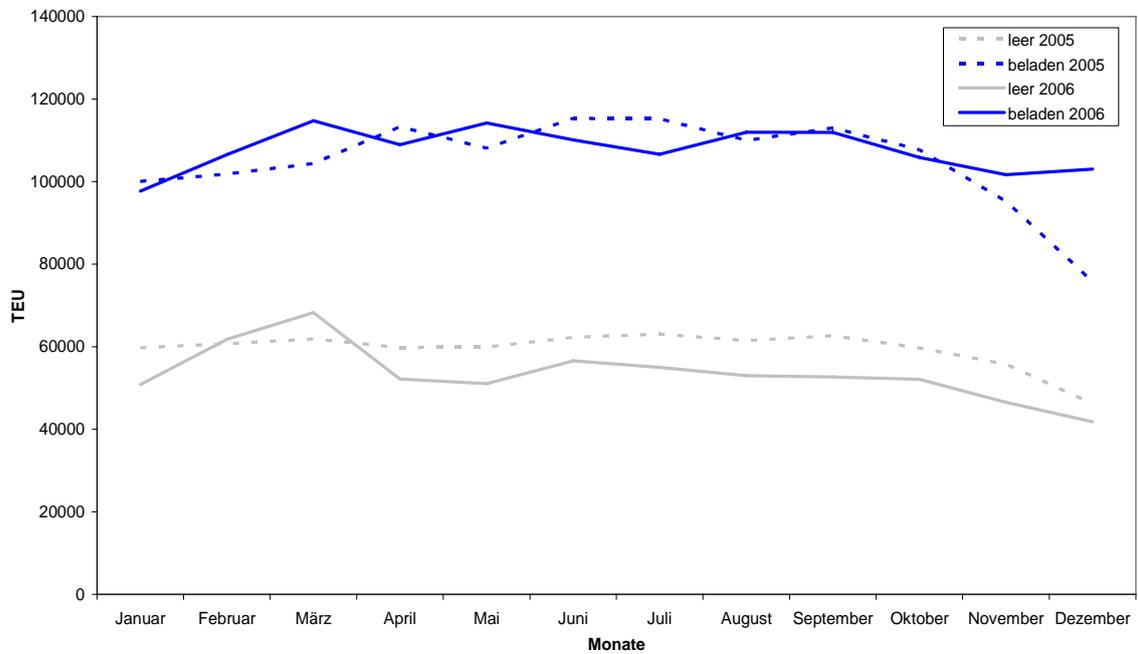
2. Halbjahr 2005	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4133	1211	3459	1048	675	164
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5637	1354	2325	498	3312	857
2 Feste mineralische Brennstoffe	11687	2385	322	39	11365	2346
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15993	4014	3362	682	12631	3333
4 Erze u. Metallabfälle	15994	1905	878	141	15115	1765
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5419	1003	3287	551	2132	452
6 Steine, Erden u. Baustoffe	17971	3005	13159	2167	4812	838
7 Düngemittel	2124	572	893	220	1231	352
8 Chemische Erzeugnisse	7880	1608	3262	534	4618	1074
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9587	2897	6431	1891	3155	1006
99 darunter besondere Transportgüter	8910	2765	5878	1775	3032	989
Total	96425	19954	37378	7771	59046	12187

Entwicklung im Vergleich zum 2. Halbjahr 2005 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-6,27	-3,37	-8,94	-8,85	7,29	31,07
1 Nahrungs- u. Futtermittel	3,31	-5,36	4,95	-4,49	2,16	-5,98
2 Feste mineralische Brennstoffe	16,33	4,99	-0,70	-5,43	16,81	5,16
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	4,72	8,15	18,79	32,72	0,98	3,09
4 Erze u. Metallabfälle	6,21	12,01	14,72	15,63	5,73	11,66
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	17,14	22,33	0,51	5,36	42,79	43,02
6 Steine, Erden u. Baustoffe	17,14	22,58	21,04	30,32	6,49	2,56
7 Düngemittel	0,61	5,20	1,00	10,32	0,33	2,00
8 Chemische Erzeugnisse	5,06	11,17	-6,20	-2,46	13,01	17,94
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	-1,95	-0,11	-3,40	-1,19	1,04	1,92
99 darunter besondere Transportgüter	-0,70	0,61	-0,84	0,14	-0,42	1,55
Total	8,11	8,37	7,86	10,31	8,27	7,09

Monatliche Entwicklung der beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen auf dem traditionellen Rhein

