

ZENTRAL-  
KOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFF-  
FAHRT



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2008**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2008 - I)**

**Straßburg, den 29. Mai 2008**



**ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**CC/R (08) 1 Endg.**

**FRÜHJAHRSSITZUNG 2008**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2008-I)**

**Straßburg, den 29. Mai 2008**



# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung</b>	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenartagung – Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
Protokoll 2: Zusammensetzung der Berufungskammer.....	1
<b>II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen</b>	
Protokoll 3: Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR.....	1
Protokoll 4: Beziehungen zur Europäischen Kommission.....	7
Protokoll 5: Auf dem Weg zu einem Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt – Gemeinsame Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR).....	7
Protokoll 6: Kooperation mit der Moselkommission.....	11
Protokoll 7: Kooperation mit der Donaukommission.....	11
Protokoll 8: Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI).....	11
Protokoll 9: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	11
Protokoll 10: Gemeinsame Auslegung des Zusatzprotokolls Nr. 6.....	12
Protokoll 11: Kommunikation und Kooperation bei Schwere Unfällen auf dem Rhein.....	13
<b>III. Klimawandel und Binnenschifffahrt</b>	
Protokoll 12: Klimawandel und Binnenschifffahrt.....	13
Protokoll 13: Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses und des Untersuchungsausschusses.....	23
Protokoll 14: Organisation des ZKR-Kongresses „Klimawandel und Rheinschifffahrt“.....	23
<b>IV. Wirtschaftsaspekte</b>	
Protokoll 15: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	23
<b>V. Umwelt und Abfallbeseitigung</b>	
Protokoll 16: Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt.....	35

**VI. Schifferpatente und Besatzungen**

Protokoll 17: Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten .....	35
Protokoll 18: Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B und des rumänischen Radarzeugnisses .....	46
Protokoll 19: Mit Rumänien abzuschließende Verwaltungsvereinbarung .....	52

**VII. Schifffahrtsregeln**

Protokoll 20: Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07).....	69
Protokoll 21: Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7).....	70
Protokoll 22: Einführung des Elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt .....	80

**VIII. Technische Vorschriften für Schiffe**

Protokoll 23: Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06).....	81
Protokoll 24: Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)....	85

**IX. Beförderung gefährlicher Güter mit Binnenschiffen**

Protokoll 25: ADNR-Änderungen .....	120
Protokoll 26: Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein – Aufgaben des Ausschusses für gefährliche Güter – Auflösung der Arbeitsgruppe für gefährliche Güter .....	121

**X. Der Rhein als Schifffahrtsstraße**

Protokoll 27: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2007-II-30) .....	122
Protokoll 28: 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 2007 .....	125
Protokoll 29: Verkehrsbrücke über die Waal bei Nimwegen (Rhein-km 885,785) ....	126

<b>XI. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden</b>	
Protokoll 30: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden .....	132
<b>XII. Haushalt und Verwaltung</b>	
Protokoll 31: Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2009 .....	143
Protokoll 32: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2009.....	143
Protokoll 33: Vorläufiger Haushalt 2009 der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle .....	143
Protokoll 34: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2007.....	144
<b>XIII. Verschiedenes</b>	
Protokoll 35: Pressemitteilung .....	151
Protokoll 36: Zeitpunkt der nächsten Sitzung .....	151





## **ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2008 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

### **PROTOKOLL 1**

#### **Eröffnung der Plenartagung – Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 2**

#### **Zusammensetzung der Berufungskammer**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission

gewährt Herrn Jean-Louis VILLA (Frankreich), Stellvertretender Richter, einen ehrenvollen Rücktritt von seinen Funktionen und

ernennt auf Vorschlag der französischen Delegation gemäß Artikel 45bis der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 Frau Héléne GEBHARDT (Frankreich) zum Stellvertretenden Richter für den Zeitraum vom 1. Juli 2008 bis zum 31. Dezember 2009.

### **PROTOKOLL 3**

#### **Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf das vom ZKR- Vorsitz festgesetzte Ziel einer verordnungsrechtlichen Vereinfachung (2006-I-3),

in dem Bestreben, die Modalitäten zu klären, nach denen die ZKR ihre Regelungskompetenz ausübt,

verabschiedet den beigefügten Beschluss, der in die Geschäftsordnung (2004-I-4) aufgenommen wird.

#### **Anlage**

## LEITLINIEN FÜR DIE VERORDNUNGSRECHTLICHE TÄTIGKEIT DER ZKR

### Artikel 1

#### **Gegenstand und Tragweite des Beschlusses**

1. Dieser Beschluss legt die Modalitäten fest, nach welchen die ZKR ihre Regelungszuständigkeit ausübt. Er kann durch einen späteren Beschluss geändert oder ausgesetzt werden.
2. Dieser Beschluss legt Leitlinien und Ziele fest. Diese müssen so weit wie möglich beachtet werden, können aber Gegenstand von notwendig erscheinenden Anpassungen sein. Die Delegationen können vereinbaren, dass sie im Interesse der Effizienz der Arbeit der ZKR davon abweichen. Ihre Bestimmungen müssen mit der Sorge um Klarheit und Einfachheit der Regelung angewandt werden.
3. Die Leitlinien sind Bestandteil der Geschäftsordnung der ZKR.

### Artikel 2

#### **Regelungsblöcke der ZKR**

1. Die Regelung der ZKR besteht aus vier verordnungsrechtlichen Blöcken:
  - die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung;
  - die Verordnung über die technischen Vorschriften, die die technischen Vorschriften für Schiffe enthält;
  - die Verordnung über das Binnenschiffahrtspersonal, die Vorschriften für die Qualifikationen des Personals und für die Mindestbesatzungen enthält;
  - die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter.

Die vorgenannten Blöcke werden so rasch wie möglich und vorzugsweise bis 31. Dezember 2008 gebildet.

2. Die nachstehend aufgeführten Organe sind zuständig für die Ausarbeitung und die Anpassung der verordnungsrechtlichen Blöcke:
  - der Polizeiausschuss für die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
  - der Untersuchungsausschuss für die Verordnung über die technischen Vorschriften
  - der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen für die Verordnung über das Binnenschiffahrtspersonal
  - der Ausschuss für gefährliche Güter für die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter.

### Artikel 3

#### **Rechtsform der Verordnungen**

1. Die in Artikel 2 genannten Verordnungen der ZKR werden gemäß den Bestimmungen der Mannheimer Akte und der Geschäftsordnung der ZKR angenommen. Nach Artikel 46 der Mannheimer Akte sind sie bindend für die Mitgliedstaaten.

2. Jeder Mitgliedstaat setzt die Verordnungen nach seinen eigenen verfassungsmäßigen Verfahren in Kraft. Nach diesem Verfahren und ihrer Veröffentlichung können sie in den Mitgliedstaaten gegenüber den Adressaten geltend gemacht werden.

#### **Artikel 4**

##### **Rhythmus der Änderungen der Verordnungen für die kommenden Jahre**

1. Die Verordnungen der ZKR können einmal innerhalb eines Zeitraums von zwei Jahren geändert werden. Das Inkrafttreten der Änderungen erfolgt grundsätzlich ein Jahr nach ihrer Annahme.

2. Von den oben genannten Bestimmungen kann auf begründete Entscheidung des Plenums abgewichen werden, insbesondere

- wenn eine wichtige Änderung außerhalb des normalen Fortschreibungsrhythmus beschlossen werden soll,
- wenn dies aufgrund der Koordinierung der Rheinschiffverkehrsregelung mit einer internationalen Regelung notwendig ist,
- wenn von einer Änderung gleichzeitig mehrere Verordnungen betroffen sind.

#### **Artikel 5**

##### **Form und Inhalt der Anlagen**

1. Die Vorschriften jeder Verordnung können durch Anlagen vervollständigt werden.

2. Die in einer Anlage einer Verordnung enthaltenen Bestimmungen betreffen vor allem:

- die Muster für Urkunden und Formulare
- Details zu Prüfungsprogrammen
- die in der Binnenschifffahrt verwendeten Zeichen und Symbole
- die den rheinischen Urkunden, Zeugnissen und Attesten als gleichwertig anerkannten Dokumente.

3. Die Anlagen, die den gleichen rechtlichen Wert wie die Verordnungen haben, werden nach dem gleichen Verfahren in nationales Recht übertragen.

4. Die Anlagen können gegebenenfalls nach einem anderen Rhythmus als jenem der Verordnungen geändert werden.

#### **Artikel 6**

##### **Form und Inhalt der Dienstanweisungen**

1. Die Dienstanweisungen sind Vorschriften, die sich an die nationalen zuständigen Behörden richten. Sie enthalten keine Regeln, die sich an Privatpersonen richten.

2. Die Mitgliedstaaten bringen sie den zuständigen Behörden zur Kenntnis, an die sie sich richten. Die Dienstanweisungen erlangen ihre Rechtswirkung, sobald diese Behörden in Kenntnis davon gesetzt worden sind.

3. Die Dienstanweisungen werden von der ZKR veröffentlicht. Sie können zu informativen Zwecken auch für die Privatpersonen durch die nationalen Behörden veröffentlicht werden.

4. Die Ausarbeitung von Dienstanweisungen kann durch das Plenum an andere Organe der ZKR übertragen werden. Die Texte der Dienstanweisungen sind in diesem Fall spätestens ein Jahr nach ihrer Annahme Gegenstand einer Kenntnisnahme durch das Plenum.

5. Die Bestimmungen einer Dienstanweisung betreffen insbesondere:

- die Verfahren, nach denen die Schiffsuntersuchungskommissionen Kontrollen durchführen und nach denen sie Zeugnisse und Bescheinigungen ausstellen, verweigern oder entziehen;
- andere Spezifikationen für die Anwendung der Verordnungen, soweit diese von Interesse für die Untersuchungskommissionen oder andere zuständige Behörden sind.

## **Artikel 7**

### **Vorschriften vorübergehender Art**

1. Die Vorschriften vorübergehender Art haben zum Ziel, eine abweichende Regel für eine befristete Gültigkeitsdauer anzunehmen, um so deren Relevanz beurteilen zu können. Sie sollen alternative Vorschriften zu jenen, die von den Verordnungen festgelegt sind, erlauben.

2. Die Vorschriften vorübergehender Art besitzen eine Gültigkeitsdauer von höchstens drei Jahren. Ihre Gültigkeit kann nur im Hinblick auf und für die notwendige Zeit für ihre definitive Annahme verlängert werden.

3. Von den vorgenannten Bestimmungen kann auf begründete Entscheidung des Plenums abgewichen werden.

4. Die Mitgliedstaaten können aufgrund ihrer nationalen Regelung vorsehen, sie nach vereinfachten und beschleunigten Verfahren in Kraft setzen. Nach diesem Verfahren und ihrer Veröffentlichung können sie gegenüber den Adressaten geltend gemacht werden.

## **Artikel 8**

### **Übergangsbestimmungen**

1. Bei jeder Änderung einer Vorschrift können Übergangsbestimmungen erlassen werden. Der Rückgriff auf Übergangsbestimmungen ist zahlenmäßig und zeitlich möglichst einzuschränken.

2. Jede Übergangsbestimmung muss Gegenstand einer vorherigen Prüfung sein. Dabei sind die Risiken für die Sicherheit und die Umwelt, die mit einer Verschiebung der Einführung einer neuen Maßnahme verbunden sind, gegen die Kosten und die Risiken für die Rechtssicherheit, die möglicherweise durch die Einführung verursacht werden, abzuwägen.

3. Die Übergangsbestimmungen müssen Gegenstand einer periodischen Überprüfung sein, um auf der Grundlage derselben Kriterien die Möglichkeit für ihre Aufhebung zu bewerten.

## **Artikel 9**

### **Methode der Analyse und Evaluierung der Regelung der ZKR**

1. Jeder verordnungsrechtlichen Änderung muss eine Evaluierung vorangehen:

- Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll,
- eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung,
- Folgen dieser Änderung,
- Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde.

2. Zu diesem Zweck können die technischen Ausschüsse und ihre Arbeitsgruppen auf den Bewertungsbogen zurückgreifen, der in der Anlage erscheint. Dieser Bogen enthält Angaben zu Gegenstand und Gründen der Änderung sowie zu den darüber geführten Debatten und könnte in der Folge ein erklärendes Dokument der angenommenen oder geänderten Regelung darstellen.

3. Der Bewertungsbogen kann in der beigefügten Form durch die verschiedenen Ausschüsse entsprechend ihren Bedürfnissen angepasst werden.

### **Artikel 10**

#### **Veröffentlichungen durch die ZKR**

Die ZKR gewährleistet eine Veröffentlichung ihrer sämtlichen Regelwerke durch Verbreitung in gedruckter oder elektronischer Form und stellt sie auf ihrer Homepage ein.

### **Artikel 11**

#### **Bewertung der verordnungsrechtlichen Tätigkeit**

Zur Bewertung der Auswirkungen dieses Beschlusses auf die angestrebte verordnungsrechtliche Vereinfachung wird zum 31. Dezember 2010 ein Bericht vorgelegt.

**BEWERTUNGSBOGEN**  
**Vorschlag für ein Musterformular**

<b>ÄNDERUNGSVORSCHLAG</b>	<b>Nr. ..</b>	<b>AKTENZ.</b>
Betreff:		Verordnung/§
Änderungs- / Ergänzungsvorschlag:	Datum:	
Vorgeschlagen von: der ..... Delegation, überarbeitet durch: die Arbeitsgruppe am... den Ausschuss am ...		
Begründung:		
Denkbare Alternativen zur geplanten Änderung:		
Folgen bei Verzicht auf die Änderung:		
Abschätzung der Folgen der vorgeschlagenen Änderung für die Behörden und die Privatwirtschaft		
1. Behandlung in der Sitzung am: .....		
<i>Ergebnis: angenommen mit den markierten Änderungen .....</i>		
2. Behandlung in der Sitzung am .....		
<i>Ergebnis: : angenommen mit den markierten Änderungen .....</i>		
Textvorschlag angenommen/geändert auf der Sitzung am .....		
Problem erledigt per Beschluss .....		
Inkrafttreten am .....		

## **PROTOKOLL 4**

### **Beziehungen zur Europäischen Kommission**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 5**

### **Auf dem Weg zu einem Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt Gemeinsame Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Bewusstsein, dass Unterhaltung und Ausbau des Rheins als Wasserstraße für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt wie auch zur Bewältigung der künftigen Verkehrszuwächse notwendig sind,

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

in der Erkenntnis, dass ein konstruktiver Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt der nachhaltigen Entwicklung der Rheinschifffahrt dient,

in dem Bestreben, ihre Zusammenarbeit mit der IKSR zu vertiefen,

mit Bezug auf ihren Beschluss

- 2004-I-11, in dem sie ihre Bereitschaft, die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zu unterstützen, festgestellt und dazu konkrete Maßnahmen beschlossen hat,
- 2005-II-12, in dem sie aus Anlass der Bestandsaufnahme nach der Wasserrahmenrichtlinie eine Integration der Ziele, die mit der Entwicklung der Binnenschifffahrt und mit der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie verfolgt werden, vorgeschlagen hat,

nimmt nach Information ihres Generalsekretärs über den gemeinsamen Workshop von ZKR und IKSR „Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein: best practice?“ am 24. und 25. April 2008 in Straßburg die beiliegenden gemeinsam erzielten Ergebnisse von IKSR und ZKR zur Kenntnis,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, diese Ergebnisse aufzugreifen,

beauftragt ihren Ständigen Technischen Ausschuss, die Umsetzung zu begleiten und dabei die Ziele für Unterhaltung und Ausbau der Wasserstraße Rhein zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt wie auch zur Bewältigung der künftigen Verkehrszuwächse einzubeziehen

schlägt der IKSR vor, gleichermaßen zu verfahren im Hinblick auf die gewässerökologischen, Ziele.

#### **Anlage**

**Gemeinsame Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)  
und der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)**

**„Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein: best practice?“  
Auf dem Weg zu einem Interessenausgleich  
zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt**

**Ergebnisse des Workshops vom 24.-25.4.2008 in Straßburg**

Die Bilanz 2005 über die Umsetzung des IKSR-Programms „Rhein 2020“ hat aufgezeigt, dass das Ziel „Erhöhung der Strukturvielfalt am Rheinhauptstrom“ nicht erreicht wurde. Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zielt gleichfalls auf eine Verbesserung der Gewässerstruktur ab. Der Rhein und alle größeren Nebenflüsse sind laut WRRL als erheblich verändert eingestuft worden, d.h., das gute ökologische Potenzial ist zu erreichen.