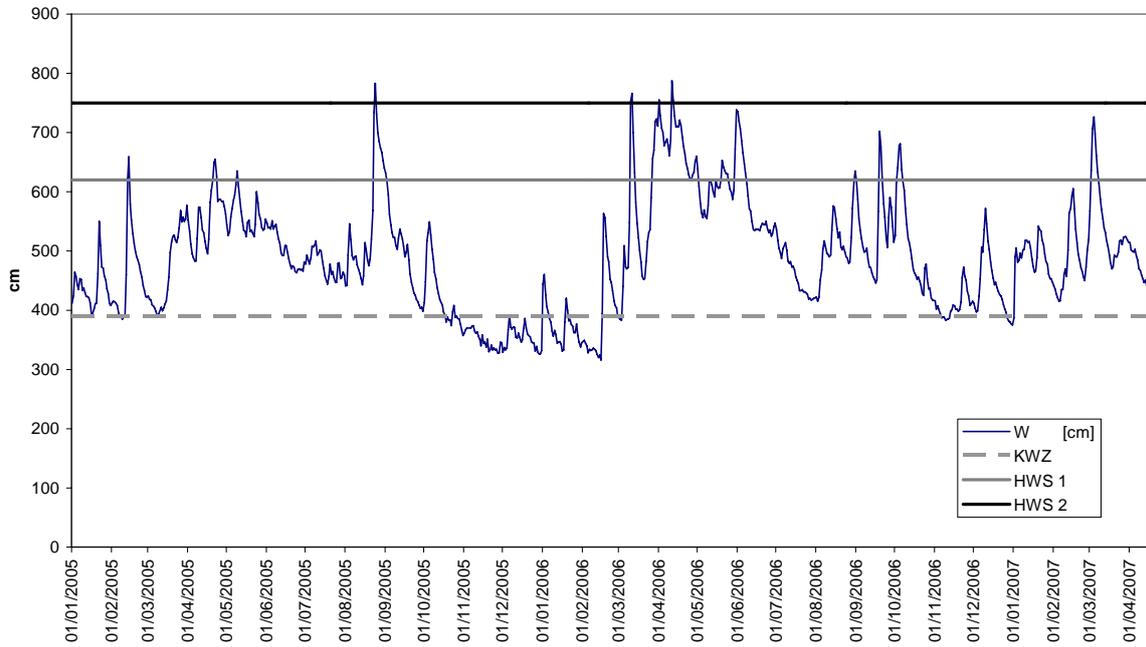


Monatliche Entwicklung der Containerbeförderungen auf dem traditionellen Rhein

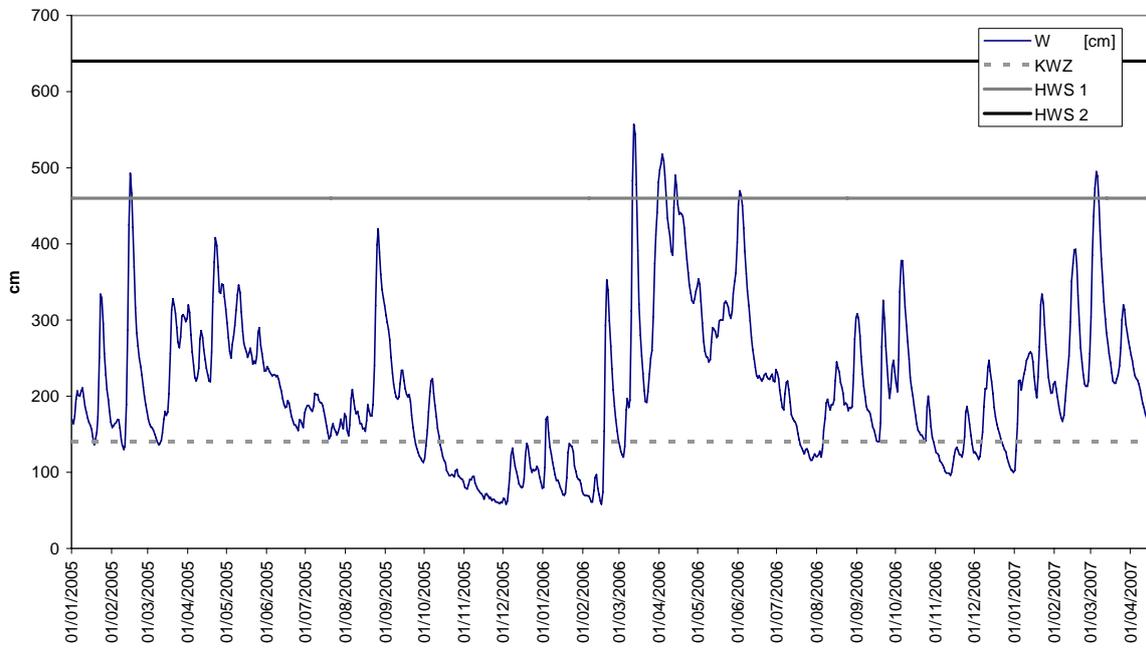


Wasserführung auf dem Rhein

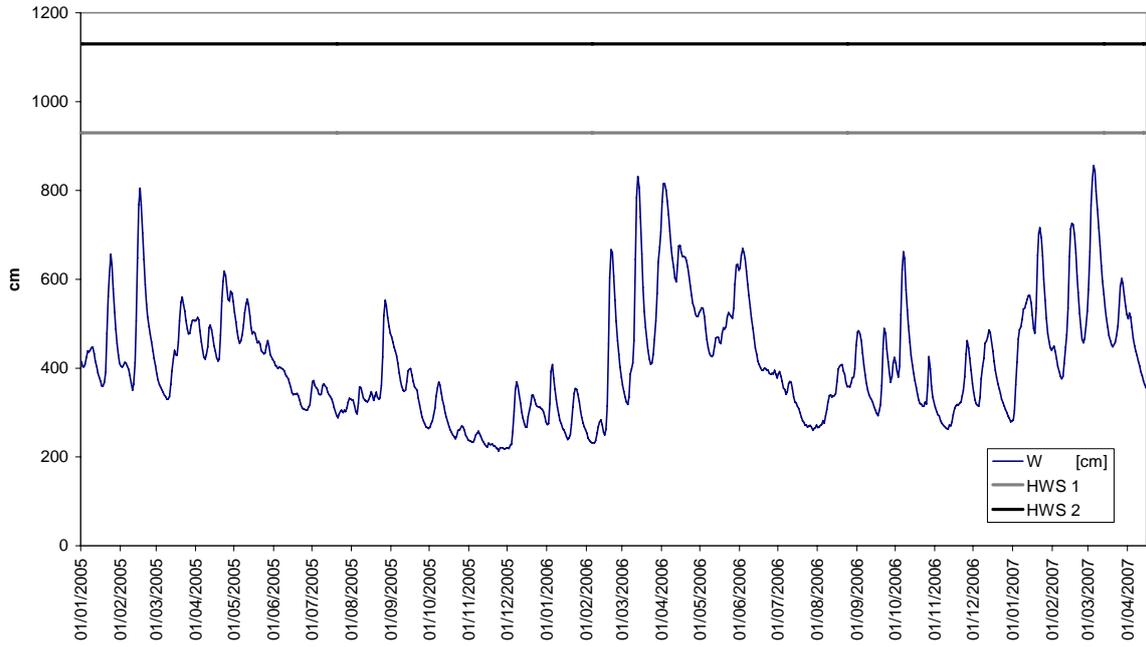
Wasserstände in Maxau



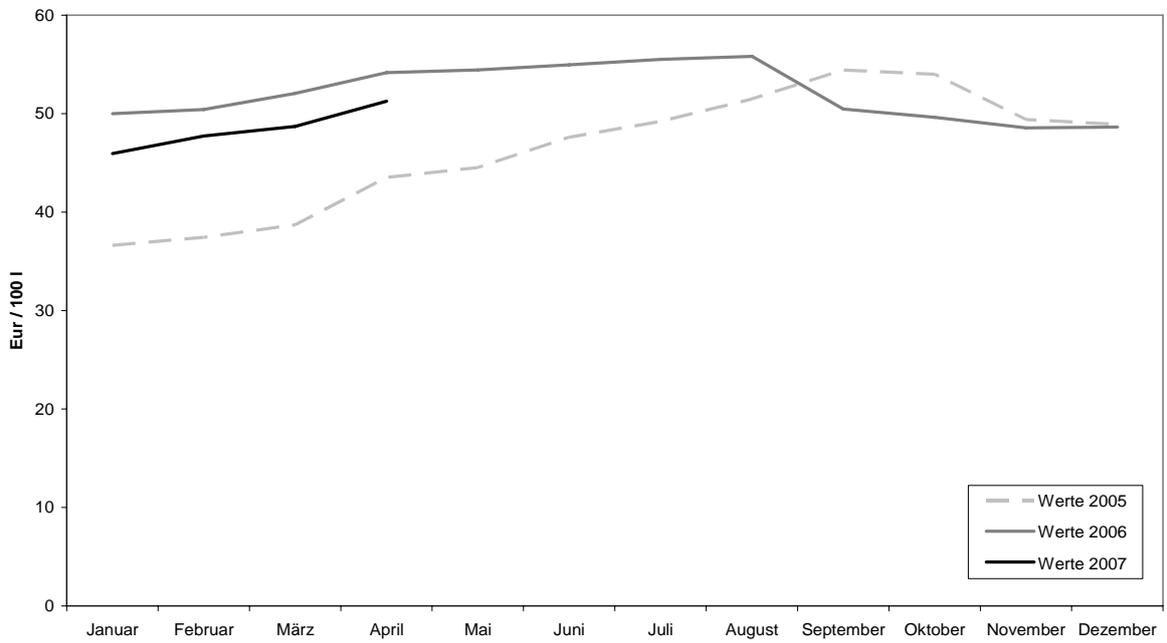
Wasserstände in Kaub



Wasserstände in Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



Stand der Neubauten am 10. April 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
Schubboote	2		1276	0		0	1		992
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177
Insgesamt	5		12946	1		279	2		1169
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021
Ausflugsschiffe	9		4834	1		1566	1		662
Insgesamt	26		18085	11		8804	6		4683

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	33	93985	26637	2	2937	1326
Güterschubleichter	12	11401		18	18385		0	0	
Insgesamt	46	99046	27490	51	112370	26637	2	2937	1326
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	28	77565	24637	2	6140	2656
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
Insgesamt	48	133387	43736	28	77565	24637	2	6140	2656
Schubboote	0		0	0		0	0		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	0		0	0		0	0		0
Kabinenschiffe	5		6280	4	1644	3186	0	0	0
Ausflugsschiffe	5		2832	2	1959	2244	0	0	0
Insgesamt	10		9112	6		5430	0		0

Schiffstyp	total 2002 - 2007		
	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	176	458683	187885
Güterschubleichter	101	168758	0
Insgesamt	277	627441	187885
Tankmotorschiffe	197	551286	213144
Tankschubleichter	8	6932	0
Insgesamt	205	558218	213144
Schubboote	3	0	2268
Schleppboote	5	0	12126
Insgesamt	8	0	14394
Kabinenschiffe	41	1644	33976
Ausflugsschiffe	18	1959	12138
Insgesamt	59	3603	46114

PROTOKOLL 7

Situation und Zukunft der Kabinenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Kooperation mit der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr.7 auf dem Rhein zu ermöglichen

Beschluss

I

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen, um damit einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

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

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7, wonach sie die Gleichwertigkeit anderer Zeugnisse mit den nach der Revidierten Rheinschifffahrtsakte 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 Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung erfolgen kann,

in der Auffassung, dass eine Zusammenlegung von Rheinpatentverordnung und Radarpatentverordnung in ein und derselben Verordnung, wie sie bei ihren Arbeiten zur Neuordnung der Regelwerke beschlossen worden ist, sinnvoll ist,

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

- hebt mit Wirkung vom 1. April 2008 die mit Beschluss 1996-I-31 verabschiedete und zuletzt mit Beschluss 2003-II-28 geänderte Verordnung über die Erteilung von Patenten auf dem Rhein (Rheinpatentverordnung) auf,
- hebt mit Wirkung vom 1. April 2008 die mit Beschluss 1998-II-28 verabschiedete und zuletzt mit Beschluss 2002-II-25 geänderte Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten (RadarPatV) auf,
- nimmt die in deutscher, französischer und niederländischer Sprache beigefügte Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein (PatV-Rhein) an.

Die neue Patentverordnung für die Rheinschifffahrt tritt am 1. April 2008 in Kraft.

II

Die Zentralkommission,

im Interesse einer schnellen Inkraftsetzung der Richtlinien nach §1.06 der Patentverordnung für die Rheinschifffahrt,

überträgt die Billigung und Änderung dieser Richtlinien ihrem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen. Bei Uneinigkeit im Ausschuss werden die Entwürfe der Zentralkommission vorgelegt.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen berichtet der Zentralkommission zur Kenntnisnahme auf jeder Plenarsitzung über die seit der vorausgegangenen Plenarsitzung gebilligten Richtlinien.

Anlage : (gesondert).

PROTOKOLL 11

Ausführungsbestimmungen für die Anerkennung auf dem Rhein von Schiffsführerzeugnissen und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr.7

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung anderer Schiffsführerzeugnisse als der Rheinpatente und anderer Radarzeugnisse als der Radarpatente eine Maßnahme darstellt, die zum Ziele hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zum wirtschaftlichen Dynamismus des Sektors beizutragen,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 („das Protokoll“),

in der Auffassung, dass hinsichtlich der Schiffsführerzeugnisse und der Radarzeugnisse Durchführungsbestimmungen für die Umsetzung des Protokolls 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,

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

nimmt die in der Anlage beigefügte Durchführungsbestimmungen für die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Radarzeugnissen auf dem Rhein in deutscher, französischer und niederländischer Sprache an.

Anlage

Durchführungsbestimmungen für die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Radarzeugnissen auf dem Rhein

Präambel

Art. II des Zusatzprotokolls Nr.7 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte bestimmt, dass die ZKR andere Schiffsatteste und andere Schifferpatente anerkennen kann, wenn diese auf der Grundlage von Vorschriften, die gleichwertig mit denjenigen sind, die sie in Anwendung dieser Akte festlegt, sowie von Verfahren, die deren tatsächliche Einhaltung gewährleisten, erteilt werden.

Die Entscheidung zur Anerkennung wird durch das Plenum der ZKR getroffen. Voraussetzung für den Anerkennungsbeschluss ist neben der Gleichwertigkeit der Patente auch die Zweckmäßigkeit der Anerkennung. Ein Anspruch auf Anerkennung besteht nicht.

Jede Entscheidung zur Anerkennung enthält eine politische Bewertung, bei der insbesondere berücksichtigt wird:

- ob eine angemessene Gegenseitigkeit besteht,
- ob die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit bestehen, die den Fortbestand der Gleichwertigkeit auch bei der künftigen Weiterentwicklung der Vorschriften gewährleistet,
- eventuell sonstige Erwägungen im Zusammenhang mit der reibungslosen Verkehrsabwicklung auf dem Rhein.

1. Modalitäten und Verfahren der Anerkennung

- a) Die Anerkennung erfolgt nur auf Vorlage aller nationalen Vorschriften und Regelungen, die die Bedingungen für die Erteilung von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen festlegen. Vorzulegen sind:
- alle Bestimmungen, die die materiellen Voraussetzungen für den Erwerb, den Erhalt und den Entzug von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen regeln;
 - alle Bestimmungen, die das Verfahren über den Erwerb, den Erhalt und den Entzug von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen regeln und
 - die Liste der zuständigen Behörden

Erforderlich sind nicht nur die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, sondern auch alle maßgeblichen Richtlinien und sonstigen Verwaltungsvorschriften, Erlasse oder ähnliches.

- b) Die Gleichwertigkeit ist zu überprüfen:
- auf Ebene der materiell-rechtlichen Vorschrift,
 - auf Ebene der Verfahren, die die Einhaltung der materiell-rechtlichen Vorschriften gewährleisten.
- c) Gleichwertige Vorschriften sind Vorschriften, die:
- entweder identisch sind bei materiell-rechtlichen Vorschriften,
- oder
- bei Verfahrensregeln die gleichen Garantien bieten wie die Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein (PatV-Rhein).

- d) Unterschiede sind unerheblich:
- wenn sie keine oder nur geringe Auswirkungen, insbesondere auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs oder auf der Wettbewerbsbedingungen haben;
 - wenn die negativen Folgen hinreichend durch positive Folgen ausgeglichen werden.

2. Prüfverfahren für den Antrag auf Anerkennung

- a) Zur Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen, die auf der Grundlage einer staatlichen oder internationalen Regelung erteilt worden sind, ist vom Staat oder der internationalen Organisation, die verantwortlich für diese Regelung ist, ein entsprechender Antrag zu stellen. Der Antrag muss auch eine Erklärung über die Bereitschaft zur Gegenseitigkeit der Anerkennung von Patenten enthalten.
- b) Diesem Antrag sind die in Nr. 1a) bezeichneten Rechtgrundlagen und die Muster für die betreffenden Zeugnisse in einer der Arbeitssprachen der ZKR beizufügen.
- c) Der Ausschuss STF prüft den Antrag und gibt eine Stellungnahme zur Gleichwertigkeit ab.
- d) Der Ausschuss STF veranlasst im Bedarfsfall die notwendigen Überprüfungen. Er kann ergänzende Angaben fordern und Vertreter der betreffenden Behörden anhören.
- e) Das Plenum der ZKR trifft die Entscheidung über die Gleichwertigkeit und Zweckmäßigkeit der Anerkennung.

3. Anforderungen an die materielle Gleichwertigkeit von Schiffsführerzeugnissen

Schiffsführerzeugnisse erfüllen die materiellen Voraussetzungen der Gleichwertigkeit, wenn die Bestimmungen über den Erwerb, den Erhalt und den Entzug inhaltlich mit folgenden Vorschriften der Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein übereinstimmen. Das bedeutet für das Grosse Patent:

- a) *Mindestalter (§ 2.01 Nr. 1)*

Der Inhaber eines Schiffsführerzeugnisses muss mindestens das 21. Lebensjahr vollendet haben. Zeugnisse, die vor diesem Alter erworben werden können, berechtigen den Inhaber erst mit Erreichen des Mindestalters zur Fahrt auf dem Rhein.

- b) *Anforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit (§ 2.01 Nr. 3, Buchstabe a) Aspekte und Kriterien (Anlage B1)*

Der Inhaber eines Schiffsführerzeugnisses muss seine Tauglichkeit durch eine ärztliche Untersuchung nachgewiesen haben, die inhaltlich mit derjenigen des Musters der Anlage B1 der PatV-Rhein übereinstimmt.

Zum Erhalt der Gleichwertigkeit des Schiffsführerzeugnisses muss verbindlich festgelegt sein, dass die Erneuerung des Tauglichkeitsnachweises mindestens ab dem 50. Lebensjahr alle 5 Jahre und ab dem 65. Lebensjahr jedes Jahr erfolgen muss.

Schiffsführerzeugnisse, für die aufgrund der nationalen Vorschriften keine Erneuerung der ärztlichen Untersuchung ab dem 50. und ab dem 65. Lebensjahr jedes Jahr gefordert wird, werden als gleichwertig behandelt, wenn der Zeugnisinhaber seine Tauglichkeit gemäß §§ 2.19, 2.21 PatV-Rhein nachweist.

c) *Berufserfahrung (§ 2.01 Nr. 4)*

Der Inhaber eines Schiffsführerzeugnisses muss eine Berufserfahrung nachweisen, die § 2.01 Nr. 4 der PatV-Rhein oder mindestens der Richtlinie 96/50/EG entspricht. Erforderlich sind mindestens vier Jahre Fahrzeit in der Binnenschifffahrt, oder eine Fahrzeit, die von der PatV-Rhein als gleichwertig erachtet wird.