Zur Entlastung der Umwelt strebt die Verkehrspolitik eine verstärkte Nutzung der Binnenschifffahrt an. Der Rhein ist im Verbund mit seinen großen Nebenflüssen die bedeutendste Wasserstraße Europas. Unterhaltung und Ausbau dieser Wasserstraße sind für die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt wie auch zur Bewältigung des künftigen Verkehrszuwachses notwendig.

Daher ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den für die Unterhaltung der Schifffahrtsstraßen und die Verbesserung der Gewässerökologie verantwortlichen Behörden erforderlich.

IKSR und ZKR beschreiten deshalb den Weg zu einem konstruktiven Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt und haben „best practice“- **Maßnahmen für Gewässerstruktur, -unterhaltung und -ausbau** formuliert. Die Ergebnisse des Workshops bilden dafür die Basis.

**Als „Best practice“- Maßnahmen für Gewässerstruktur, - unterhaltung und –ausbau werden aus fachlicher Sicht empfohlen:**

1. Naturnahe Gestaltung der Gewässerunterhaltung (so wenig wie möglich, soviel wie für die Unterhaltung und Weiterentwicklung des Rheins als Schifffahrtsstraße nötig), mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Gewässerökologie, wo technisch und wirtschaftlich vertretbar.
2. Identifizierung von Bereichen/Streckenabschnitten an erheblich veränderten oder künstlichen Gewässern, an denen – ohne die Schifffahrt zu beeinträchtigen - die Strukturvielfalt wieder entwickelt und die ökologische Durchgängigkeit (u.a. Anbindung der Zuflüsse) verbessert werden kann, auch in kleinen Bereichen; falls erforderlich, auch Einbeziehung kulturhistorischer Aspekte.
3. Entwicklung bautechnischer Maßnahmen für bestimmte Streckenabschnitte, die eine ökologischere Gewässerunterhaltung ermöglichen.
4. Suche nach technischen Lösungen, um die Auswirkungen des Wellenschlages zu begrenzen: einerseits durch ingenieurbioologische Maßnahmen, mit denen die Ufer geschützt werden können, andererseits durch Forschungsprojekte im Schifffahrtsbereich.

5. Maßnahmen an der Sohle so gestalten, dass sie zur Verbesserung des Geschiebehaushaltes und zur Verminderung der Sohlenerosion beitragen; Identifizierung von Streckenabschnitten mit Geschiebedefiziten, an denen – ohne die Schifffahrt zu beeinträchtigen - eine natürliche Geschiebeverlagerung (durch Seitenerosion) wieder zugelassen oder begünstigt werden kann.
6. Maßnahmen im Uferbereich
  - a) Rückbau von Uferbefestigungen; Verbesserung der Zugänglichkeit zum Wasser, auch mit einfachen Maßnahmen; Schaffung von Vorländern in den gestauten Bereichen;
  - b) Optimierung der Strombauwerke, ökologischere Gestaltung der Buhnen, Parallelleitwerke wo räumlich möglich;
  - c) Schutz vor Wellenschlag; Einbeziehung der Schwall-Sunk-Problematik;
  - d) Erhöhung der Strömungsvielfalt.
7. Maßnahmen im Ufer- und Auenbereich
  - a) Verbesserung der lateralen Vernetzung mit dem Gewässerumfeld, wo möglich u. a. durch die Anlage von Nebengerinnen (mit ausreichender und unterschiedlicher Strömung), damit die Trittsteinfunktion von Ufer und Gewässerumfeld im Biotopnetz optimiert wird;
  - b) Förderung der naturnahen Anbindung der Zuflüsse im Mündungsbereich zum Rhein.
  - c) Einbeziehung, wo möglich, der Deichrückverlegungen (auch aus Hochwasserschutzgründen sinnvoll) zur Auenausweitung in die Maßnahmenplanung.

### **Empfehlungen zum gemeinsamen Vorgehen und zur Nutzung von Synergien**

1. Stärkung der Transparenz (d.h. Information über Planungen zur Unterhaltung der Wasserstraße oder zur Verbesserung der Gewässerökologie) und Zusammenarbeit zwischen Schifffahrt, anderen Nutzungen (z.B. Wasserkraft, Kommunen, Hochwasserschutz, Kühlwasser) und dem Gewässerschutz; Schaffen von Vertrauen und Förderung eines gemeinsamen Verständnisses durch das Zusammenbringen aller Akteure; Aufstellen gemeinsamer Spielregeln für die Maßnahmen und für die Zusammenarbeit von IKSR und ZKR.
2. Identifizierung und Nutzung von Win-Win-Situationen; d.h. Nutzen aus der Vielfalt der Bedürfnisse (Schifffahrt/Schutz/Hochwasser/Ökologie ...) ziehen, um auch für die Finanzierung gemeinsame, zwischen den verschiedenen Handlungsträgern abgestimmte und koordinierte Projekte auf den Weg zu bringen. Vorrangig „Quick wins“ (d.h. unproblematisch und daher schnell zu realisierende Maßnahmen) umsetzen; lokale Maßnahmen identifizieren (Gesamtschau für das ganze Fließgewässer: wo ist was machbar?).
3. Förderung des gegenseitigen Verständnisses für die Möglichkeiten und Zwänge der beteiligten Akteure durch gemeinsame projektbezogene Ziele, Maßnahmenableitung, Verantwortung für die Umsetzung und ggf. Finanzierung.
4. Initiieren eines iterativen Prozesses durch Erfolgskontrollen bei durchgeführten Maßnahmen (einschließlich erforderlichem Spielraum für Erprobung und Entwicklung); damit fortlaufende Anpassung der jetzt beschriebenen „Best practice“ an die jeweiligen Erfahrungen und den technischen Kenntnisstand; zeitliche und räumliche Orientierung der Erfolgskontrolle von Maßnahmen an den festgelegten WRRL-Zyklen.

5. Erstellen verbindlicher Vereinbarungen für die mögliche Maßnahmenumsetzung auf den verschiedenen Ebenen zwischen den jeweiligen Akteuren, wobei alle Synergien z.B. mit dem Naturschutz, Hochwasserschutz, Wasserkraftgewinnung etc. zu nutzen sind.

**Empfehlungen zum Untersuchungsbedarf,  
d.h. insbesondere technische Wissenslücken schließen**

1. Weitere Erforschung der Wirkungszusammenhänge Morphologie/Biologie.
2. Weiterentwicklung der Schiffstechnik, um ungünstige Auswirkungen auf die Gewässerökologie zu vermindern.

## **PROTOKOLL 6**

### **Kooperation mit der Moselkommission**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,  
in dem Bewusstsein, dass sie enge Beziehungen mit der Moselkommission verbinden,  
nach Kenntnisnahme der Umstrukturierungsmaßnahmen im Sekretariat der Moselkommission,  
nachdem sie über den Gedankenaustausch zwischen dem Präsidenten der Moselkommission und dem Generalsekretär der ZKR informiert worden ist,  
unter Bezugnahme auf Artikel 44 quinquies der Revidierten Rheinschiffahrtsakte,  
unter Hinweis auf den Beschluss 2003-I-3-II, durch den der Beobachterstatus für Regierungsorganisationen eingeführt worden ist,  
bekundet ihren Wunsch, ihre Kooperation mit der Moselkommission zu vertiefen,  
erklärt sich einverstanden damit, der Moselkommission den Beobachterstatus für Regierungsorganisationen einzuräumen,  
beauftragt ihren Präsidenten und ihren Generalsekretär, mit dem Präsidenten der Moselkommission die entsprechenden Abmachungen zu treffen.

## **PROTOKOLL 7**

### **Kooperation mit der Donaukommission**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 8**

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

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 9**

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

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 10**

### **Gemeinsame Auslegung des Zusatzprotokolls Nr. 6**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Ratifikation des Zusatzprotokolls Nr. 6 durch alle Mitgliedstaaten zu erleichtern, damit es so rasch wie möglich in Kraft treten kann,

beschließt die beigefügte gemeinsame Erklärung.

#### **Anlage**

#### **GEMEINSAME ERKLÄRUNG**

zu Zusatzprotokoll Nr. 6 zur Mannheimer Akte  
betreffend die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Bundesrepublik Deutschland,  
das Königreich Belgien,  
die Französische Republik,  
das Königreich der Niederlande,  
die Schweizerische Eidgenossenschaft

haben sich wie folgt auf die Auslegung des Artikels 1 des Protokolls Nr. 6 verständigt:

Die genannte Höhe der Geldbusse bei Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften stellt eine Obergrenze dar, innert welcher die Staaten frei sind, die Strafen je nach Schwere der entsprechenden Zuwiderhandlungen festzusetzen.

## **PROTOKOLL 11**

### **Kommunikation und Kooperation bei Schwere Unfällen auf dem Rhein**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 12**

### **Klimawandel und Binnenschifffahrt**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass der Klimawandel auch die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt beeinflussen wird, wenn auch der Umfang der Beeinflussung derzeit noch nicht sicher abzuschätzen ist,

in der Überzeugung, dass die Binnenschifffahrt über Möglichkeiten verfügt, sich an eventuelle Folgen des Klimawandels auf die Wasserführung des Rheins anzupassen,

in dem Bewusstsein, dass die Binnenschifffahrt, die ihre Transportleistung bereits so energieeffizient wie kein anderer Landverkehrsträger erbringt, über das Potenzial verfügt, ihren Kraftstoffverbrauch und damit ihre Treibhausgasemissionen noch weiter zu reduzieren,

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

begrüßt insbesondere dessen vorläufige Schlussfolgerung, dass die Rheinschifffahrt auch künftig die von ihr gewohnte Transportleistung erbringen kann und selbst deren Steigerung grundsätzlich nicht in Frage gestellt scheint,

begrüßt die Initiativen der Mitgliedsstaaten zur Erarbeitung der Voraussetzungen, mit denen die Betroffenheit der Schifffahrt und Wasserstraßen durch den Klimawandel belastbar ermittelt werden und darauf aufbauend angemessene Anpassungsstrategien entwickelt werden können,

stellt fest, dass die Zwischenergebnisse der Initiativen, insbesondere die des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Grundlagenbericht der weltweit tätigen International Navigation Association (PIANC) zentrale Beiträge für den unter der deutschen Präsidentschaft der Zentralkommission im Sommer 2009 vorgesehenen Kongress „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ darstellen,

bittet ihre Ausschüsse,

- entsprechend den in dem Bericht genannten Handlungsempfehlungen und Schwerpunkten ihre Arbeiten fortzusetzen,
- regelmäßig die erreichten Arbeitsfortschritte darzustellen,
- einen fortgeschriebenen Statusbericht zur Frühjahrstagung 2009 vorzulegen mit dem Ziel, die von ihnen erarbeiteten Ansätze oder schon abgeschlossenen Überlegungen anlässlich des Kongresses „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ den betroffenen Kreisen zur Diskussion zu stellen und in ein Abschlussdokument des Kongresses einfließen zu lassen,

fordert ihr Sekretariat auf, ihr Vorschläge zu unterbreiten, wie die Zentralkommission durch Änderung ihrer Arbeitsweise ihren Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen erbringen kann,

beabsichtigt, dabei mit anderen internationalen Organisationen, für die der Klimawandel in Verbindung mit der Binnenschifffahrt oder der Wasserstraße Rhein ebenfalls von zentraler Bedeutung ist, insbesondere die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins (IKSR), die Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebiets (KHR) und PIANC, verstärkt zusammen zu arbeiten.

## **Anlage**

**Klimawandel und Rheinschifffahrt  
- Bericht für das Plenum der Zentralkommission -**

Dieser Bericht verfolgt nachstehende Ziele:

- Die Zentralkommission wird, basierend auf den minimal notwendigen Informationen über den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse, über die grundsätzlich realistisch erscheinenden Auswirkungen des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt unterrichtet.
- Es wird zusammenfassend dargestellt, welche grundsätzlichen Möglichkeiten der Rheinschifffahrt zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels derzeit bekannt sind.
- In ähnlicher Weise wird aufgezeigt, dass auch eine größere Zahl von Maßnahmen bekannt und anwendbar sind, die es der Rheinschifffahrt erlauben, ihre Emissionen von Treibhausgasen zu reduzieren.
- Auch auf internationaler Ebene wird verdeutlicht, dass die Zentralkommission und ihre Mitgliedsstaaten der Sicherstellung der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt die notwendige Aufmerksamkeit beimessen.
- Insgesamt wird die Diskussion über die Zukunft der Rheinschifffahrt angesichts des Klimawandels versachlicht und es muss weiterhin herausgearbeitet werden, in welchem Maße die die Rheinschifffahrt betroffen sein kann.

Dieser Bericht und insbesondere die in Abschnitt 5 aufgeführten Unterlagen, auf die er sich weitgehend abstützt, bieten allen Ausschüssen der Zentralkommission eine Basis für ihre durch die jeweiligen Arbeitsprogramme sowie die Prioritätensetzung der deutschen Präsidentschaft vorgesehenen Aktivitäten im Hinblick auf den Klimawandel und dessen Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt.

## Zusammenfassung

Aufgrund des aktuellen Stands der wissenschaftlichen Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass Folgen des Klimawandels auch die Rhein- und die europäische Binnenschifffahrt berühren. Eine Zunahme extremer Wetterereignisse wie starke Niederschläge oder länger andauernde Trockenperioden ist wahrscheinlich. Diese könnte Auswirkungen auf den Abfluss des Rheins haben.

Grundsätzliche Möglichkeiten für die Rheinschifffahrt zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels betreffen Bau, Unterhaltung und Betrieb der Wasserstraße, das Transportmanagement, den Schiffsbetrieb und das Fahrzeugdesign. Es ist notwendig, zusätzliche und wirklich innovative Maßnahmen zu entwickeln, um mögliche Auswirkungen eines Klimawandels noch effektiver und kostengünstiger begegnen zu können. Damit steht nach dem jetzigen Erkenntnisstand zu erwarten, dass die Rheinschifffahrt auch künftig die von ihr gewohnte Transportleistung erbringen kann.

Auch ist eine größere Zahl von Maßnahmen bekannt und anwendbar, die es der Rheinschifffahrt erlauben, ihre Emissionen von Treibhausgasen zu reduzieren. Diese betreffen die Infrastruktur, die Fahrzeuge und hier vor allem deren Betrieb sowie das Transportmanagement. Diese Maßnahmen bedingen unterschiedliche Kosten bezogen auf ihr Emissionsreduzierungspotential. Etliche der Maßnahmen dürften sogar aufgrund der möglichen Einsparungen an Kraftstoff kostendeckend sein.

### 1. Ausgangslage

Die Regierungen der Mitgliedsstaaten der Zentralkommission haben sich der Feststellung des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) verständigt, dass ein durch den Menschen verstärkter Klimawandel stattfindet, angeschlossen und entschieden, Maßnahmen zu ergreifen

- zur Begrenzung von zum Klimawandel beitragenden Emissionen und
- zur Anpassung an den Klimawandel, um dessen negativen Auswirkungen gering zu halten.

Klimamodelle, die das IPCC (4<sup>th</sup> assessment report, 2007) untersucht hat, enthalten Vorhersagen, wonach die Oberflächentemperatur der Erde bis 2100 um 0.6 bis 4° C über die Werte von 1990 ansteigen wird. Aufgrund der Erwärmung der Wasserkörper der Meere sowie des Abschmelzens von Gletscher- und arktischem Eis wird im gleichen Zeitraum ein Anstieg des Meeresspiegels um einige Dezimeter erwartet. Außerdem dürfte eine Erhöhung von extremen Wetterereignissen wie Stürmen, starken Niederschlägen und lang anhaltende Trockenperioden zu erwarten sein.

Anthropogene Emissionen tragen nur in einem begrenzten Umfang zu den gesamten Treibhausgasemissionen bei und von diesen sind weniger als ein Viertel dem Verkehr zuzuordnen. Von den verkehrsbedingten Emissionen wiederum entfällt nur ein sehr geringer Teil auf die Binnenschifffahrt. Dies sollte die Binnenschifffahrt jedoch nicht davon abhalten, zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen beizutragen, auch um ihren Anspruch, große Verkehrsleistungen umweltfreundlich zu erbringen, gerecht zu werden.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Folgen des Klimawandels auch die Rhein- und die europäische Binnenschifffahrt berühren. Geringe Änderungen der verfügbaren Abladetiefen dürften bereits zu einer Erhöhung der Transportkosten führen, größere Änderungen können grundsätzlich die Zuverlässigkeit oder gar auf einigen Wasserstraßenabschnitten die Existenz der Binnenschifffahrt in Frage stellen. Dies stellt dann auch die Frage nach den künftigen Standorten von Produktionseinrichtungen, die auf eine kostengünstige und zuverlässige Binnenschifffahrt angewiesen sind, wie sie vielfach am Rhein anzutreffen sind.

## **2. Mögliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Rhein- und Binnenschifffahrt**

Klimamodelle sind mit signifikanten Unsicherheiten behaftet. Diese Unsicherheiten nehmen beim Übergang von globalen Klimamodellen über regionale Klimamodelle zu Abflussmodellen mit Vorhersagen zu Schwankungen der Wasserstände noch zu. Auf den Klimamodellen aufbauende Abflussmodelle werden derzeit erarbeitet. Belastbare Aussagen zu den künftigen Abflussveränderungen des Rheins sind in ein bis zwei Jahren zu erwarten.

### **2.1 Mittlere Abflussmengen**

Erste Auswertungen der Klimamodelle deuten darauf hin, dass die mittleren jährlichen Niederschlagsmengen im Rheineinzugsgebiet weitgehend gleich bleiben werden. Damit dürften auch bei den mittleren Abflussmengen keine großen Veränderungen zu erwarten sein.

### **2.2 Hoch- und Niedrigwasser**

Eine Zunahme extremer Wetterereignisse wie starke Niederschläge oder länger andauernde Trockenperioden ist wahrscheinlich. Damit steht zu erwarten, dass Perioden mit Hoch- und Niedrigwasser ebenfalls zunehmen werden. Ebenfalls ist eine Abnahme der als Wasserspeicher wirkenden Schneebedeckung der Alpen und Mittelgebirge möglich. Noch weitestgehend unbekannt ist, in welchem Umfang Talsperren und Hochwasserrückhalteeinrichtungen künftig ausgleichend auf die Wasserführung des Rheins wirken werden. Damit ist derzeit keine verlässliche Aussage darüber, inwieweit sich extreme Wetterereignisse tatsächlich auf den Abfluss und die Wasserstände auswirken werden, möglich. Nicht auszuschließen sind auch Auswirkungen auf Infrastrukturbauwerke, insbesondere Stauanlagen am Oberrhein und in den Niederlanden, wie auch Häfen.

### **2.3 Hydromorphologie**

Extreme Wetterbedingungen, insbesondere ausgeprägte Niederschläge nach langen Trockenperioden, können zu verstärkter Erosion des Gewässerbettes führen. Änderungen im Sedimentmanagement und erhöhter Aufwand für die Unterhaltung der Wasserstraße sind zu erwarten.

### **2.4 Wasserqualität**

Eine Erwärmung der Luft bedingt gleichermaßen eine Erwärmung der Wasserkörper. Dies führt zu einer Belastung der Ökosysteme des Rheins, insbesondere aufgrund der Reduzierung des Sauerstoffgehalts. Dies wird kaum direkte Auswirkungen auf die Schifffahrt haben. Möglicherweise ergeben sich jedoch indirekte Auswirkungen durch Maßnahmen zur Sauerstoffanreicherung. Auswirkungen auf Infrastruktureinrichtungen wegen physikalischer, chemischer oder biologischer Prozesse sind ebenfalls möglich.

### **2.5 Eisbildung**

Die zu erwartende Reduzierung von Frostperioden bedingt eine geringere Wahrscheinlichkeit der Eisbildung auf Wasserstraßen. Für die Rheinschifffahrt wird diese Reduzierung eine geringe Bedeutung haben; sie lässt jedoch eine Verbesserung der winterlichen Schifffahrtsbedingungen auf den Nebenflüssen des Rheins und der mit ihm verbundenen Kanäle zu erwarten.

### 3. Möglichkeiten der Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels

Die im vorangegangenen Abschnitt dargestellten Auswirkungen des Klimawandels sind nicht vollkommen neu. Dementsprechend hat die Binnenschifffahrt bereits Maßnahmen, mit denen auch unter widrigen Bedingungen Transporte sichergestellt werden können, entwickelt und auch, beispielsweise bei lang andauernden Trockenperioden, genutzt.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über mögliche Maßnahmen der Rhein- und Binnenschifffahrt, sich auf die Auswirkungen des Klimawandels einzustellen. Einige dieser Maßnahmen erfordern zusätzliche Investitionen oder bedingen höhere Betriebskosten. Die Auswahl der tatsächlich zu ergreifenden Maßnahmen wird im Wesentlichen von deren Nutzen und Kosten abhängen.

Eingriffsbereich	Maßnahme	Anmerkung
Bau und Unterhaltung der Wasserstraße	Schaffung von Wasserrückhalteeinrichtungen	Talsperren in Alpen und Hochwasserrückhalteeinrichtungen am Oberrhein könnten auch der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse dienen
	Vertiefung statt Verbreiterung der Fahrrinne	
Betrieb der Wasserstraße	Abflussmanagement	Bessere Abstimmung der Nutzungen Hochwasserschutz, Wasserkraft und Schifffahrt
	Verbesserung der Wasserstandsvorhersagen	Genauere und langfristige Vorhersagen erlauben bessere Auslastung der Schiffe; entsprechende Arbeiten bereits eingeleitet
	Verbesserung des Schleusenbetriebs	Bei Auftreten von Engpässen können Automatisierungssysteme für Warteschlangen und Schleusenbelegung zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Kapazität beitragen
	Fortsetzung der Implementierung von River Information Services (RIS)	RIS fördert grundsätzlich die Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt
	Flächendeckende Bereitstellung von aktuellen elektronischen Karten mit Tiefeninformationen	Genauere und verlässliche Daten erlauben, die Abladung der Schiffe zu optimieren
Transportmanagement	Anmietung von zusätzlichen Fahrzeugen	
	Erhöhung der täglichen Betriebszeiten der Schiffe	
	Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsmodi	Die Eisenbahnen scheinen im Rheinkorridor kaum mehr über freie Kapazitäten zu verfügen
	Vergrößerung der Lagerhaltung	
Schiffsbetrieb	Nutzung von Inland ECDIS (Electronic Chart Display and Information System)	Inland ECDIS hält zunehmend Einzug in der Rheinschifffahrt; die damit bereitgestellten genauen und verlässlichen Daten erlauben, die Schiffe effizienter zu betreiben

Eingriffsbereich	Maßnahme	Anmerkung
Fahrzeugdesign	Reduzierung des Gewichts der Fahrzeuge	Erreichbar mit alternativen Werkstoffen, Bauweisen und leichteren Ausrüstungen; Grenzen dafür sind auch durch die Vorschriften der RheinSchUO gegeben
	Verbreiterung der Fahrzeuge	Breitere Fahrzeuge benötigen bei gleicher Ladung einen geringeren Tiefgang; maximal zulässige Abmessungen der Fahrzeuge sind durch die RheinSchPV bestimmt

Unabhängig von einem möglichen Klimawandel setzen die Wasserstraßenverwaltungen und das Schifffahrtsgewerbe bereits einige der vorstehenden Maßnahmen, wie etwa die Bereitstellung und Nutzung von elektronischen Wasserstraßenkarten mit Tiefeninformationen, um. Dennoch scheint es notwendig, zusätzliche und wirklich innovative Maßnahmen zu entwickeln, um Auswirkungen eines Klimawandels noch effektiver und kostengünstiger begegnen zu können.

#### 4. Möglichkeiten der Rhein- und Binnenschifffahrt zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen

Zu Möglichkeiten der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Seeschifffahrt wurde im Rahmen der IMO bereits im Jahre 2000 eine umfassende Studie erstellt. Eine vergleichbare Studie für die Binnenschifffahrt ist bisher nicht bekannt geworden. Tatsächlich wurde aber auch für die Binnenschifffahrt schon eine Vielzahl von technischen, betrieblichen und logistischen Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO<sub>2</sub>-Emissionen identifiziert und in vielen Fällen umgesetzt. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über diese Maßnahmen, wobei sie jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. (Um ein möglichst umfassendes Bild zu erhalten, sind in dieser Tabelle auch Maßnahmen aufgeführt, die nicht direkt von der Zentralkommission oder dem Schifffahrtsgewerbe beeinflusst werden können.)

Eingriffsbereich	Maßnahmen	Anmerkungen	
Infrastruktur	Wasserstraße - Bauwerke - Fahrrinne	Auslegung für optimale Schiffsgröße	Da die Wasserstraßeninfrastruktur des Rheins weitestgehend festliegt, sind hier nur kleinschrittige Veränderungen möglich und sinnvoll
		Minimierung notwendiger Manöver	
		Vermeidung ungünstiger Strömungsverhältnisse	
	Wasserstraßeninformation	Bereitstellung von Informationen über Wasserstraßenparameter	Querschnitte, Strömungsbedingungen
		Bereitstellung von Informationen über Verkehrsbedingungen	Verkehrsdichte und -störungen, Sperrungen
	Vessel Traffic Management	Verkehrslenkung	Optimale Schiffsgeschwindigkeit
		Betrieb der Wasserbauwerke (Schleusen)	Vermeidung von Wartezeiten, Abstellen der Motoren
	Häfen and Liegestellen	Minimierung notwendiger Manöver	
		Landanschluss	Stromversorgung
		Energieeffizientes Be- und Entladen	

Eingriffsbereich		Maßnahmen	Anmerkungen
Fahrzeuge	Design and Ausrüstung	Gewichtsreduzierung	
		Optimierung des Schiffsentwurfs	Hydrodynamische Eigenschaften (Optimierung der Hauptabmessungen, Schiffsform, Geschwindigkeit, Propulsionsorgane)
		Optimierung konventioneller Antriebe	Energieeffiziente Auslegung, Vermeidung überdimensionierter Motoren, elektrische Antriebe
		Einsatz alternativer Antriebe	Brennstoffzelle, Solarzellen
		Modellversuche	
		Energieeffiziente Ausrüstung	Hilfsantriebe, Verbraucher
		Energierückgewinnung	Wärmetauscher
		Onboard Informationssysteme für verbrauchsames Fahren	Econometer
	Kraftstoffe	Vermeidung von Treibhausgasemissionen bei der Produktion konventioneller Kraftstoffe	Reduzierung des Schwefelgehalts erhöht die Treibhausgasemissionen
		Nutzung biogener Kraftstoffe der 1. Generation	Fragwürdige ökologische & soziale Auswirkungen; Lagerung an Bord evtl. problembehaftet
		Nutzung biogener Kraftstoffe der 2. Generation	Noch nicht verfügbar
		Nutzung gasförmiger Kraftstoffe	Produktion, Lagerung an Land, Verteilung, Lagerung an Bord sehr aufwendig
	Betrieb	Allgemeine Reduzierung der Geschwindigkeit	Wahrscheinlich die effektivste Einzelmaßnahme
		Anpassung der Geschwindigkeit an die Fahrinnenabmessungen	
		Vermeidung des Leerlaufs der Motoren	
		Optimierung des Trimm	
		Minimierung der Schiffsmanöver	
		Wahl bestgeeigneter Fahrwege	
	Instandhaltung	Saubere Unterwasserschiffe	
		Saubere, unbeschädigte Propulsionsorgane	
Optimal eingestellte und gewartete Motoren			
Transportmanagement	Vermeidung von Leerschiffsfahrten		
	Volle Ausnutzung der Ladungskapazität		
	Vermeidung von Wartezeiten		

Vorstehend aufgeführte Maßnahmen bedingen unterschiedliche Kosten bezogen auf ihr Emissionsreduzierungspotential. Etliche der Maßnahmen dürften sogar aufgrund der möglichen Einsparungen an Kraftstoff kostendeckend sein.

Maßnahmen zur Emissionsreduzierung können sich auch auf die Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie den Umweltschutz auswirken. Reduzierungsmaßnahmen, die die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt negativ beeinflussen können, sind auszuschließen. Eine positive Wechselwirkung besteht zwischen Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Umweltbelastung. Im Allgemeinen führt ein geringer Kraftstoffverbrauch auch zu geringen Schadstoffemissionen, wie Stickoxyden oder Rußpartikeln. Verbrauchsärmere Schiffe verursachen häufig auch einen geringeren Wellenschlag und geringere Strömungsänderungen im umgebenden Wasserkörper, was wiederum zu einer Verminderung der Belastung des Gewässerbetts und der Sohle beiträgt.

## **5. Relevante Veröffentlichungen und Aktivitäten der Mitgliedsstaaten der Zentralkommission**

1. Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebiets (KHR): Vorbereitet auf Klimaänderungen im Einzugsgebiet des Rheins? (2006)
2. TU Delft, CBRB, HbR: Klimaatveranderingen en Binnenvaart (2006)
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Nederland Veroveren op de toekomst – kabinetsvisie op het waterbeleid (September 2007)
4. Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesamt für Umwelt: Klimaänderung in der Schweiz. Indikatoren zu Ursachen, Auswirkungen, Massnahmen (2007)
5. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Standentwicklung: Schifffahrt und Wasserstraßen in Deutschland – Zukunft gestalten im Zeichen des Klimawandels.- eine Bestandsaufnahme (November 2007)
6. PIANC: Climate change and navigation. Waterborne transport, ports and waterways: A review of climate change drivers, impacts, responses and mitigation (Mai 2008)
7. Moser et al.: Impacts of Climate Change on Navigation - Technical paper on the International Technical Seminar of PIANC China, 28.-29.May 2008; Beijing
8. Informationen zur Initiative des BMVBS vom 20.05.08 (Newsletter Nr. 3, Kompass – Kompetenzzentrum für Klimafolgen und Anpassung, Umweltbundesamt)

## **6. Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen**

Der jetzige Erkenntnisstand zum erwarteten Klimawandel lässt folgende wichtige – wenn auch noch vorläufige – Schlussfolgerungen zu:

1. Derzeit liegen keine wissenschaftlich belastbaren Ergebnisse vor, die eine durch den Klimawandel begründete grundsätzliche Einschränkung der Transportkapazitäten der Wasserstraße Rhein in Zukunft belegen. Zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße Rhein und zur Ausnutzung deren bisher ungenutzte Transportkapazitäten müssen zuerst die notwendigen Grundlagen erarbeitet werden, um die möglichen Auswirkungen des Klimawandels für den Rhein konkret zu erfassen und angemessene Anpassungsstrategien zu entwickeln.
2. Die Binnenschifffahrt, die ihre Transportleistung bereits so energieeffizient wie kein anderer Landverkehrsträger erbringt, verfügt über das Potenzial, ihren Kraftstoffverbrauch und damit ihre Treibhausgasemissionen noch weiter reduzieren.

Diese Schlussfolgerungen bedürfen noch einer vertiefenden und systematischen Aufarbeitung. Eine wichtige Etappe sollte dabei der unter der deutschen Präsidentschaft der ZKR für den Sommer 2009 vorgesehene Kongress „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ bilden. Kernpunkte der Aufarbeitung könnten sein:

- Konzertierung der Mitgliedsstaaten, des Binnenschifffahrtsgewerbes und anderer an der Rheinschifffahrt direkt und indirekt Beteiligte,
- Erarbeitung belastbarer Aussagen über die zu erwartenden Änderungen des Abflusses des Rheins,
- Entwicklung innovativer Ansätze im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel und die Reduzierung der Treibhausgasemissionen,
- Darstellung der sich aus dem Klimawandel für die Binnenschifffahrt ergebenden Chancen durch ihr Profil als klimafreundlicher Verkehrsträger und die Entwicklung neuer Märkte,
- Abschätzung von Kosten und Nutzen der verschiedenen möglichen Maßnahmen.

Es scheint wünschenswert, dass die Ausschüsse der ZKR die von ihnen erarbeiteten Ansätze oder schon abgeschlossenen Überlegungen so rechtzeitig vor dem Kongress vorlegen, dass sie anlässlich dessen präsentiert, mit den anwesenden Fachleuten diskutiert und in ein Abschlussdokument des Kongresses einfließen werden können.