Schiffsführerzeugnisse, die auf der Grundlage einer praktischen Prüfung erteilt worden sind und für die die Fahrzeit, die den Erwerb einer vierjährigen Berufserfahrung ermöglicht, in das Dienstbuch oder ein gleichwertiges Dokument eingetragen wird, können erst als gleichwertig anerkannt werden, wenn aus diesen Dokumenten hervorgeht, dass die fehlende Berufserfahrung bei den zuständigen nationalen Stellen nachgewiesen wurde. Eventuelle mit der praktischen Prüfung verbundene Beschränkungen oder Bedingungen gelten dabei auch auf dem Rhein.

Schiffsführerzeugnisse, die auf der Grundlage einer praktischen Prüfung erteilt worden sind, können erst als gleichwertig anerkannt werden, wenn aus diesen Dokumenten hervorgeht, dass die fehlende Berufserfahrung bei den zuständigen nationalen Stellen nachgewiesen wurde. Eventuelle mit der praktischen Prüfung verbundene Beschränkungen oder Bedingungen gelten dabei auch auf dem Rhein.

Die Berechnung der Fahrzeit muss § 2.08 der PatV-Rhein entsprechen: 180 effektive Fahrtage in der Binnenschifffahrt gelten als ein Jahr Fahrzeit. Innerhalb von 365 aufeinanderfolgenden Tagen können höchstens 180 Fahrtage angerechnet werden.

d) *Anforderungen an die Berufskennntnisse (§ 2.01 Nr. 3 Buchstabe c)*

Die Berufskennntnisse müssen in einer Prüfung nachgewiesen worden sein, deren Inhalte mindestens mit den Anforderungen der Anlage D1 der PatV-Rhein oder mit den Anforderungen der Richtlinie 96/50 EG übereinstimmen. Die Zeugnisse, die nur nach der einzelstaatlichen Regelung zum Führen gewisser Schiffe berechtigen, gelten auf dem Rhein ebenfalls nur zum Führen dieser Schiffe.

e) *Zusätzliche Befähigung (§§ 2.05, 2.06)*

Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses sind nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis gemäß § 2.17 PatV-Rhein zur Fahrt auf dem in § 2.05 PatV-Rhein beschriebenen Streckenabschnitt berechtigt.

4. Anforderungen an die materielle Gleichwertigkeit von Radarzeugnissen

Radarzeugnisse erfüllen die materiellen Voraussetzungen der Gleichwertigkeit, wenn die Bestimmungen über den Erwerb, den Erhalt und den Entzug inhaltlich mit folgenden Vorschriften der Verordnung über die Patente für die Schifffahrt auf dem Rhein übereinstimmen:

a) *Mindestalter*

Der Zeugnisinhaber muss mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben.

b) *Zusätzliche Anforderungen*

Der Zeugnisinhaber muss mindestens Inhaber eines Schifferzeugnisses und eines Sprechfunkzeugnisses sein.

c) *Anforderungen an die Kenntnisse zum Führen eines Fahrzeugs mit Radar in der Binnenschifffahrt*

Die Kenntnisse müssen in einer Prüfung nachgewiesen worden sein, deren Inhalte mindestens mit den Anforderungen der Anlage D2 der PatV-Rhein übereinstimmen.

5. Zusätzliche Bedingungen

a) Die Schiffsführer- und Radarzeugnisse müssen zumindest in einer Arbeitssprache der Zentralkommission verfasst sein.

b) Die ZKR behält sich die Möglichkeit vor, zusätzliche Bedingungen vorzusehen, wenn festgestellt wird, dass das Rheinpatent oder Radarpatent und das Schiffsführerzeugnis oder Radarzeugnis nicht vollkommen gleichwertig sind. Diese Bedingungen werden im Anerkennungsbeschluss aufgeführt.

6. Weiterentwicklung der Anerkennungsentscheidungen

a) Die ZKR lädt die Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Radarzeugnisse von der ZKR anerkannt worden sind, nach Bedarf zu einer gemeinsamen Sitzung ein. Die Sitzungen sollen insbesondere:

- einen Beitrag dazu zu leisten, dass die künftigen Entwicklungen und erforderlichen verordnungsrechtlichen Anpassungen in sämtlichen Regelungen einheitlich erfolgen;
- der Koordinierung der Kontrollmechanismen unter den Staaten dienen;
- dazu dienen eine Synopse der in den verschiedenen Staaten geltenden Prüfungsverfahren zu erstellen;
- der Vereinheitlichung der in den verschiedenen Staaten verwendeten Zeugnisformulare dienen.

b) Die ZKR Mitgliedstaaten und die Staaten deren Zeugnissen als gleichwertig anerkannt worden sind, informieren sich unabhängig von den gemeinsame Sitzungen frühzeitig über beabsichtigte Änderungen und Entwicklungen, die die Patente, Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse betreffen.

PROTOKOLL 12

Verlängerung einer Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§ 1.01)

Beschluss

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

§ 1.01 Buchstabe v - Begriffsbestimmung „Funkellicht“
(angenommen mit Beschluss 2004-I-14).

Die Vorschrift gilt vom 1. Oktober 2007 bis zum 30. September 2010.

PROTOKOLL 13

Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 1.08)

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von dem Beschluss betreffend die Änderung der Polizeiverordnung, der am 20. März 2007 im schriftlichen Verfahren angenommen worden ist:

„Beschluss vom 20. März 2007

Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 1.08)

Die Zentralkommission,

zur Vereinheitlichung ihrer Vorschriften über die Einzelrettungsmittel für Fahrgäste auf Fahrgastschiffen sowie zur Berücksichtigung der Einführung neuer internationaler Normen,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,

beschließt, die mit Beschluss 2006-II-21 vorgesehene Ergänzung des § 1.08 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung um eine neue Nummer 4 zurückzuziehen und stattdessen die Änderung des § 1.08, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung gilt vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2010.“

Anlage

§ 1.08 wird folgende Nr. 4 angefügt:

- „4. Unbeschadet der Nummer 3 müssen die unter Nummer 44 im Schiffsattest eingetragenen Einzelrettungsmittel für Fahrgäste geeignet und an Bord vorhanden sein. Einzelrettungsmittel gelten als geeignet, wenn sie den Europäischen Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006 entsprechen und in einer der Verteilung der Fahrgäste entsprechenden Anzahl für Erwachsene und für Kinder vorhanden sind.“

PROTOKOLL 14

Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt (2006-II-23)

1. Die ZKR hat im Frühjahr 2003 einen Standard mit Regeln für den Austausch von elektronischen Meldungen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt beschlossen. Diesen hat sie im Herbst 2006 aktualisiert und gleichzeitig ihren Polizeiausschuss aufgefordert, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes bis zur Plenartagung im Frühjahr 2007 Vorschläge auszuarbeiten, mit der das Übermitteln von nach der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen auf elektronischem Weg nach diesem Standard schrittweise und unter Berücksichtigung der an Bord der betroffenen Schiffe und in den Meldestellen verfügbaren Geräteausstattungen in der Verordnung verbindlich vorgeschrieben wird.
2. Der Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe RIS, hat nach Anhörung des Schifffahrtsgewerbes festgestellt, dass es sinnvoll ist, um die Vielzahl der Meldungen in den Meldestellen sicher und effektiv bearbeiten zu können, zunächst für Schiffe mit Containern an Bord die Übermittlung der vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form zu verlangen. Dies gilt sowohl für die Meldungen zwischen den Schiffen und der Meldestelle wie auch für die Weitergabe der Meldungen zwischen den Meldestellen.
3. Weiterhin sind die Arbeitsgruppen zu der Auffassung gelangt, dass nach etwa zwei Jahren ausreichend Erfahrungen vorliegend sollten, um unter Berücksichtigung des Fortschritts bei der Ausrüstung der Fahrzeuge mit den notwendigen Einrichtungen, über eine Ausdehnung des verbindlichen Meldens in elektronischer Form auf weitere Fahrzeugkategorien entscheiden zu können.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag des Polizeiausschusses sowie unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2006-II-23,

mit dem Ziel, die Sicherheit der Containerschifffahrt auf dem Rhein zu erhöhen und die Bearbeitung der Schiffsmeldungen in den Meldestellen zu verbessern,

beschließt, ab dem 1. April 2008 für Schiffe, die mehr als eine noch festzulegende Zahl von Containern befördern die Übermittlung der nach der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form zu verlangen,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes und die Arbeitsgruppe RIS, ihr bis zum Herbst 2007 konkrete Vorschläge für dazu notwendige Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls andere unterstützende Maßnahmen vorzulegen.