### **PROTOKOLL 13**

#### **Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses und des Untersuchungsausschusses**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 14**

#### **Organisation des ZKR-Kongresses „Klimawandel und Rheinschifffahrt“**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 15**

#### **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  
2007 und den Ausblick auf das erste Halbjahr 2008.

**Anlage**

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

### **Jahr 2007 und Ausblick auf das erste Halbjahr 2008**

#### **I Allgemein**

##### **a) Allgemeine Lage**

Im Jahre 2007 verzeichnete die Rheinschifffahrt ein Wachstum um 2,6% der von ihr beförderten Gütermengen. Im zweiten Halbjahr betrug die Zuwachsrate 1,3% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Der befürchtete Rückgang der Beschäftigung in Europa und sein negativer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage an die Binnenschifffahrt sind bislang offensichtlich ausgeblieben. Auch die vorliegenden Angaben für die ersten beiden Monate des Jahres 2008 deuten auf eine weitere Steigerung der Transportmengen in der Trockenschifffahrt und für den Chemiebereich hin. Die Beförderungen von Erdölprodukten scheinen sich hingegen aufgrund der hohen Preisen auf einem deutlich rückläufigen Trend zu befinden.

##### **b) Wasserführung**

Im Laufe des Jahres 2007 waren auf dem Rhein keine extremen Wasserstandsschwankungen zu verzeichnen. Nur Ende Oktober und in der ersten Novemberhälfte herrschte drei Wochen lang Niedrigwasser. Auch Ende Dezember bis Anfang Januar 2008 sowie im Februar führte der Rhein während einiger Tage Niedrigwasser. Doch seit Mitte März ist die Wasserführung von den Ablademöglichkeiten her befriedigend.

##### **c) Treibstoffpreise**

Der Jahresmittelwert der Treibstoffpreise lag im Jahr 2007 im Durchschnitt dank einer vorübergehenden Verbilligung im ersten Halbjahr 2007 um nur 2% über dem Jahresmittelwert von 2006. Im zweiten Halbjahr 2007 und in den ersten Monaten 2008 war hingegen eine bedeutende Preissteigerung zu verzeichnen. So verteuerte sich Treibstoff zwischen April 2007 und April 2008 um rund 35 % und erreichte wieder neue Rekordhöhen. Aus strukturellen Gründen ist auf dem Weltölmarkt nicht mit dauerhaften Preissenkungen zu rechnen. Diese Entwicklung führte zu einer deutlichen Erhöhung der Betriebskosten für die gesamte Binnenschifffahrt.

#### **II Lage in der Trockenschifffahrt**

##### **a) Beförderungsmenge**

In der Trockenschifffahrt war im Jahr 2007 und auch in den ersten Monaten des Jahres 2008 eine allgemein starke Beförderungsnachfrage feststellbar. Diese sorgte im Jahr 2007 für eine Steigerung der Beförderungsmenge um 4,4 %. Auch im ersten Quartal 2008 verharrte die Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt auf einem hohen Niveau.

##### **Landwirtschaftssektor**

Die Beförderungen im landwirtschaftlichen Sektor sind um rund 4,6 % gestiegen. Im zweiten Halbjahr wiesen auch die Düngemitteltransporte einen Anstieg von über 5% auf. Demgegenüber sind die Beförderungsvolumen von Weizen im Jahr 2007 um über 17 % zurückgegangen. Insbesondere die Exporte waren wegen der schlechten Ernte in Europa rückläufig. Die gleiche Entwicklung wurde für die Beförderungen von Gerste festgestellt. In den ersten Monaten von 2008 trat jedoch eine Belebung auf diesem Markt ein. In den Seehäfen sind die Umschläge als Folge stärkerer Importe gestiegen.

### **Stahlsektor**

Im Jahre 2007 sind die Beförderungen von Eisen- und Stahlprodukten um 15,7 % gestiegen. Hingegen haben die Beförderungen von Erzen und Metallabfälle lediglich um 1,8 % zugelegt. In den ersten beiden Monaten des Jahres 2008 haben sich die beförderten Mengen in diesen Bereichen weiterentwickelt, doch in einem etwas schwächeren Tempo von etwa 3% im Vergleich zum Vorjahr. Der Stahlverbrauch der EU dürfte 2008 um 2,2 % wachsen, nachdem das Wachstum in 2007 5,3 % erreicht hatte. Die Stahlindustrie bezeichnet das Jahr 2007 als „außerordentlich erfolgreich“ und erwartet für 2008 ein ähnlich hohes Produktionsniveau, trotz eines allgemeinen risikoreicheren wirtschaftlichen Kontextes.

Die anhaltend dynamische Bautätigkeit, insbesondere in Deutschland und in den neuen EU-Mitgliedstaaten, sowie die steigenden Exporte nach Asien trotz hohem Eurokurs dürften die Stahlnachfrage weiterhin stützen. Diese Prognosen können die Binnenschifffahrt zuversichtlich stimmen, was die Entwicklung im Jahre 2008 angeht.

### **Energiesektor: Kohle**

Die Kohlebeförderungen sind im Jahr 2007 mengenmäßig um 3 % gestiegen. Auffällt dabei, dass im zweiten Halbjahr die beförderten Mengen um über 8 % und die tkm- Leistungen um über 12,3 % zugenommen haben, was auf eine Steigerung der durchschnittlichen Beförderungsdistanz hindeutet.

Anfang 2008 wiesen die Kohleimporte mit insbesondere + 20% für Deutschland noch auf eine steigende Tendenz auf, was für die Beforderungsnachfrage in der Rheinschifffahrt relevant ist. Die Beförderungen auf dem Rhein folgten einer ähnlichen Entwicklung, da die Verbraucher im Hinterland zur Vorratsbildung neigten, um für den Fall vorzusorgen, dass in der zweiten Jahreshälfte Niedrigwasser auftritt. Das Einstellen des Kohlenabbaus im Saarland hat die Nachfrage noch zusätzlich unterstützt.

### **Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe**

Die Beförderungen von Baustoffen sind im Jahr 2007 mengenmäßig um 2,3 % gestiegen, wiesen im zweiten Halbjahr allerdings eine leicht rückläufige Entwicklung auf. Für die ersten Monate 2008 zeichnet sich jedoch erneut eine steigende Tendenz der Nachfrage um nahezu 4% ab.

In Europa ist aufgrund der wirtschaftlichen Lage mit einem Rückgang im Privat- und Gewerbebau zu rechnen, jedoch wird im Tiefbau und öffentlichen Bau eine weiterhin positive Tendenz erwartet. Insbesondere in Osteuropa dürfte die Bautätigkeit dynamisch bleiben. Die Tatsache, dass insbesondere das deutsche Baugewerbe und auch das Gewerbe in den neuen EU-Mitgliedstaaten weiterhin einen Aufschwung verzeichnen, deutet auf eine Weiterentwicklung der Beforderungsnachfrage in den kommenden Monaten hin.

### **b) Frachtniveau**

Trotz allgemein guter Wasserstände konnten sich die Frachten im Jahr 2007 überwiegend auf einem ordentlichen Niveau halten. Dies ist auf die hohe Nachfrage nach Laderaum zurückzuführen. Auch in den ersten Monaten des Jahres 2008 sorgte die fortlaufend hohe Nachfrage nach Transportkapazitäten auf praktisch allen europäischen Binnenwasserstrassen und kurz anhaltende Niedrigwasserperioden dafür, dass Schiffsraum nach dem Oberrhein knapp wurde und die Charterpreise auf hohem Niveau verharrten.

### **c) Containerverkehr**

Im Jahre 2007 sind die Containerbeförderungen auf dem Rhein lediglich um etwas über 2 % gestiegen, und dies in einem Kontext, in dem die Umschlagsvolumen der wichtigsten Seehäfen Steigerungsraten von über 10 % aufwiesen. Dies deutet auf klare Verluste von Marktanteilen für die Binnenschifffahrt hin. Ursächlich für diese Verluste sind bekanntlich Probleme logistischer Art an den Umschlagstellen, insbesondere im Rotterdamer Hafen, infolge der stark wachsenden Containermengen.

Ab Dezember 2007 und auch in den ersten beiden Monaten des Jahres 2008 konnten allerdings Zuwächse um 8 bis 9 % bei den beförderten Containern in TEU verbucht werden.

Festzustellen ist zudem, dass im Jahre 2007 der Anteil der auf dem Rhein beförderten beladenen Container von 66,7 % auf 68,3 % gewachsen ist.

### III. Lage in der Tankschifffahrt

#### a) Beförderungsmenge

In der Tankschifffahrt gingen die beförderten Mengen im Jahre 2007 trotz hoher Nachfrage von Seiten der chemischen Industrie um 3,5 % zurück. Etwas besser verliefen die ersten Monate des Jahres 2008.

#### **Energiesektor**

Im Jahre 2007 verzeichneten die Beförderungen von Erdölprodukten insgesamt Einbußen um über 10 % (Motorbezinbeförderungen -2,8 %, Dieselmotorkraftstoffe, Gasöl und Heizöl -21%). Tendenziell stiegen die Beförderungsmengen in der Talfahrt, während die beförderten Mengen in der Bergfahrt rückläufig waren.

Auf einem Markt, auf dem die Erdölpreise Rekordniveau erreicht haben, gibt es viel Spekulation. Jede Preissenkung, so kurz sie auch sein mag, wird zur Bevorratung genutzt. Dadurch kommt es zu Ausschlägen bei der Nachfrage nach Laderaum.

Das Mineralölgewerbe prognostiziert einen strukturellen Rückgang der Mineralölnachfrage, der ab 2008 spürbar sein wird und sich in den kommenden Jahren fortführen wird. So dürfte sich zum Beispiel der Absatz von Treibstoff und Heizöl in Deutschland bis 2025 um 25 % reduzieren. Ursache dieser Entwicklung ist unter anderem die kontinuierliche Effizienzsteigerung der Motoren. Bis 2010 wird der Dieserverbrauch allerdings ansteigen.

Diese Prognosen, die vom Ölgewerbe stammen, deuten einen langfristigen strukturellen Rückgang der Beförderungsnachfrage an.

#### **Chemiesektor**

Der Aufschwung in diesem Bereich setzte sich im Jahre 2007 fort. So erhöhten sich die Beförderungsmengen über das ganze Jahr betrachtet um 10%. Auch in den ersten zwei Monaten des Jahres 2008 sind die beförderten Gütermengen trotz eines leichten Rückgangs im Januar allgemein um etwa 5,7 % gestiegen. Bei der chemischen Industrie herrscht seit März wieder mehr Zuversicht für die kommenden Monate. So dürfte für die nächsten Monate auch eine positive Entwicklung der Nachfrage an die Binnenschifffahrt zu erwarten sein.

#### b) Frachtniveau

Wegen der allgemein schwachen Nachfrage im Jahre 2007 haben sich die Frachten insbesondere im Erdölbereich auf einem zu niedrigen Niveau bewegt, um vor allem den immer höheren Bunkerpreisen gerecht zu werden. Auch einige zeitlich begrenzte saisonal bedingte Steigerungen konnten die betriebswirtschaftliche Lage nicht bedeutend verbessern. In den ersten Monaten des Jahres 2008 war bei Niedrigwasser eine Belebung dieses Marktes feststellbar. Dadurch haben in dieser Zeit auch die Frachten wieder angezogen.

### IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Im Jahre 2007 sind über 165 000 t neue Tonnage auf dem **Trockenschifffahrtsmarkt** eingesetzt worden.

In Anzahl Schiffen ausgedrückt, besitzen 80% der neu eingesetzten Gütermotorschiffe eine Tragfähigkeit von über 3000 t und 16 % eine Tragfähigkeit zwischen 2000 und 3000 t. Bei den Schubleichtern verfügen über 60 % der Neubauten über eine Tragfähigkeit zwischen 2000 und 3000 t. Die übrigen Schiffe sind entweder noch größer (etwa 3500 t) oder kleiner (etwa 1500 t). Betrachtet man die Zeitreihe 2002 - 2007, so zeigt sich, dass in diesen Jahren rund 339 Einheiten neu auf den Markt gekommen sind (davon sind 2/3 Gütermotorschiffe und 1/3 Schubleichter), was einer Zunahme der Tonnage um etwa 8,6 % entspricht.

Bei den **Tankschiffen** wurden im Jahr 2007 über 50 000 t neue Tonnage auf den Markt gebracht. Davon entfielen 30% der Einheiten auf die Tonnageklasse unter 2000 t, 35 % auf die Tonnageklasse zwischen 2000 und 3000 t, und 35% auf Einheiten über 3000 t.

In den Jahre 2002 bis 2007 wurden 226 neue Einheiten (fast ausschließlich Tankmotorschiffe) eingesetzt. Geht man davon aus, dass gleichzeitig Abwrackungen alter Einheiten nicht stattgefunden haben, entspricht dies einer Steigerung der Tonnage um ca. 32,6 %.

## **V. Schlussfolgerungen und Perspektiven**

In den letzten Monaten wurden die Wirtschaftsprognosen in der EU des Öfteren gemäßigt, als Vorzeichen einer noch nicht genau einzuschätzenden Wirtschaftsflaute in Europa. So wird für das Jahr 2008 ein BIP-Wachstum von nur 2 % erwartet gegenüber 2,7 % für 2007. Inwiefern die Beförderungsnachfrage an die Binnenschifffahrt in den kommenden Monaten von dieser allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung beeinflusst wird, ist zurzeit noch offen.

### ***Trockenschifffahrt:***

Wenn auch der neu eingesetzte Schiffsraum über eine erhöhte Produktivität verfügt, scheint die Entwicklung im Trockenschifffahrtsbereich nicht Besorgnis erregend, da die Nachfrage an die Trockenschifffahrt sich strukturell auf einem ähnlichen Wachstumskurs befindet, wie das Laderaumangebot. Das durchschnittliche Niveau der Frachten in den letzten Jahren bestätigt dieses Empfinden.

### ***Tankschifffahrt :***

Die Tankschifffahrt befindet sich in einer Restrukturierungsphase. Die Beförderungsnachfrage aus dem Chemiesektor steigt, wohingegen diejenige für Erdölprodukte (2/3 des Marktes) abnimmt. Global gesehen stagniert die Nachfrage an die Tankschifffahrt. Die Entwicklung der Doppelhüllenkapazitäten und das bisherige Nichtausscheiden von Einhüllenschiffen aus dem Markt könnten in Zukunft zu einer heiklen Situation führen. Ein durchschnittlich niedriges Frachtniveau für die Erdölprodukte und die Tatsache, dass Einhüllenschiffsbetreiber beginnen in finanzielle Schwierigkeiten geraten, scheint diese Prognose zu bestätigen.

### ***Betriebsbedingungen im Jahre 2007:***

#### ***Kostenseite:***

##### ***- Steigerung der Wartungskosten***

Engpässe in den Schiffswerften, bedingt durch die hohe Nachfrage im Schiffbau, haben zu einem Anstieg der Wartungskosten geführt. Dieser hat zwei Ursachen: zum einen die hohen Stahlpreise, zum anderen eine Preiserhöhung von Seiten der Werften als Folge der hohen Nachfrage.

##### ***- Steigerung der Lohnkosten***

Die Transportnachfrage sowie Personalmangel haben zu einer Steigerung der Lohnkosten geführt.

- *Wiederum Rekordhöhen für Bunkerpreise*

In der zweiten Hälfte des Jahres 2007 und den ersten Monaten des Jahres 2008 sind die Gasölpreise stark angestiegen. Eine Trendwende ist nicht in Sicht. Die Hauptleidtragenden dieser Situation befinden sich im Tankschiffahrtsbereich, wo diese erhebliche Kostenerhöhung mit niedrigen Frachten einhergeht.

***Einnahmenseite:***

- Die Frachten in der Trockenschiffahrt bewegten sich dank einer hohen Beförderungsnachfrage im Schnitt auf einem höheren Niveau als im Vorjahr.
- In der Tankschiffahrt haben sich die Frachten in Folge schwacher Beförderungsnachfrage und ausreichender Wasserstände in den meisten Fällen auf einem sehr niedrigen Niveau bewegt, außer am Jahresende, als auf diesem Markt eine leichte Belebung erkennbar war.

### Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (jährlich)

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

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	28342	5559	780	87	27562	5472
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	32569	8386	7924	1719	24645	6667
4 Erze u. Metallabfälle	33693	4136	2165	343	31528	3793
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	12376	2377	6600	1120	5776	1257
6 Steine, Erden u. Baustoffe	41337	7574	31254	5831	10083	1743
7 Düngemittel	4197	1182	1765	466	2432	716
8 Chemische Erzeugnisse	16514	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
<b>Total</b>	<b>206659</b>	<b>43359</b>	<b>80097</b>	<b>17172</b>	<b>126562</b>	<b>26187</b>

Entwicklung im Vergleich zu 2006 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3,73	-1,54	-4,79	-8,28	41,45	29,78
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5,28	4,95	2,17	6,77	7,53	3,89
2 Feste mineralische Brennstoffe	3,06	0,92	-30,51	-36,78	4,01	1,52
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-10,39	-14,88	15,27	22,98	-18,64	-24,64
4 Erze u. Metallabfälle	1,83	2,30	-4,76	-7,00	2,29	3,14
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	15,70	16,32	5,32	12,41	27,56	19,81
6 Steine, Erden u. Baustoffe	2,82	4,26	1,94	4,58	5,56	3,21
7 Düngemittel	2,43	3,64	6,46	11,59	-0,49	-1,54
8 Chemische Erzeugnisse	10,18	6,26	10,02	4,69	10,28	6,96
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	7,28	6,39	5,06	4,72	11,55	9,40
99 darunter besondere Transportgüter	7,53	6,40	5,46	4,62	11,44	9,51
<b>Total</b>	<b>2,53</b>	<b>0,77</b>	<b>3,75</b>	<b>5,43</b>	<b>1,77</b>	<b>-2,28</b>

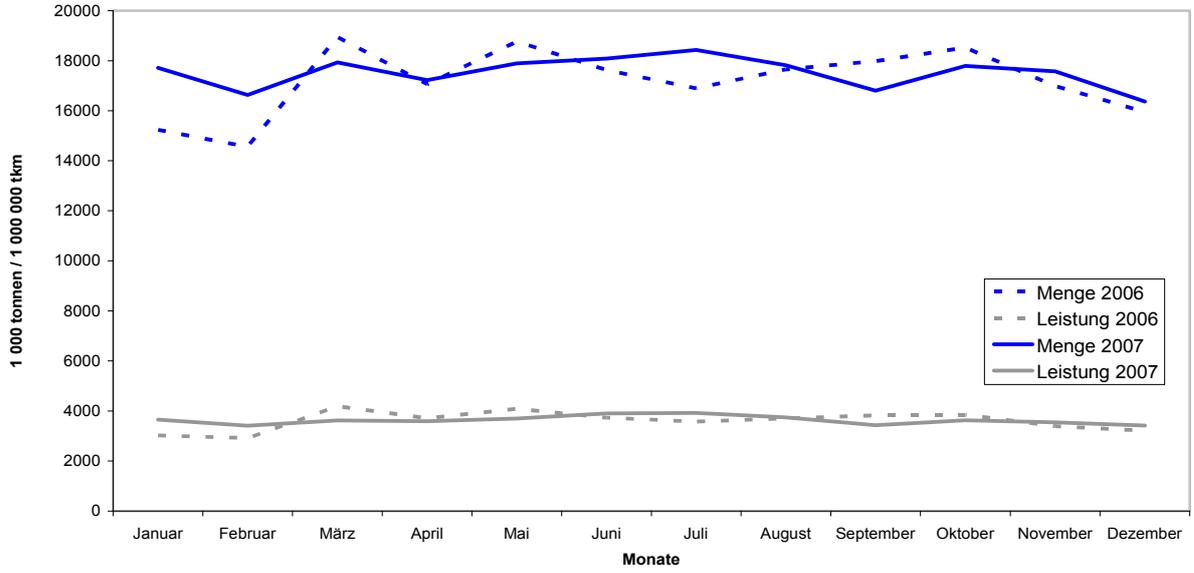
### Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

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

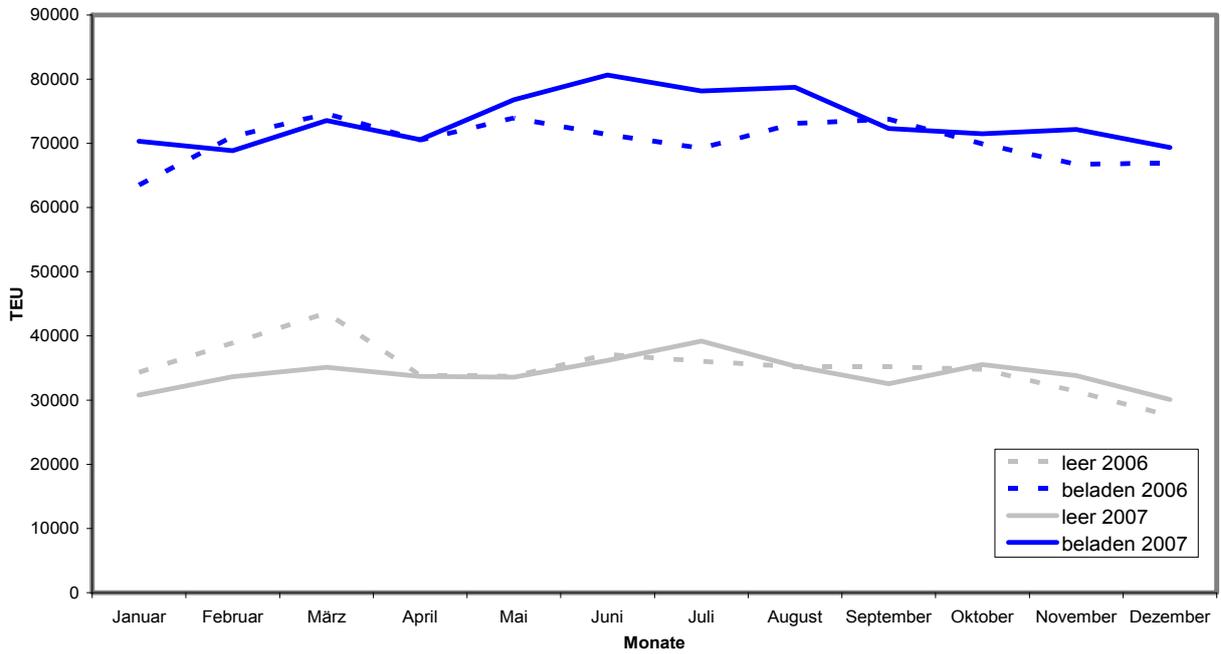
2. Halbjahr 2006	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3874	1170	3150	955	724	215
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5824	1282	2440	476	3384	806
2 Feste mineralische Brennstoffe	13596	2504	320	37	13276	2467
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16748	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	8279	1788	3060	521	5219	1267
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9400	2894	6212	1869	3188	1025
99 darunter besondere Transportgüter	8847	2781	5828	1777	3019	1004
<b>Total</b>	<b>104245</b>	<b>21625</b>	<b>40316</b>	<b>8574</b>	<b>63929</b>	<b>13051</b>

Entwicklung im Vergleich zum 2. Halbjahr 2006 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0,83	-2,99	-7,75	-9,74	38,12	26,98
1 Nahrungs- u. Futtermittel	3,95	9,05	1,76	13,87	5,53	6,20
2 Feste mineralische Brennstoffe	8,14	12,34	-1,56	-10,81	8,38	12,69
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-11,83	-17,71	11,62	12,49	-19,17	-25,67
4 Erze u. Metallabfälle	0,40	-2,95	-6,45	-13,50	0,83	-2,08
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	7,77	8,39	5,42	8,78	10,32	8,05
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-1,30	2,69	-3,06	3,01	4,18	1,63
7 Düngemittel	5,15	5,81	5,32	7,00	5,02	5,01
8 Chemische Erzeugnisse	10,33	7,44	14,80	13,24	7,70	5,05
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	7,56	6,77	5,57	5,14	11,45	9,76
99 darunter besondere Transportgüter	7,72	6,54	5,71	4,67	11,59	9,86
<b>Total</b>	<b>1,30</b>	<b>0,57</b>	<b>1,82</b>	<b>4,41</b>	<b>0,97</b>	<b>-1,95</b>

Monatliche Entwicklung der beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen auf dem traditionellen Rhein