PROTOKOLL 15

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. In der Seeschifffahrt führte die IMO das Automatische Identifizierungssystem (AIS) ein. Alle Seeschiffe auf internationalen Reisen nach SOLAS Kapitel 5 sind seit Ende 2004 mit AIS ausgerüstet. Auch die Richtlinie 2002/59/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates¹ schreibt vor, dass bestimmte Seeschiffe, die einen Hafen eines Mitgliedsstaates anlaufen, mit Bordeinrichtungen für AIS ausgerüstet sein und diese in Betrieb halten müssen.
4. Um den spezifischen Anforderungen für die Binnenschifffahrt gerecht zu werden, wurde AIS weiter entwickelt zum Inland AIS, das jedoch weiterhin mit dem AIS der IMO für die Seeschifffahrt verträglich bleibt. Es ist außerdem kompatibel mit anderen bestehenden Standards der Binnenschifffahrt.
5. 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.
6. Um die sichere Nutzung von Inland AIS zu gewährleisten, ist die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung hinsichtlich des Betriebs der AIS Geräte an Bord der Binnenschiffe und die Rheinschiffsuntersuchungsordnung hinsichtlich der Ausrüstung der Binnenschiffe mit AIS Geräten zu ergänzen und für die Typgenehmigung dieser Geräte durch die zuständigen Behörden Betriebs- und Leistungsanforderungen, Testmethoden und geforderte Testergebnisse (Test Standard) einzuführen.
7. Die europäische Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ hat den Test Standard für Inland AIS Geräte auf Binnenschiffen entworfen und wird bei Bedarf auch Vorschläge für dessen Fortentwicklung ausarbeiten.

¹ ABl. L 208 vom 05.08.2002 S. 10

8. Der Test Standard für Inland AIS berücksichtigt soweit wie möglich die aktuellen Anforderungen für AIS Geräte auf Seeschiffen, damit diese AIS Geräte mit einem geringen Aufwand den besonderen Bedürfnissen der Binnenschifffahrt angepasst und Typgenehmigungsverfahren für Inland AIS Geräte mit einem geringen zusätzlichen Aufwand durchgeführt werden können.
9. Der Test Standard und dessen künftigen Überarbeitungen (Updates) werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.
10. Mit der Verabschiedung des Test Standards sowie den noch später zu erfolgenden Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung werden die Voraussetzungen für eine sichere Nutzung von Inland AIS in der Zukunft geschaffen. Eine Ausrüstungsverpflichtung ist mit der Verabschiedung des Standards nicht verbunden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2006-I-21 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 sowie für deren Typgenehmigung aufgrund einheitlicher Betriebs- und Leistungsanforderungen, Testmethoden und geforderte Testergebnisse (Test Standard) notwendig sind, damit diese Systeme sicher arbeiten,

in dem Willen, durch eine frühzeitige Verabschiedung des Test Standards durch die Zentralkommission den Entwicklern und Anwendern die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben und die Einführung dieser Dienste auch auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein zu beschleunigen,

beschließt den Inhalt des Test Standards für Inland AIS, der als Anlage zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und in englischer Sprache beigefügt ist,

beabsichtigt darüber hinaus,

- ab dem 1. April 2008 nur noch den Einbau von AIS-Geräten, die dem Test Standard genügen, auf Fahrzeugen der Rheinschifffahrt zuzulassen,
- noch bis zum 31. Dezember 2011 IMO Class A Transponder, die auf Binnenschiffen bis zum 31. März 2008 nachweislich eingebaut wurden oder die auf Seeschiffen eingebaut sind, zur Nutzung zuzulassen,

beauftragt ihren Polizeiausschuss,

- insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und nach gewonnenen Betriebserfahrungen, den Test Standard fortzuführen; die Arbeitsgruppe RIS soll hierzu in Zusammenarbeit mit der bestehenden europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ Vorschläge ausarbeiten,
- 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,

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 Union gewährleistet sind.

Anlage : (gesondert)

PROTOKOLL 16

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)

Beschluss

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

- a) §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03 und 22a.04 und 22a.06 – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (angenommen mit Beschluss 2005-II-19),
- b) § 22a.05 – Zusätzliche Anforderungen (angenommen mit Beschluss 2004-I-18),
- c) - § 22a.05 Nr. 1 Buchstabe a, Absatz 1 - Mehrschraubenantrieb (angenommen mit Beschluss 2004-I-18),
- § 22a.05 Nr. 1 Buchstabe a, Absatz 1 Punkt 1 (betrifft nur die französische Fassung) (angenommen mit Beschluss 2005-I-16),
- d) § 22a.05 Nr. 2 (betrifft nur die französische Fassung)
- e) § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe c – Hinweis auf ADNR (angenommen mit Beschluss 2004-II-21),
- f) § 22a.05 Nr. 3 – Anforderungen an Fahrgastschiffe (angenommen mit Beschluss 2004-I-18).

Die Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2007 bis zum 30. September 2010.

PROTOKOLL 17

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Berücksichtigung der Inkrafttretung neuer Europäischer Normen und zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu den §§ 10.05, 15.09 und 24.04, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Oktober 2007 bis zum 30. September 2010. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. § 10.05 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. An Bord der Fahrzeuge müssen mindestens drei Rettungsringe vorhanden sein, die

- der Europäischen Norm EN 14144 : 2003 oder
- dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974) Kapitel III Regel 7.1 und dem Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Code Absatz 2.1

entsprechen.

Sie müssen sich verwendungsbereit an geeigneten Stellen an Deck befinden und dürfen in ihren Halterungen nicht befestigt sein. Mindestens ein Rettungsring muss sich in unmittelbarer Nähe des Steuerhauses befinden und mit einem selbstzündenden, batteriebetriebenen, in Wasser nicht verlöschendem Licht versehen sein.“

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. An Bord der Fahrzeuge muss für jede gewöhnlich an Bord befindliche Person eine persönlich zugeordnete automatisch aufblasbare Rettungsweste entsprechend den Europäischen Normen EN 395:1998, EN 396:1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006 griffbereit vorhanden sein.

Für Kinder sind auch Feststoffwesten, die diesen Normen entsprechen, zulässig.“

2. § 15.09 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Zusätzlich zu den in § 10.05 Nr. 1 genannten Rettungsringen müssen auf allen für Fahrgäste bestimmten, nicht geschlossenen Teilen der Decks auf beiden Schiffsseiten Rettungsringe, die

- der Europäischen Norm EN 14144 : 2003 oder
- dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974) Kapitel III Regel 7.1 und dem Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Code Absatz 2.1

entsprechen, in jeweils maximal 20 m Abstand vorhanden sein.