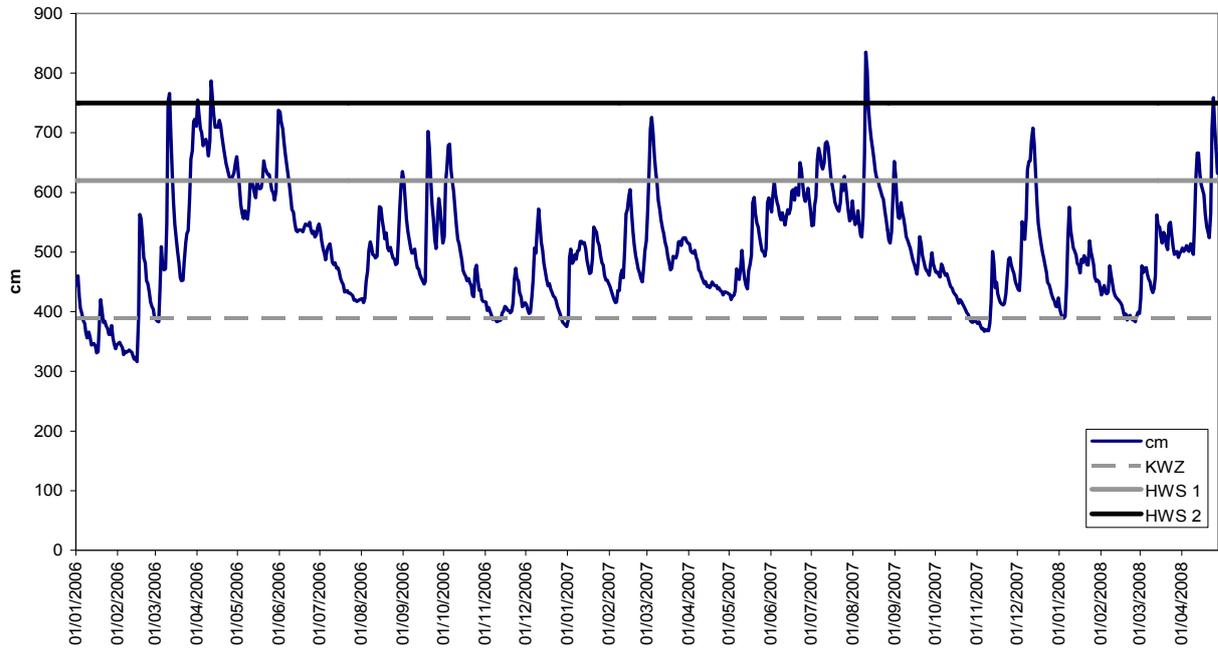


Monatliche Entwicklung der Containerbeförderungen auf dem traditionellen Rhein

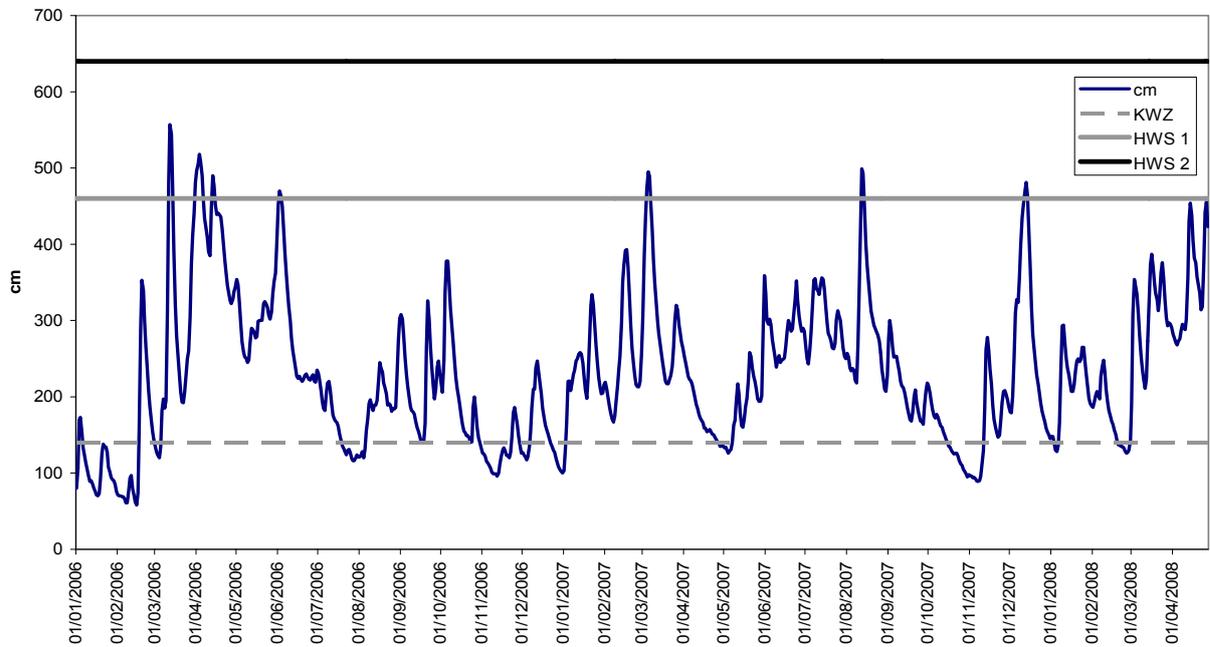


### Wasserführung auf dem Rhein

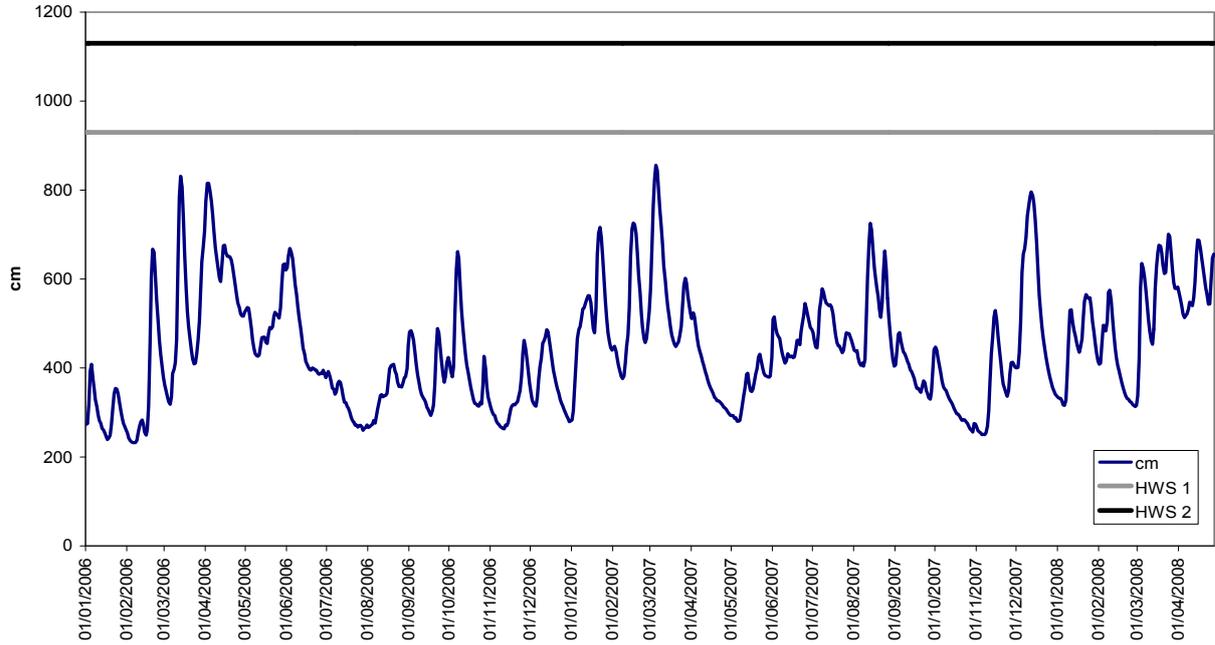
#### Wasserstände in Maxau



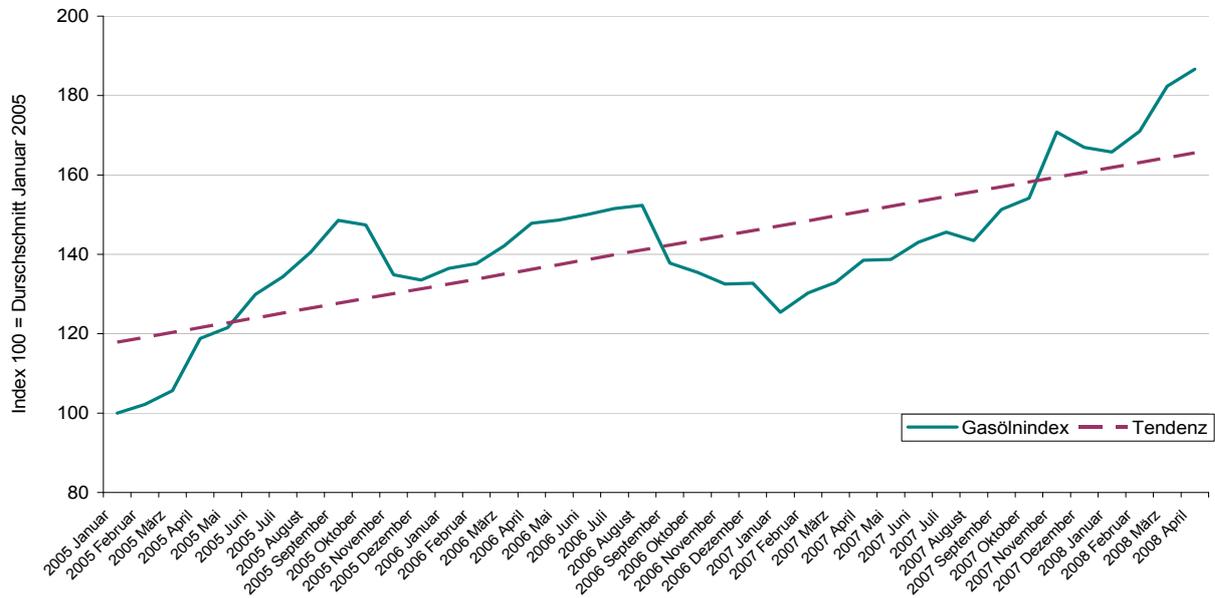
#### Wasserführung in Kaub



### Wasserführung in Ruhrort



### Entwicklung der Gasölpreise



### Stand der Neubauten am Anfang des Jahres 2008

Schiffstyp	2002			2003			2004			2005		
	Anzahl	Tonnage	kW									
Gütermotorschiffe	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400	34	87645	27490
Güterschubleichter	29	37180		28	78156		14	23636		12	11401	
<b>Insgesamt</b>	<b>74</b>	<b>150294</b>	<b>56138</b>	<b>62</b>	<b>167832</b>	<b>41894</b>	<b>42</b>	<b>94962</b>	<b>34400</b>	<b>46</b>	<b>99046</b>	<b>27490</b>
Tankmotorschiffe	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236	46	130860	43736
Tankschubleichter	2	178		1	1800		3	2427		2	2527	
<b>Insgesamt</b>	<b>24</b>	<b>65726</b>	<b>30547</b>	<b>46</b>	<b>133255</b>	<b>50332</b>	<b>57</b>	<b>142145</b>	<b>61236</b>	<b>48</b>	<b>133387</b>	<b>43736</b>
Schubboote	2		1276	0		0	1		992	0		0
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177	0		0
<b>Insgesamt</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>	<b>0</b>		<b>0</b>
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021	5		6280
Ausflugsschiffe	9		4834	1		1566	1		662	5		2832
<b>Insgesamt</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>	<b>10</b>		<b>9112</b>

Schiffstyp	2006			2007			total 2002 - 2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	33	93985	26637	35	111655	31460	209	567401	218019
Güterschubleichter	18	18385		29	54336		130	223094	
<b>Insgesamt</b>	<b>51</b>	<b>112370</b>	<b>26637</b>	<b>64</b>	<b>165991</b>	<b>31460</b>	<b>339</b>	<b>790495</b>	<b>218019</b>
Tankmotorschiffe	28	77565	24637	23	50333	16534	218	595479	227022
Tankschubleichter	0	0	0	0	0	0	8	6932	
<b>Insgesamt</b>	<b>28</b>	<b>77565</b>	<b>24637</b>	<b>23</b>	<b>50333</b>	<b>16534</b>	<b>226</b>	<b>602411</b>	<b>227022</b>
Schubboote	0		0	1		0	4	0	2268
Schleppboote	0		0				5	0	12126
<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>1</b>		<b>0</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>14394</b>
Kabinenschiffe	4	1644	3186	2		1816	43	1644	35792
Ausflugsschiffe	2	1959	2244	1		1570	19	1959	13708
<b>Insgesamt</b>	<b>6</b>		<b>5430</b>	<b>3</b>		<b>3386</b>	<b>62</b>	<b>3603</b>	<b>49500</b>

Schiffstyp	2008		
	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	1	3585	2028
Güterschubleichter	0	0	
<b>Insgesamt</b>	<b>1</b>	<b>3585</b>	<b>2028</b>
Tankmotorschiffe	2	5135	2338
Tankschubleichter	0	0	
<b>Insgesamt</b>	<b>2</b>	<b>5135</b>	<b>2338</b>
Schubboote	0	0	0
Schleppboote	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Kabinenschiffe	0	0	0
Ausflugsschiffe	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Quelle IVR

## **PROTOKOLL 16**

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

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 17**

### **Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

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

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

in der Auffassung, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse für die ZKR eine vorrangige Aufgabe darstellt, die eine rasche Inkraftsetzung der notwendigen Änderungen an der Patentverordnung Rhein rechtfertigt,

in der Erwägung, dass daher eine solche Anerkennung die Änderung der Patentverordnung Rhein nach § 1.07 dieser Verordnung gerechtfertigt erscheint,

unter Bezugnahme auf das Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

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

#### **I**

Erkennt die Gültigkeit folgender deutscher Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein an:

- das Schifferpatent A und
- das Schifferpatent B,

die von den zuständigen deutschen Behörden nach der Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt vom 15. Dezember 1997, zuletzt geändert durch § 501 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl I Seite 2407 ff), ausgestellt worden sind.

sofern folgende zusätzliche Auflagen erfüllt sind:

- Diese Zeugnisse sind auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spycck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein gültig,
- der Inhaber muss nach Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die deutsche Delegation verpflichtet sich, der ZKR alle späteren Änderungen ihrer nationalen Regelung für den Erwerb der nach diesem Beschluss anerkannten Schiffsführerzeugnisse bekannt zu geben.

## II

Erkennt die Gültigkeit folgender niederländischer Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein an:

- Groot vaarbewijs A
- Groot vaarbewijs B
- Groot vaarbewijs I
- Groot vaarbewijs II,

die von den zuständigen niederländischen Behörden auf der Grundlage des „Binnenschepenwet, Stb. 1981, 678“, geändert durch „Stb. 2007.176“, ausgestellt worden sind,

sofern die folgenden zusätzlichen Auflagen erfüllt sind:

- Diese Zeugnisse sind auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein gültig,
- die Inhaber müssen mindestens 21 Jahre alt sein,
- der Inhaber des Groot vaarbewijs I oder des Groot vaarbewijs II ist nur bis zum Erreichen des 50. Lebensjahr zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt.
- der Inhaber des Groot vaarbewijs A oder des Groot vaarbewijs B muss nach Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die niederländische Delegation verpflichtet sich, der ZKR alle späteren Änderungen ihrer nationalen Regelung für den Erwerb der nach diesem Beschluss anerkannten Schiffsführerzeugnisse bekannt zu geben.

## III

Erkennt die Gültigkeit folgender belgischer Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein an:

- Schiffsführerzeugnis/vaarbewijs A
- Schiffsführerzeugnis/vaarbewijs B

die von den zuständigen belgischen Behörden auf der Grundlage des Gesetzes vom 21. Mai 1991 und des königlichen Erlasses vom 23. Dezember 1998 in der durch den königlichen Erlass vom 27. März 2007 geänderten Fassung ausgestellt worden sind,

sofern die folgenden zusätzlichen Auflagen erfüllt sind:

- Diese Zeugnisse sind auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein- km. 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster in der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein gültig,
- die Inhaber müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

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

Die belgische Delegation verpflichtet sich, der ZKR alle späteren Änderungen ihrer nationalen Regelung für den Erwerb der nach diesem Beschluss anerkannten Schiffsführerzeugnisse bekannt zu geben.

#### IV

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

Diese Änderungen, gelten vom 1. Oktober 2008 bis zum 30. September 2011.

Anlage

- Die Anlage C1 der Patentverordnung Rhein wird wie folgt formuliert

**Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse**

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
D	Schifferpatent A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig,  - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	<a href="#">Muster</a>
D	Schifferpatent B		Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	<a href="#">Muster</a>
NL	Groot vaarbewijs B			
NL	Groot vaarbewijs I	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber ist nur bis zum 50. Lebensjahr zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt.	bis zum 1. März 2001 durch den KOFs ausgestellt	<a href="#">Muster</a>
NL	Groot vaarbewijs II			

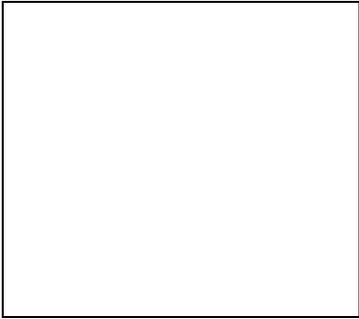
Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige Ausstellungsbehörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
B	Schiffsführerzeugnis/ Vaarbewijs A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber muss bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobilité en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Brüssel	<a href="#">Muster</a>
B	Schiffsführerzeugnis/ Vaarbewijs B			

**Deutsches Muster :**

**Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B**

(85 mm x 54 mm - Grundfarbe blau; entsprechend ISO-Norm 78.10)

(Vorderseite)

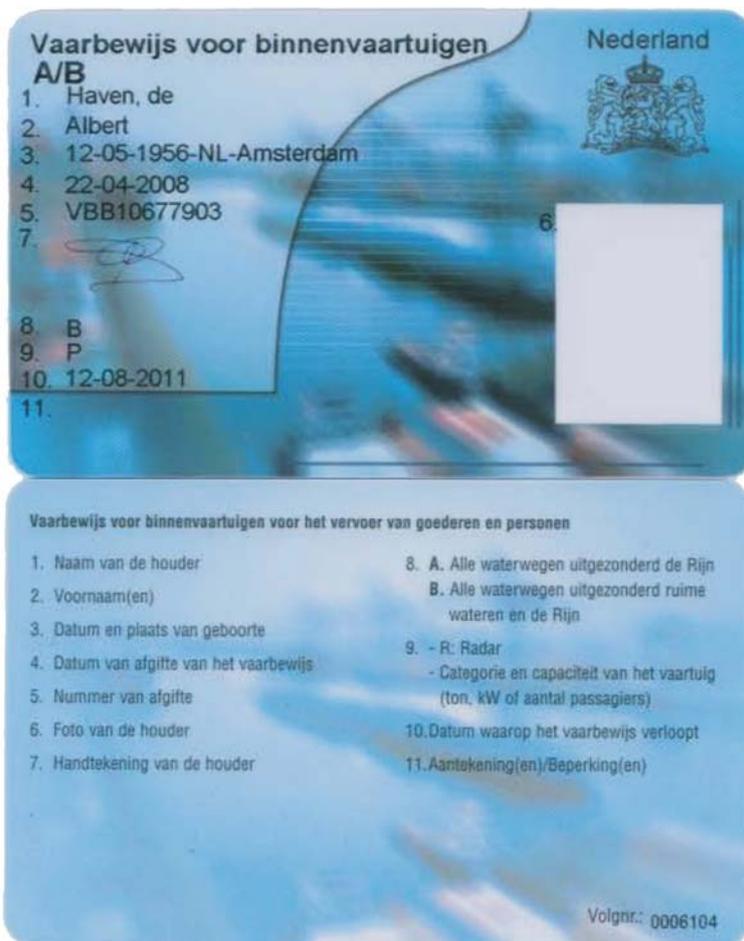
<b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT: A/B</b>	<b>Bundesrepublik Deutschland Wasser- und Schifffahrts- direktion xxx</b>
1. xxx	
2. xxx	
3. 01.01.1960 — D – Duisburg	
4. 02.01.1998	
7. ###	6. 
8. AB	
9. R, Tonnen, kW, > 1600	
10. 31.12.2009	
11.	5. xxx

(Rückseite)

<b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR</b>	
1. Name des Inhabers	9. — R (Radar) — Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, mehr als 1600 Fahrgäste)
2. Vorname(n)	10. Ungültigkeitsdatum
3. Geburtsdatum und -ort	11. Vermerk(e) Einschränkungen Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis
4. Ausstellungsdatum des Patentes	
5. Ausstellungsnummer	
6. Lichtbild des Inhabers	
7. Unterschrift des Inhabers	
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein B Alle Wasserstraßen außer Seeschifffahrtsstraßen und dem Rhein	

**Nederländische Muster :**

Groot vaarbewijs A en B  
(85 mm x 54 mm – Hintergrund blau)



Groot vaarbewijs I und II :

(Vorderseite)



(Rückseite)

Groot vaarbewijs I\*)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS I, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE HET JJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS EN DE DOLLARD)

**Kleine vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
  - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
  - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

**Grote vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II\*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

**Kleine vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
  - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
  - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

**Grote vaarbewijzen** zijn geldig voor het varen met alle schepen.

\*) Dieses Dokument kann auch durch den „Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken“ ausgestellt werden.

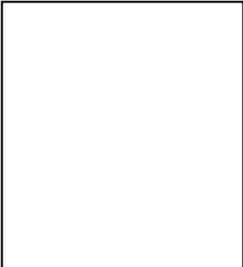
**Belgisches Muster :**

Het materiaal van de kaart moet voldoen aan ISO-norm 78.10  
(Material der Karte entsprechend ISO-Norm 78.10))

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN		BELGIE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUSSEL		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN	
1.	Naam van de houder
2.	Voornaam (namen)
3.	Datum en plaats van geboorte
4.	Datum van afgifte van het vaarbewijs
5.	Nummer van afgifte
6.	Foto van de houder
7.	Handtekening van de houder
8.	A. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd de Rijn B. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd maritieme waterwegen en de Rijn
9.	- R (radar) - P (meer den 12 personen)
10.	Datum waarop het vaarbewijs verboot
11.	Aantekening(en) Beperking(en)
Model van de Europese Unie	

Carte conforme à la norme ISO 78.10

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE		BELGIQUE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUXELLES		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1.	Nom du titulaire
2.	Prénom(s)
3.	Date et lieu de naissance
4.	Date de délivrance du certificat
5.	Numéro de délivrance
6.	Photographie du titulaire
7.	Signature du titulaire
8.	A. Valable sur toutes les voies d'eau sauf le Rhin B. Valable sur toutes les voies d'eau sauf les voies d'eau maritimes et le Rhin
9.	- R (radar) - P (plus de 12 personnes)
10.	Date d'expiration
11.	Mention(s) Restriction(s)
Modèle de l'Union européenne	

## PROTOKOLL 18

### Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B und des rumänischen Radarzeugnisses

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

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

in der Auffassung, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse für die ZKR eine vorrangige Aufgabe darstellt, die eine rasche Inkraftsetzung der notwendigen Änderungen an der Patentverordnung Rhein rechtfertigt,

in der Erwägung, dass daher eine solche Anerkennung die Änderung der Patentverordnung Rhein nach § 1.07 dieser Verordnung gerechtfertigt erscheint,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

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

#### I

Erkennt mit Inkrafttreten der dem Beschluss 2008-I-19 beigefügten Vereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B („brevet de căpitan fluvial A/B“), die von der rumänischen Schifffahrtsbehörde aufgrund des Ministerialerlasses 318/2006 vom 3. März 2006 erteilt worden sind, an,

sofern die folgenden zusätzlichen Bedingungen erfüllt sind:

- diese Zeugnisse sind nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig,
- Der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

II

Erkennt mit Inkrafttreten der dem Beschluss 2008-I-19 beigefügten Vereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des rumänischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt (« certificat de utilizator radar pe căile navigabile interioare »), das von der rumänischen Schifffahrtsbehörde aufgrund des Ministerialerlasses 318/2006 vom 3. März 2006 ausgestellt worden ist, an.