Eine Hälfte aller vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit jeweils einer mindestens 30 m langen, schwimmfähigen Leine von 8 bis 11 mm Durchmesser versehen sein. Die andere Hälfte der vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit einem selbstzündenden, batteriebetriebenen und in Wasser nicht verlöschenden Licht versehen sein.“

b) *Nummer 2 wird wie folgt gefasst:*

„2. Zusätzlich zu den Rettungsringen nach Nummer 1 müssen:

- a) für alle Mitglieder des Bordpersonals, die Aufgaben nach der Sicherheitsrolle übernehmen, Einzelrettungsmittel nach § 10.05 Nr. 2;
- b) für die übrigen Mitglieder des Bordpersonals Einzelrettungsmittel entsprechend den Europäischen Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006 griffbereit vorhanden sein.“

c) *Nummer 4 wird wie folgt gefasst:*

„4. Zusätzlich zu den Rettungsmitteln nach Nummer 1 und 2 müssen für insgesamt 100 % der höchstzulässigen Zahl der Fahrgäste Einzelrettungsmittel nach den Europäischen Normen EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006 vorhanden sein.“

3. *§ 24.04 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:*

„5. Verweist diese Vorschrift bei den Beschaffenheitsanforderungen an Ausrüstungsgegenstände auf eine Europäische oder Internationale Norm, so dürfen nach einer Neufassung oder Überarbeitung dieser Norm diese Ausrüstungsgegenstände noch längstens 20 Jahre nach Neufassung oder Überarbeitung der Norm weiter verwendet werden.“

PROTOKOLL 18

ADNR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2006

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

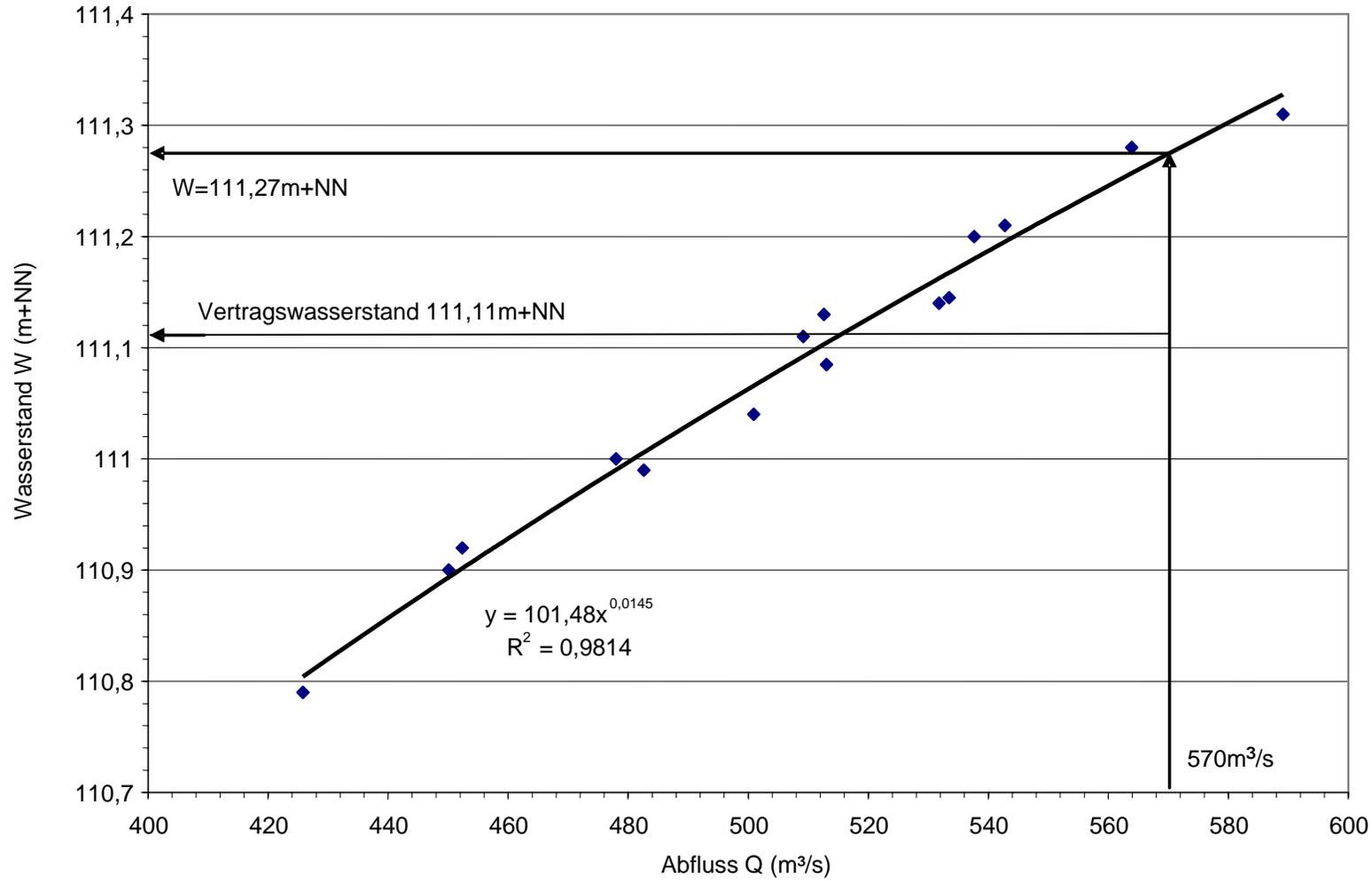
1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit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

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

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Im Jahre 2006 konnte die Abflusskurve 2006 (Anlage) mit Messungen unter dem gleichwertigen Abfluss (GLQ) erstellt werden. Die Einhaltung des Vertragswasserstandes von 111,11 m + NN bei einem Abfluss von 570 m³/s wurde nachgewiesen.

Anlage

Abflüsse und Wasserstände im GIW-Bereich am Pegel Iffezheim 2006



PROTOKOLL 20

Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Iffezheim (Rhein-km 334,00)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 1969-II-34,

billigt gemäß den bestehenden Vertragswerken die Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Iffezheim durch den Zubau einer fünften Turbine.

Der Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses ist dem Protokoll als Anlage beigelegt.

Anlage

Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses über die Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Iffezheim (Rhein-km 334,00)

1. Allgemeine Beschreibung

Die geplante Maschine 5 grenzt unmittelbar westlich an das bestehende Kraftwerk an. Der Nenndurchfluss der neuen Maschine 5 beträgt $400 \text{ m}^3/\text{s}$. Der Ausbaudurchfluss des Kraftwerks erhöht sich damit auf $1500 \text{ m}^3/\text{s}$.

2. Vorkehrungen im Hinblick auf die Schifffahrt

Im Bereich des Rheinkraftwerkes Iffezheim ist der Schiffsverkehr durch ober- und unterwasserseitige Trennmolen vom Kraftwerk abgetrennt. Zur Vermeidung von Schwall- und Sunkerscheinungen im Ober- und Unterwasserbereich werden heute bei einem plötzlichen Lastabwurf des Kraftwerkes infolge Netzausfall die Turbinen automatisch in Entlasterbetrieb genommen, bei dem diese mindestens 60 % ihres Nenndurchsatzes abgeben.

Auch für Maschine 5 bzw. das gesamte Kraftwerk zusammen ist eine derartige Betriebsweise entsprechend der Zielrichtung dieser Vorgabe vorgesehen, so dass auch künftig 60 % des Nenndurchsatzes der zum Zeitpunkt des Lastabwurfs in Betrieb befindlichen Turbinen über das gesamte Kraftwerk abgegeben wird.

Der Entlasterbetrieb wird so lange aufrecht erhalten, bis die Wehranlage entsprechend geöffnet ist und sich die Abflussverhältnisse eingestellt haben.

Das Anfahren der Maschine 5 geschieht analog zum bisherigen Betrieb der Maschinen 1 bis 4 ausschließlich entsprechend dem Wasserdargebot des Rheins, so dass alle Veränderungen sehr langsam erfolgen.

3. Schlussfolgerungen

Die Schifffahrt wird von der geplanten Erweiterung der Wasserkraftanlage an der Staustufe Iffezheim nicht beeinträchtigt.

PROTOKOLL 21

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 22

Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2008

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2008 an, der **auf 2 293 740.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich, unter Berücksichtigung der Überweisung in Höhe von **20 000.- €** von Seiten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer der Überweisung in Höhe von **49 000.- €** der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle und der übrigen Einnahmen, auf **453 524.- €**

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

PROTOKOLL 23

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2008

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2008 **auf 42 840.- €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 140.-€**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer bekanntgegeben.

PROTOKOLL 24

Vorläufiger Haushalt 2008 der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt Kenntnis vom vorläufigen Haushalt 2008 der nach dem genannten Übereinkommen vorgesehenen Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle. Dieser Haushalt beläuft sich auf 758 000,- Euro, davon werden 564 000 Euro zu gleichen Teilen auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens umgelegt, das ergibt 94 000 Euro pro Staat, und die restlichen 194 000 Euro im Jahr 2008 bis zur Definition eines endgültigen Verteilerschlüssels auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens vorläufig nach folgendem Schlüssel aufgeteilt:

Deutschland	30%
Belgien:	10%
Frankreich:	1%
Luxemburg:	0%
Niederlande:	57%
Schweiz:	2%,

beauftragt ihren Ausschuss ED, die Verteilung der Betriebskosten für das elektronische Zahlungssystem zu prüfen und ihr zur Herbstsitzung 2007 Bericht zu erstatten,

beauftragt ihren Generalsekretär, den Behörden des Großherzogtums Luxemburg diesen Beschluss mitzuteilen.

PROTOKOLL 25

Zusammensetzung des Sekretariats

Beschluss

Die Zentralkommission beschließt, mit Wirkung vom 1. August 2007

- den Dienstvertrag von Herrn H.A.F. VAN DER WERF für das Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs der Zentralkommission,
- den Dienstvertrag von Herrn Gernot PAULI für das Amt des Chefingenieurs der Zentralkommission,

für eine Dauer von vier Jahren zu verlängern, wobei eine Erneuerung beider Dienstverträge möglich ist.

PROTOKOLL 26

Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2004-I-4,

billigt die Änderungen der Artikel 10 und 16 der Personalordnung des ZKR- Sekretariats,

beschliesst, dass im Sinne einer Übergangsbestimmung zu Artikel 10 Absatz 2 für die derzeit im Amt befindlichen internationalen Bediensteten folgende Regelung gilt: diese Bedienstete können nach Inkrafttreten dieses Beschlusses noch in den Genuss einer weiteren Erneuerung ihres Mandats kommen; gelangt ein Bediensteter am Ende dieses Mandates in die Nähe des ordentlichen Pensionierungsalters, kann sein Mandat ausnahmsweise kurzfristig weiter verlängert werden, um ihm eine Fortdauer der Beschäftigung bis zur Pensionierung zu ermöglichen.

Anlage

„Artikel 10

Der Generalsekretär, der Stellvertretende Generalsekretär und der Chefsingenieur werden von der Zentralkommission ernannt und entlassen.

Die vorgenannten Bediensteten werden für eine Dauer von vier Jahren ernannt. Ihr Mandat kann zweimal erneuert werden. Eine dritte Erneuerung ist in Ausnahmefällen möglich, insbesondere wenn kein anderer Bewerber zur Verfügung steht.

Der Dienstvertrag wird mit der Zentralkommission, vertreten durch ihren Präsidenten, geschlossen; darin werden die Bedingungen für ihre Tätigkeit und Vergütung sowie die Bedingungen für ihre Aufnahme in ein Sozialversicherungssystem festgelegt.“

„Artikel 16

Mit den Bediensteten gemäss Artikel 10 führt die Präsidentschaft am Ende ihrer zweijährigen Amtszeit ein Evaluierungsgespräch durch. Zusätzlich findet ein solches Gespräch mit denjenigen Bediensteten statt, welche sich für eine Erneuerung ihres Mandats bewerben. Die Präsidentschaft kann auf ein Gespräch vor einer Mandatserneuerung verzichten, namentlich wenn die letzte regelmässige Evaluation kurze Zeit zurückliegt.

Über die in Artikel 12 genannten Bediensteten wird jedes Jahr eine dienstliche Beurteilung abgegeben. Die Beurteilung wird vom Generalsekretär nach Befragung der Vorgesetzten abgegeben und dem betreffenden Bediensteten mitgeteilt.

PROTOKOLL 27

Änderung des Stellenplans

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf Artikel 7 der Personalordnung,

beschließt die Verabschiedung des geänderten Stellenplans. Dieser Stellenplan ist diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Änderung des Stellenplans am 1. Januar 2008

	Dienstgrad	Vorgesehene	Stand 1.1.2008
Bedienstete nach Art.10 Besoldungstabelle ER			
Generalsekretär	A6 – A7	1	1 A7
Stellv. Generalsekretär	A4 – A5	1	1 A4
Chefingenieur	A4 – A5	1	1 A4
Bedienstete nach Art.12 Besoldungstabelle ZKR			
Hauptverwaltungsrat	A3 – A4	2	1 A3
Verwaltungsrat	A1 – A3	2	2 A3 +1 A2
Verwaltungsrat Netzwerk	A1 – A3	1	1 A1
Übersetzer	L1 – L3	3,5	1,5 L2 + 1 L3
Direktionsassistentin	B2 – B5	5	3 B4 + 2 B3
Dokumentar	B2 – B4	1	1 B2
Druckereitechniker	C4 – C6	1	1 C6

PROTOKOLL 28

Personalrat

Beschluss

Die Zentralkommission billigt die folgenden Änderungen der Personalratsordnung:

Artikel 2 Absatz 2 wird wie folgt formuliert:

„Der Personalratsvorsitzende oder sein Vertreter kann vom Unterausschuss zu Fragen angehört werden, die für das Personal des Sekretariats von Belang sind.“

Artikel 3 Absatz 1 wird wie folgt formuliert:

„Dem Personalrat gehören zwei ordentliche Mitglieder und zwei stellvertretende Mitglieder an. Er besteht aus einem ordentlichen Mitglied und einem stellvertretenden Mitglied der Laufbahngruppe A oder L, die zur Anwendung der Personalordnung eine einzige Laufbahngruppe bilden, und aus einem ordentlichen und einem stellvertretenden Mitglied der Laufbahngruppen B und C.“

Artikel 11 Absatz 1 wird wie folgt formuliert:

„Alle Bediensteten nach Artikel 12 der Personalordnung, deren Dienstvertrag vor mindestens einem Jahr abgeschlossen worden ist, können sich zur Wahl stellen. Die Kandidatur ist schriftlich einzureichen, vom Kandidaten zu unterzeichnen und dem Vorsitzenden des Wahlbüros spätestens am achten Werktag vor der Wahl zu übermitteln“.

PROTOKOLL 29

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2006

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2006.

Anlage

**Bericht über die Tätigkeit der
Zentralkommission im Jahre 2006**

**I. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRALKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM
JAHRE 2006**

H. SEGER, Botschafter, Leiter der Direktion des Eidgenössischen Departements für Auswärtige Angelegenheiten, Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2006 das Amt des Präsidenten der ZKR wahr.

H. Ministerialdirigent Dr. WITTER, Stellvertretender Leiter der Abteilung für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung im Auswärtigen Amt Deutschlands und Leiter der deutschen Delegation, nimmt seit dem 6. September 2006 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr, als Nachfolger von Herrn Botschafter HÖPFNER, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. HADORN, Direktor der Rheinschiffahrtswirtschaftsleitung Basel (RSD) wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2006 zum Kommissar der Schweiz ernannt, als Nachfolger von Herrn HARDMEIER, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. MARTI, Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2006 zum Kommissar der Schweiz ernannt, als Nachfolger von Herrn CHATELAIN, der in den Ruhestand getreten ist.

H. MATHIEU, Leiter der Dienststelle für Organisation, Reglementierung und Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs bei der Generaldirektion für Seeschiffahrt und Transport im französischen Verkehrsministerium wurde mit Wirkung vom 3. Januar 2006 zum Kommissar Frankreichs ernannt, als Nachfolger von Herrn PAPINUTTI, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr DEVADDER, Generaldirektor der Rechtsabteilung im Außenministerium, Leiter der belgischen Delegation seit dem 17. April 2000, hat andere Aufgaben übernommen.