III

Beschließt gemäß §1.07 der Patentverordnung Rhein und sofern die Verwaltungsvereinbarung in Kraft getreten ist, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen von Anlage C1 der Patentverordnung Rhein.

Diese Änderungen gelten vom 1. Oktober 2008 bis zum 30. September 2011.

**Anlage**

- Die Anlage C1 der Patentverordnung Rhein ist wie folgt formuliert

**Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse**

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
RO	Schiffsführerzeugnis A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern.	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : <a href="mailto:ma@rna.ro">ma@rna.ro</a>	<a href="#">Muster</a>
RO	Schiffsführerzeugnis B			<a href="#">Muster</a>

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

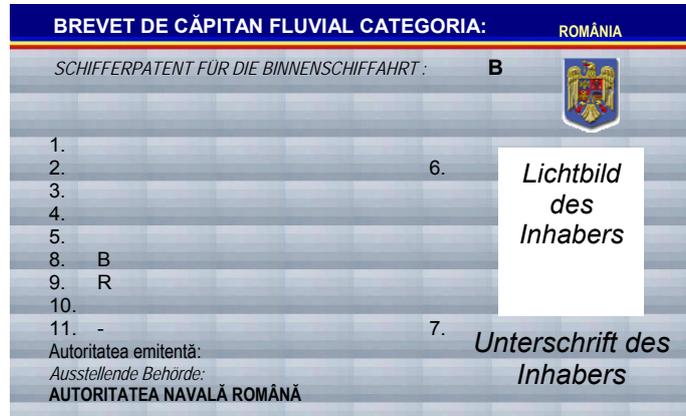
**Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt**

Staat	Name des anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	nationale Ausstellungsbehörde(n)	Muster
RO	Radarschiffsführerzeugnis für Binnenschiffahrtsstraßen	--	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : <a href="mailto:ma@ma.ro">ma@ma.ro</a>	<a href="#">Muster</a>

## MUSTER DER RUMÄNISCHEN SCHIFFSFÜHRERZEUGNISSE DER KLASSEN A UND B

### Schiffsführerzeugniss Klasse A

Vorderseite



Ausstellende Behörde : AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE

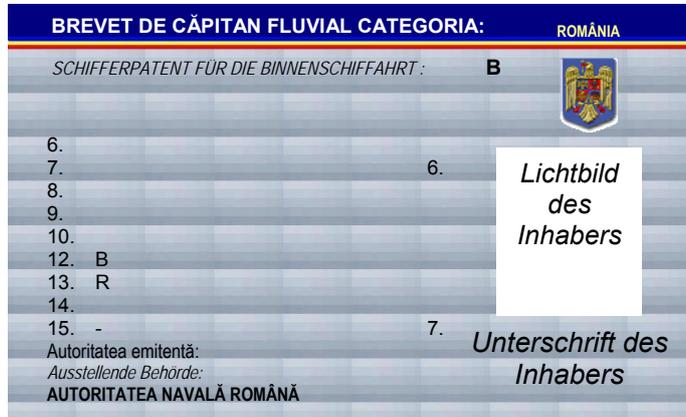
Rückseite



1. Name des Inhabers
2. Vorname
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Alle Binnengewässer, mit Ausnahme des Rheins
9. R (Radar) – Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)
10. Ungültigkeitsdatum
11. Vermerk, Einschränkungen

## Schiffsführerzeugnis Klasse B

Vorderseite



Ausstellende Behörde : AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE

Rückseite



1. Name des Inhabers
2. Vorname
3. Geburtsdatum und –ort
4. Ausstellungsdatum
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Alle Binnengewässer, mit Ausnahme des Rheins
9. R (Radar) – Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)
10. Ungültigkeitsdatum
11. Vermerk, Einschränkungen

# MUSTER DES RUMÄNISCHEN BEFÄHIGUNGSZEUGNISSES FÜR DIE RADARFAHRT

(Vorderseite)

ROMÂNIA

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
TRANSPORT MINISTERIUM  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ**  
RUMÄNISCHE SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE  
AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE



**CERTIFICAT**  
BEFÄHIGUNGSZEUGNIS  
CERTIFICAT  
**DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE**  
**NAVIGABILE INTERIOARE**  
FÜR DIE RADARFAHRT AUF  
BINNENWASSERSTRASSEN  
DE CONDUCTEUR AU RADAR SUR LES  
VOIES NAVIGABLES INTERIEURS

(Rückseite)

**CERTIFICAT DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE**  
**NAVIGABILE INTERIOARE**

Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen  
Certificat de conducteur au radar sur les voies navigables intérieures

**PRELUNGIREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI**

Verlängerung der Gültigkeit der Zeugnis  
La validité du certificat a été étendue



Nr.  
No .....  
.....

Semnătura titularului.....  
Unterschrift, Signature de titulaire

Nr. No	Data Datum Date	Locul Ort Lieu	Valabil până Gültig bis Validité	Director Direktor Directeur
1				
2				
3				

În conformitate cu Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 318/2006 privind obținerea certificatului de utilizator radar pe căile navigabile interioare și Recomandările Comisiei Dunării CD/SES/53/32/1995.

Auf Grund dem Ministerium für Verkehr, Konstruktionen und Tourismus no. 318/2006 bezüglich der Erteilung des Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen und den Empfehlungen der Donau Kommission CD/SES/53/32/1995.

Conformément à l'ordre du Ministère des Transports, des Constructions et du Tourisme o. 318/2006 relatif à l'obtenir du certificat du conducteur au radar sur les voies navigables intérieures et aux Recommandations de la Commission du Danube CD/SES/53/32/1995.

**Domnul**

Herr, Monsieur, .....

Născut la data de ..... în .....  
geboren am, né le, .....in/à.....

este autorizat pentru utilizarea radarului pe căile navigabile interioare

ist berechtigt, Radar auf Binnenwasserstraßen zu benutzen

est autorisé pour l'utilisation du radar sur les voies navigables intérieures

**AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ/DIRECTOR .....**

**RUMÄNISCHE SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE/DIREKTOR .....**

**AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE/DIRECTEUR .....**

**Data și locul înregistrării certificatului**

Datum und Ort .....

Date et lieu de l'enregistrement du Certificat .....

Galați

Seria 1010

## **PROTOKOLL 19**

### **Mit Rumänien abzuschließende Verwaltungsvereinbarung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

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

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7,

nachdem sie zu dem Schluss gekommen ist, dass es möglich ist, die rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B und die rumänischen Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anzuerkennen,

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

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

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

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

#### **Anlage**

**Arrangement administratif sur la coopération  
entre  
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
et  
le Ministère des transports de la Roumanie**

**concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude  
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des transports de la Roumanie,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

**Article 1<sup>er</sup>**

**Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite roumains des catégories A et B à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
  - Le titulaire doit être âgé de 21 ans ;
  - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
  - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement..

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

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1).

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

## Article 2

### Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> chiffre 1, sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Les autorités habilitées à délivrer la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. L'autorité roumaine compétente pour délivrer les certificats de conduite roumains des catégories A et B et le certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar est l'autorité navale roumaine, située à Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie.

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

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

### **Article 4**

#### **Réunion commune des commissions d'examen**

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

### **Article 5**

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

Les autorités compétentes rhénanes et roumaines s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Ces informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par le biais d'un outil électronique mis en place à cet effet.

## **Article 6**

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

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

## **Article 7**

### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

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

## **Article 8**

### **Dispositions finales**

1. Le Ministère des transports de la Roumanie notifiera à la CCNR au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2008 que toutes les formalités requises en vertu de la législation roumaine ont été accomplies et l'arrangement entrera en vigueur un mois après ladite notification.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante, pour le motif exposé à l'article 7(2). La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et roumain font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la Roumanie.

Fait à Strasbourg, le 29 mai 2008

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

Dan Alexandru PAVEL  
Directeur Général du Département  
des Affaires Européennes et Relations Internationales  
Ministère des Transports de la Roumanie

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit  
zwischen  
der Zentralkommission für Rheinschifffahrt  
und  
dem Verkehrsministerium Rumäniens**

**im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse  
für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrsministerium Rumäniens treffen

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

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

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

folgende Vereinbarung:

**Artikel 1**

**Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung rumänische Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,
- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen,
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

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

2. Die ZKR hat beschlossen durch Beschlussfassung das rumänische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen.

Die rumänischen zuständigen Behörden erkennen das Rheinschifffahrts-Radarpatent auf sämtlichen rumänischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

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

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Folgende Behörden sind befugt, das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. Auf rumänischer Seite ist zur Ausstellung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B und des rumänischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt die rumänische Schifffahrtsbehörde mit Sitz in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien, befugt.

4. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
5. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in Rumänien und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder von der rumänischen Behörde ausgestellt werden kann.

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

### **Artikel 4**

#### **Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen**

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

### **Artikel 5**

#### **Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote**

Die für die Rheinschifffahrt und die rumänischen zuständigen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig mit Hilfe eines zu diesem Zweck eingerichteten elektronischen Instruments denkbar.

## **Artikel 6**

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

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

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

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

## **Artikel 8**

### **Schlussbestimmungen**

1. Das Verkehrsministerium Rumäniens teilt der ZKR spätestens am 1. September 2008 mit, dass alle nach der rumänischen Gesetzgebung erforderlichen Formalitäten erfüllt worden sind, und die Vereinbarung tritt einen Monat nach dieser Mitteilung in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung aus dem in Artikel 7 (2) genannten Grund durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und rumänischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim rumänischen Verkehrsministerium hinterlegt.

Straßburg, den 29. Mai 2008

Jean-Marie WOEHLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission  
für die Rheinschifffahrt

Dan Alexandru PAVEL  
Generaldirektor der Abteilung Europäische  
Angelegenheiten und Internationale Beziehungen  
Verkehrsministerium Rumäniens

**Administratieve overeenstemming voor de samenwerking  
tussen  
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart  
en  
het Ministerie van Vervoer van Roemenië  
inzake Vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het Ministerie van Vervoer van Roemenië,

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

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

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

zijn het volgende overeen gekomen:

**Artikel 1**

**Wederzijdse erkenning**

1. De CCR heeft besloten door besluitvorming de Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid, en indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
  - de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn;
  - voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en de Spijsche Veer moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage A3 van het Patentreglement Rijn vermelde model worden overlegd;
  - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

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

2. De CCR heeft besloten door besluitvorming het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid.

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

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

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

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het radarpatent af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. De bevoegde Roemeense autoriteit voor het afgeven van Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs is de Roemeense scheepvaartautoriteit, met zetel in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië.

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

### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

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

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende ten doel gesteld:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over de toepassingsproblemen, overtredingen en over de mogelijke oplossingen;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de landen;
- vergelijking van de testmethoden van de beroepskennis in de verschillende landen;
- bijdragen aan de uniformering van de bewijzen.

### **Artikel 4**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies**

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

### **Artikel 5**

#### **Verspreiding van informatie over het intrekken en opschorten van bewijzen en over vaarverbod**

De bevoegde Rijnvaart- en Roemeense autoriteiten informeren elkaar onverwijld over het intrekken of opschorten van bewijzen of over een vaarverbod. Deze informatie wordt in eerste instantie via het CCR-secretariaat ter kennis gebracht. Vervolgens zou dat door middel van een daartoe ingericht elektronisch instrument kunnen gebeuren.

## **Artikel 6**

### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

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

## **Artikel 7**

### **Einde van de wederzijdse erkenning**

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

## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

1. Het Ministerie van vervoer van Roemenië deelt uiterlijk 1 september 2008 aan de CCR mede, dat aan alle krachtens de Roemeense wetgeving vereiste formaliteiten is voldaan, en de overeenstemming zal een maand na die kennisgeving in werking treden.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze, overeenstemming op grond van de in artikel 7, tweede lid, bedoelde reden, door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Roemeense tekst gelijkelijk authentiek is, wordt bij de secretaris-generaal van de CCR en bij het Roemeense Ministerie van Vervoer nedergelegd.

Gedaan te Straatsburg de 29 mei 2008

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

Dan Alexandru PAVEL  
Directeur-generaal van het  
Directoraat-generaal van Europese aangelegenheden  
en Internationale betrekkingen  
Ministerie van Vervoer van Roemenië

**Acord administrativ privind cooperarea  
între  
Comisia Centrală pentru Navigație pe Rin  
și  
Ministerul Transporturilor din România**

**privind brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar**

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și Ministerul Transporturilor din România,

În dorința de a simplifica obligațiile personalului navigant și de a facilita libera circulație a echipajelor,

Exprimând prin acest Acord voința de „accelerare a cooperării paneuropene pentru liberalizarea și întărirea transportului fluvial” exprimate la Conferința Paneuropeană de la Rotterdam (2001) și București (2006),

Constatând că recunoașterea reciprocă a brevetelor de conducător de navă și certificatelor de utilizator radar trebuie însoțită de mecanisme de cooperare administrativă între autoritățile pentru navigația pe Rin și autoritățile române, în special pentru a garanta echivalarea în timp util a diplomelor, dezvoltarea practicilor comune și stabilirea unui sistem eficient pentru schimbul de informații,

Au convenit următoarele:

**Articolul 1**

**Recunoașterea reciprocă**

1. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a brevetelor de conducător de navă din categoriile A și B emise de autoritățile competente române, dacă următoarele condiții suplimentare sunt îndeplinite:
  - Titularul a împlinit vârsta de 21 de ani
  - Titularul trebuie să prezinte o atestare conform anexei A3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin, care să ateste cunoașterea sectorului aflat între Iffezheim și Bac de Spijk, pentru a naviga pe acest sector.
  - Titularul care a împlinit vârsta de 50 de ani trebuie să prezinte un certificat care să ateste capacitatea sa fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin și care trebuie reînnoit conform modalităților prevăzute de regulamentul menționat.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea brevetului valabil pe tot sectorul navigabil al Rinului, denumit „Grande Patente”, pe toate căile navigabile interioare ale României, fără condiții suplimentare.

2. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile române.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile competente pe Rin, pe toate căile navigabile interioare ale României.

## Articolul 2

### Autorități competente

1. Autoritățile competente pentru emiterea „Grande Patente” și certificatului de cunoaștere a sectorului menționat la art. 1, alineatul 1, sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg, strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru vavigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

2. Autoritățile competente pentru emiterea Certificatului de utilizator radar sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg, strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru navigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

3. Autoritatea română competentă pentru emiterea brevetelor române din categoria A și B și certificatelor de utilizator radar este Autoritatea Navală Română, cu sediul în Constanța Port, nr. 1, 900900, Constanța, România.

4. Părțile se vor informa fără întârziere cu privire la orice modificare în lista autorităților competente conform art. 6 din prezentul Acord.
5. Constatând echivalența condițiilor de reînnoire a brevetelor emise de autoritățile competente pe Rin și cele române, atunci când titularul unui brevet împlinește vârsta de 50 de ani, certificatul suplimentar privind capacitatea fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul de acordare a brevetelor pe Rin, poate fi emis fie de o autoritate competentă pe Rin, fie de autoritatea română.

### **Articolul 3**

#### **Reuniuni comune**

O reuniune comună este organizată, de fiecare dată când este necesar, cu experți din statele membre ale CCNR și din România. La această reuniune vor putea participa și experți din statele ale căror brevete de conducător de navă și certificate de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin precum și din statele și organizațiile internaționale care dețin statutul de observator în cadrul CCNR. Secretariatul CCNR va furniza suportul logistic necesar pentru organizarea acestor reuniuni.

Reuniunea comună are în principal următoarele obiective:

- de a contribui la evoluția și adaptarea legislativă care vor fi necesare în viitor, astfel încât acestea să fie în concordanță cu diferitele reglementări;
- de a discuta dificultățile de aplicare întâmpinate, încălcările constatate și răspunsurile ce se doresc a fi transmise;
- de a coordona mecanismele de control între state;
- de a compara modul de organizare a examinărilor privind cunoștințele profesionale aplicate în diverse state;
- de a contribui la uniformizarea modului de obținere a brevetelor și certificatelor.