Ende 2006 hatte die Zentralkommission demnach folgende Zusammensetzung:

DEUTSCHLAND

Kommissare :	die Herren	WITTER, HÖNEMANN, KAUNE, STENSCHKE,	<i>Vize-Präsident</i>
Stellvertretende Kommissare :	die Herren	ERNST, BLOCK ;	

BELGIEN :

Kommissare :	Herr	VAN KEER,	
	Frau	VANLUCHENE,	
Stellvertretende Kommissare :	die Herren	VAN REUSEL, VERSCHUEREN;	

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE am 27. April und unter dem Vorsitz von Herrn JEROME am 19. Oktober 2006 in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER am 18. Januar : Sondersitzung über das Memorandum of understanding EK-ZKR, am 26. April und am 18. Oktober 2006 in Straßburg ;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 25. April und am 17. Oktober 2006 in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE am 30. März und am 7. November 2006 in Straßburg;

der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn BLOCK am 25. April und am 19. Oktober 2006 in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau VANLUCHENE am 27. April und am 21. November 2006 in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss, der Ausschuss für gefährliche Güter und der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen : gemeinsame Sitzung am 29. Mai und am 21. November 2006 in Straßburg;

der Kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn HEINZ: gemeinsame Sitzungen mit der Ständigen Technischen Arbeitsgruppe am 7. Februar und am 5. September 2006 in Straßburg;

der Marktbeobachtungsausschuss, am 17. November 2006 in Brüssel;

die gemeinsame Arbeitsgruppe ZKR- EK „Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt“, am 8. September 2006 in Brüssel; Im Laufe des Jahres 2006 haben zudem mehrere informelle Sitzungen unter Beteiligung der Gewerbevertreter (ESO und EBU) und des Sekretariats stattgefunden zwecks Ausarbeitung und Bewertung der Methodologie für den betriebswirtschaftlichen Ansatz.

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn KOEDAM, am 8. und 9. Februar und am 29. und 30. August 2006 in Straßburg ;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Frau ADAM vom 31. Januar bis 2. Februar, vom 20. bis 22. Juni, vom 12. bis 14. September in Bordeaux und vom 5. bis 7. Dezember 2006 in Straßburg;

die Gemeinsame Sachverständigensitzung der EU- Mitgliedstaaten und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über „technische Vorschriften für Binnenschiffe“, unter dem Vorsitz von Frau ADAM vom 21. bis 23. März, unter dem Vorsitz von Herrn LEINEMANN vom 10. bis 12. Mai in Brüssel und vom 23. bis 25. Oktober 2006 in Brüssel;

die Arbeitsgruppe für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn VAN LANCKER vom 7. bis 9. März, vom 13. bis 15. Juni in Dordrecht, am 20. und 21. September in Straßburg: Sondersitzung : „Wasser- und gesundheitsgefährdende Stoffe“ und vom 19. bis 21. Dezember 2006 in Straßburg;

die "Ständige Technische Arbeitsgruppe", unter dem Vorsitz von Herrn HEINZ: gemeinsame Sitzungen mit dem kleinen Schifffahrtsausschuss am 7. Februar und am 5. September 2006 in Straßburg ;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn GADENNE am 6. April, am 13. Juni, und unter dem Vorsitz von Herrn KOEDAM am 31. August und unter dem Vorsitz von Herrn GADENNE am 28. September 2006 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn MEINTJES vom 16. bis 18. Januar, vom 3. bis 5. April, am 15. und 16. Mai, am 16. und 17. Oktober und am 6. und 7. Dezember 2006 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn REUTLINGER am 25. Januar, am 12. Juni und am 20. September 2006 in Straßburg;

das „Steering Committee“ der „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ Gruppe (ISGINTTsc), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGERS am 6. Juli in Straßburg und am 30. November 2006 in Rotterdam;

die „working group“ der ISGINTT Gruppe (ISGINTTwg), unter dem Vorsitz von Herrn PÖTTMANN, am 16. Februar in Rotterdam, am 8. Juni und am 2. November 2006 in Straßburg;

die „sub-working group“ „gas“, unter dem Vorsitz von Herrn Janus-Smit-ROETERS am 22. März in Duisburg, am 19. April in Antwerpen, am 13. Juli in Rotterdam und am 19. Oktober 2006 in Duisburg;

die „sub-working group“ „mineral/chemical“, unter dem Vorsitz von Herrn LEYMANN am 13. März, am 23. Mai, am 25. September und am 18. Dezember 2006 in Brüssel;

die „sub-working group“ „human factor“, unter dem Vorsitz von Herrn LEYMANN am 13. April in Antwerpen, am 6. Juni, am 4. September und am 30. Oktober 2006 in Breda;

die Ad hoc- Arbeitsgruppe „Kennzeichnung“, unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS (Herr van der WERF), am 3. Februar, am 17. Mai und am 8. November 2006 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe „Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs vor Terroranschlägen“, unter dem Vorsitz von Herrn STAMM am 19. September 2006 in Straßburg;

die Statistikergruppe, unter dem Vorsitz von Herrn JUSTEN am 17. Mai 2006 in Straßburg;

die ad hoc Gruppe „Neuordnung der ZKR- Regelwerke“, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 29. März 2006 in Straßburg;

die gemeinsame Arbeitsgruppe WP 15/AC2 der UNECE unter dem Vorsitz von Herrn REIN vom 23. bis 26. Januar 2006 in Genf;

In einem ersten gemeinsamen internationalen Workshop trafen sich am 11. April 2006 in Bonn Experten/innen aus Schifffahrts- und Gewässerschutzverwaltungen, der Rheinanliegerstaaten sowie der Interessens- und Umweltverbände in Bonn. Diese Veranstaltung zu „Gewässerschutz und Schifffahrt“ ist der Auftakt für eine zukünftig engere Zusammenarbeit zwischen ZKR und IKS.

Ein Runder Tisch über die Entwicklungen in der Tankschifffahrt wurde am 7. Juni 2006 in Straßburg organisiert, um einige Fragen zu klären, die sich stellen, nachdem das ADNR von der ZKR geändert wurde, um der Gefahr der Stoffe für die aquatische Umwelt und die Gesundheit Rechnung zu tragen. Diese Anpassung erfolgt durch Änderungen in der Klassifizierung der Stoffe und in ihrer Zuordnung zu den verschiedenen Tankschiffstypen.

Die für die Rheinschifffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz haben sich auf Einladung der Schweizerischen ZKR-Präsidentschaft am 16. Mai 2006 in Basel getroffen und dabei eine Erklärung verabschiedet.

- c) Die beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 12. Oktober 2006 unter dem Vorsitz von Herrn SEGER.
- d) Im Rahmen ihrer verstärkten Kooperation haben die Zentralkommission und die Donaukommission ihre Treffen und ihren Informationsaustausch fortgeführt

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

- e) Im Rahmen der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission fand eine **fünfte Koordinierungssitzung** am 5. April 2006 in Straßburg statt. Die Europäische Kommission wurde dabei durch Herrn RUETE, Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Verkehr, und die ZKR durch ihren Generalsekretär, H. WOEHLING, vertreten.

2. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer tagte unter dem Vorsitz von Herrn van den BERG (Niederlande) am 28. März 2006 in Straßburg.

3. Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen

- a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission :
- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die sich mit den Belangen der Binnenschifffahrt befassen) ;
 - beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie bei dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt betroffen waren ;
 - bei Anhörungen und Kolloquien der Europäischen Verkehrsministerkonferenz ;
 - beim Lenkungsausschuss für die Soziale Sicherheit des Europarates ;
 - bei der Donaukommission (Treffen der technischen Experten und Zusammenarbeit zwischen beiden Sekretariaten);
 - bei der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins;
 - bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR);
 - beim Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtkongresse (PIANC).
- b) Die Europäische Kommission war auf der ordentlichen Frühjahrsplenartagung und auf der Herbstplenartagung durch Verwaltungsrat LEINEMANN vertreten.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war auf der ordentlichen Herbstplenartagung durch Herrn CEKOTA, Economic Affairs Officer Transport, vertreten.

Die Donaukommission war auf der Herbstplenartagung durch Herrn VALKAR, Chefsingenieur des Sekretariats, vertreten.

Die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins war auf der Herbstplenartagung durch den Leiter des Sekretariats STERK vertreten.

III. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab 1. Januar 2006 an :

als Richter :

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

als Stellvertretende Richter :

die Herren VILLA (*Frankreich*)
FROMMELT (*Deutschland*)
RAPP (*Schweiz*)
VERSTREKEN (*Belgien*)
DE SAVORNIN-LOHMAN
(*Niederlande*)

Gerichtskanzler : Frau TOURNAYE

Sie tagte unter dem Vorsitz von Herrn HAAK, am 12. Mai 2006 in Den Haag und fällte in letzter Instanz 2 zivilrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 30

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird gebilligt.

PROTOKOLL 31

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 6. Dezember 2007 in Straßburg statt.