### **Articolul 4**

#### **Reuniunea comună a comisiei de examinare**

O reuniune comună a comisiilor de examinare pentru navigația pe Rin și cele române se va organiza periodic, în vederea realizării schimbului de experiență și de informare privind eventualele dificultăți de aplicare întâmpinate și în vederea stabilirii unor practici comune. La această reuniune pot lua parte comisiile de examinare ale statelor în care brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin și ale statelor cu statut de observator în cadrul CCNR.

### **Articolul 5**

#### **Transmiterea informațiilor privind deciziile de retragere, suspendare și interdicție de a naviga**

Autoritățile competente pentru navigația pe Rin și cele române se informează reciproc și fără întârziere cu privire la toate deciziile de retragere sau suspendare a brevetelor, sau la toate măsurile întreprinse pentru interdicția de a naviga. Aceste informații se vor transmite inițial prin intermediul Secretariatului CCNR. Pe termen lung, acestea pot fi transmise prin intermediul instrumentelor electronice, instalate în acest scop.

## **Articolul 6**

### **Obligația de informare și dialog în cazul modificării reglementărilor**

Părțile se informează reciproc, fără întârziere și independent de reuniunile comune, despre modificările și completările avute în vedere pentru reglementările lor. Acestea se consultă înainte de a începe procedura de adoptare a acestora, pentru a evita apariția neconcordanțelor între cele două reglementări. În caz de modificare, acestea transmit fără întârziere reglementările modificate, cu precizarea datei de intrare în vigoare.

## **Articolul 7**

### **Încetarea recunoașterii reciproce**

1. În cazul în care, în urma modificării unei reglementări, una dintre părți apreciază că nu mai sunt echivalente condițiile de obținere a brevetului de conducător de navă sau certificatului de utilizator radar, părțile se vor întâlni în vederea negocierii unei soluții pentru menținerea recunoașterii reciproce a certificatelor în cauză.
2. În cazul în care, în urma negocierilor, una dintre părți consideră în continuare că reglementările nu sunt echivalente, decizia de recunoaștere reciprocă a certificatelor poate fi anulată. Această decizie va intra în vigoare la douăsprezece luni după notificarea ei celeilalte părți.

## **Articolul 8**

### **Dispoziții finale**

1. Ministerul Transporturilor va notifica CCNR până la data de 1 septembrie 2008 cu privire la îndeplinirea tuturor formalităților prevăzute de legislația română necesare pentru intrarea în vigoare a Acordului și Acordul va intra în vigoare la o lună de la data notificării menționate.
2. Fiecare parte contractantă poate denunța prezentul Acord prin notificare adresată în scris celeilalte părți contractante, pentru motivele prevăzute la art. 7 alineatul 2. Denunțarea va produce efecte la douăsprezece luni de la primirea notificării de către cealaltă parte.
3. O versiune originală a Acordului în limbile franceză, germană, olandeză și română fiind egal autentice, trebuie depozitate la Secretariatul general al CCNR și la Ministerul Transporturilor din România.

Încheiat la Strasbourg, la data de 29 mai 2008

Jean-Marie WOEHRLING  
Secretar General  
Comisia Centrală  
pentru Navigația pe Rin

Alexandru Dan PAVEL  
Director General  
Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale  
Ministerul Transporturilor din România

## PROTOKOLL 20

### Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07)

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,

beschließt die Änderung des § 4.07 Nr. 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung gilt vom 1. Oktober 2008 bis zum 31. März 2011. Die Anordnung vorübergehender Art zu der in der Anlage aufgeführten Bestimmung, die am 1. Oktober 2008 noch gilt, wird zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

#### Anlage

*§ 4.07 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:*

- „1. Fahrzeuge, ausgenommen Seeschiffe, dürfen nur dann AIS nutzen, wenn sie mit einem Inland AIS Gerät nach § 7.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgerüstet sind. Die Geräte müssen in gutem Betriebszustand sein.  
Kleinfahrzeuge müssen außerdem mit einer in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff--Schiff ausgerüstet sein.“

## PROTOKOLL 21

### **Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

zur definitiven Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die sich in der Zwischenzeit in der praktischen Anwendung bewährt haben,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die definitive Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 sowie die redaktionellen Anpassungen, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen treten am 1. April 2009 in Kraft. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. April 2009 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

#### **Anlage**

1. *§ 1.08 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:*

„4. Unbeschadet der Nummer 3 müssen die unter Nummer 44 im Schiffsattest eingetragenen Einzelrettungsmittel für Fahrgäste in einer der Verteilung der Fahrgäste entsprechenden Anzahl für Erwachsene und für Kinder an Bord vorhanden sein, wobei für Kinder bis zu 30 kg Körpergewicht oder 6 Jahren Alter nur Feststoffwesten nach den in § 10.05 Nr. 2 Rheinschiffsuntersuchungsordnung genannten Normen zulässig sind.“

2. *§ 1.10 wird wie folgt geändert:*

a) *Nummer 1 Buchstabe x und y werden wie folgt gefasst:*

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

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

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

- „2. Die Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe a, e und f müssen jedoch nicht mitgeführt werden auf Schubleichtern, auf denen eine Metalltafel nach folgendem Muster angebracht ist:

EINHEITLICHE EUROPÄISCHE SCHIFFSNUMMER: ..... - R  
SCHIFFSATTEST

- NUMMER: .....

- SUK: .....

- GÜLTIG BIS: .....

wobei der Hinweis auf die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde in einem Großbuchstaben R nach der einheitlichen europäischen Schiffsnummer besteht.

Sofern der Schubleichter über eine amtliche Schiffsnummer verfügt, ist dieser Begriff auf der Metalltafel anzubringen und die amtliche Schiffsnummer des Schubleichters anzugeben.

Die geforderten Angaben müssen auf der Metalltafel in gut lesbaren Buchstaben von mindestens 6 mm Höhe eingeschlagen oder eingekörnt sein.

Die Metalltafel muss mindestens 60 mm hoch und 120 mm lang sein. Sie muss gut sichtbar und dauerhaft auf der hinteren Steuerbordseite des Schubleichters befestigt sein.

Die Übereinstimmung der Angaben auf der Metalltafel, mit Ausnahme des Buchstabens R, mit denen im Schiffsattest des Schubleichters muss von einer Schiffsuntersuchungskommission dadurch bestätigt sein, dass ihr Zeichen auf der Metalltafel eingeschlagen ist.

Die Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe a, e und f muss der Eigentümer des Schubleichters aufbewahren.

Auf die Mitführung der Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe x kann verzichtet werden, wenn zusätzlich die Typgenehmigungsnummer nach Anlage J Teil I Nr. 1.1.3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Metalltafel angebracht ist.“

3. § 1.13 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Es ist verboten, Schifffahrtszeichen (z.B. Tonnen, Schwimmstangen, Baken, Wahrschauflöße mit Schifffahrtszeichen) zum Festmachen oder Verholen von Fahrzeugen zu benutzen, sie zu beschädigen oder unbrauchbar zu machen.“

4. § 1.19 wird wie folgt gefasst:

**„§ 1.19**

*Besondere Anweisungen*

Der Schiffsführer hat die Anweisungen zu befolgen, die ihm von den Bediensteten der zuständigen Behörden für die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt erteilt werden. Dies gilt auch im Falle der grenzüberschreitenden Nacheile.“

5. § 1.25 wird wie folgt gefasst:

**„§ 1.25**

*Anordnungen, Erlaubnisse und Genehmigungen*

Anordnungen, Erlaubnisse und Genehmigungen können von der zuständigen Behörde mit Auflagen und Bedingungen versehen werden.“

6. § 2.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. An jedem Fahrzeug – mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge und der Seeschiffe – müssen entweder auf dem Schiffskörper oder auf dauerhaft befestigten Platten oder Schildern folgende Kennzeichen angebracht sein:

a) sein Name, der auch eine Devise sein kann.

Der Name ist auf beiden Seiten des Fahrzeugs und, mit Ausnahme von Schubleichtern, auch von hinten sichtbar anzubringen. Wird eine solche Aufschrift bei einem Fahrzeug, das gekuppelte Fahrzeuge oder einen Schubverband fortbewegt, verdeckt, ist der Name auf Tafeln in der Richtung, in der die Aufschrift verdeckt ist, gut sichtbar zu zeigen.

In Ermangelung eines Namens für das Fahrzeug ist entweder der Name der Organisation, der das Fahrzeug gehört, oder deren gebräuchliche Abkürzung, erforderlichenfalls mit einer Nummer dahinter, oder die Registernummer anzubringen, welcher der Buchstabe oder die Buchstabengruppe des Landes folgt, in dem der Heimat- oder Registerort liegt (Anlage 1);

b) sein Heimat- oder Registerort.

Der Name des Heimat- oder Registerortes ist entweder auf beiden Seiten oder am Heck des Fahrzeugs anzubringen; ihm folgt der Buchstabe oder die Buchstabengruppe des Landes, in dem der Heimat- oder Registerort liegt;

- c) seine einheitliche europäische Schiffsnummer, die aus acht arabischen Ziffern besteht. Die drei ersten Ziffern dienen der Bezeichnung des Landes und der Ausgabestelle dieser einheitlichen europäischen Schiffsnummer. Diese Kennzeichnung ist nur für die Fahrzeuge verbindlich, denen eine einheitliche europäische Schiffsnummer erteilt wurde;
- d) seine amtliche Schiffsnummer, die aus sieben arabischen Ziffern besteht, denen gegebenenfalls ein Kleinbuchstabe folgt. Die beiden ersten Ziffern dienen der Bezeichnung des Landes und der Ausgabestelle dieser amtlichen Schiffsnummer. Diese Kennzeichnung ist nur für die Fahrzeuge verbindlich, denen eine amtliche Schiffsnummer erteilt wurde, die noch nicht in eine einheitliche europäische Schiffsnummer umgewandelt wurde.

Die einheitliche europäische Schiffsnummer und die amtliche Schiffsnummer sind nach den unter Buchstabe a aufgeführten Bedingungen anzubringen.“

*b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*

- „3. Die Kennzeichen nach den Nummern 1 und 2 sind in gut lesbaren und dauerhaften lateinischen Schriftzeichen anzubringen. Die Höhe der Schriftzeichen muss beim Namen, der einheitlichen europäischen Schiffsnummer und der amtlichen Schiffsnummer mindestens 20 cm, bei den anderen Zeichen mindestens 15 cm betragen.

Die Breite der Schriftzeichen und die Stärke der Striche müssen der Höhe entsprechen. Die Schriftzeichen müssen in heller Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf hellem Grund angebracht sein.“

*7. § 3.09 Nr. 6 wird wie folgt gefasst:*

- „6. Dieser Paragraph gilt nicht für Kleinfahrzeuge, die ausschließlich Kleinfahrzeuge schleppen, und nicht für geschleppte Kleinfahrzeuge; für diese Kleinfahrzeuge gilt § 3.13 Nr. 2 und 3.“

*8. § 3.23 wird wie folgt gefasst:*

**„§ 3.23**

*Bezeichnung der Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen beim Stillliegen  
(Anlage 3: Bild 47)*

Unbeschadet der besonderen Bedingungen, die nach § 1.21 festgelegt werden können, müssen Schwimmkörper und schwimmende Anlagen beim Stillliegen bei Nacht führen:

von allen Seiten sichtbare weiße gewöhnliche Lichter in genügender Zahl, um ihre Umrisse zur Fahrwasserseite hin kenntlich zu machen.

Die in Satz 1 vorgeschriebenen Lichter brauchen nicht geführt zu werden, wenn die Voraussetzungen des § 3.20 Nr. 3 Buchstabe b oder c erfüllt sind.“

9. § 3.27 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dies gilt auch für Feuerlöschboote, wenn sie zur Hilfeleistung eingesetzt werden, und für Wasserrettungsfahrzeuge im Rettungseinsatz mit Erlaubnis der zuständigen Behörde.“

10. § 6.31 Nr. 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Fahrzeuge, die in der Fahrrinne oder deren Nähe stillliegen, müssen bei unsichtigem Wetter während des Stillliegens ihre Sprechfunkanlage auf Empfang geschaltet haben.“

11. § 6.32 Nr. 2 Buchstabe d Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„wenn mit den entgegenkommenden Fahrzeugen kein Sprechfunkkontakt zustande kommt, muss das Fahrzeug in der Radarfahrt

- einen „langen Ton“ geben, der so oft wie notwendig zu wiederholen ist, sowie
- seine Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, anhalten.“

12. § 7.04 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Auf den Abschnitten, auf denen das Festmachen am Ufer nach Nummer 1 Buchstabe a verboten ist, dürfen Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen nur auf den Strecken festmachen, die durch eines der Tafelzeichen E.7 oder E.7.1 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, und nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.“

13. § 9.06 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„1. Es dürfen befahren werden

- a) der Lampertheimer Altrhein zwischen der Mündung und Altrhein-km 4,75 und
- b) der Hauptarm des Stockstadt-Ehrfelder Altrheins zwischen der Mündung und Altrhein-km 9,80.

2. Die Fahrgeschwindigkeit darf auf dem Lampertheimer Altrhein 5 km in der Stunde, gegen das Ufer gemessen, sowie auf dem Stockstadt-Ehrfelder Altrhein 12 km in der Stunde, gegen das Ufer gemessen, nicht überschreiten. Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge ohne Antriebsmaschine.“

14. § 9.07 Nr. 2 bis 7 wird wie folgt gefasst:

- „2. Geisenheim – Rhens  
Zwischen Geisenheim (km 524,00) bis Rhens (km 582,00) ist das Segelsurfen verboten.
3. Lorch – St. Goar
  - a) zwischen Lorch (km 540,20) und St. Goar (km 556,00) hat die Bergfahrt das linke, die Talfahrt das rechte Ufer anzuhalten.
  - b) Die Bergfahrer oder die in § 9.04 Nr. 4 bezeichneten Talfahrer können unter den in § 9.04 Nr. 3 oder 4 genannten Voraussetzungen verlangen, dass die Vorbeifahrt Steuerbord an Steuerbord stattfindet. Hierbei sind die Schall- und Sichtzeichen nach § 9.04 Nr. 5 zu geben. § 6.05 ist nicht anzuwenden.
  - c) Für die Schiffsführer von Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m gelten die nach § 9.08 Nr. 2 Buchstabe b und c für die Nachtschiffahrt vorgeschriebenen Informationspflichten auch bei Tag.
4. Moselmündung  
Zwischen km 592,05 und km 593,55 hat die Bergfahrt, die nicht in die Mosel einfahren will, mindestens 80 m Abstand vom linken Ufer zu halten.
5. Duisburg-Ruhrort
  - a) Vor dem Einfahren in  
die Hochfelder Häfen,  
den Duisburger Außenhafen,  
den Duisburger Parallelhafen,  
den Ruhrorter Hafenkanal und  
den Ruhrorter Hafenmund  
müssen alle Talfahrer auf Strom aufdrehen und dürfen erst dann einfahren, wenn sie stromrecht liegen und die Hafeneinfahrt zu übersehen ist.
  - b) Zwischen km 775,50 und km 785,50 ist das Segeln ohne Erlaubnis nach § 1.23 untersagt.
6. Wesel  
Vor dem Einfahren in den Wesel-Datteln-Kanal müssen alle Talfahrer auf Strom aufdrehen und dürfen erst dann einfahren, wenn sie stromrecht liegen und die Kanaleinfahrt zu übersehen ist.
7. Mit Ausnahme der Nummern 2 und 5 Buchstabe b findet diese Bestimmung auf Kleinfahrzeuge keine Anwendung.“

15. § 9.10 wird wie folgt gefasst:

**„§ 9.10**

*Bezeichnung und Fahrregeln von Mehrzweckfahrzeugen der  
französischen Armee und der Bundeswehr*

1. Die Mehrzweckfahrzeuge
  - a) der französischen Armee zwischen Basel (km 168,450) und Lauterburg (km 352,00) und
  - b) der deutschen Bundeswehr zwischen den Schleusen Iffezheim (km 334,00) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40)

führen während der Fahrt bei Nacht die Lichter nach § 3.08 Nr. 1 und etwa 1 m oberhalb des Topplichtes zusätzlich ein von allen Seiten sichtbares gelbes gewöhnliches Funkellicht oder ein von allen Seiten sichtbares gelbes helles Funkellicht, das bei Nacht und bei Tag eingeschaltet sein muss.
2. Die Fahrzeuge nach Nummer 1 verhalten sich während der Fahrt grundsätzlich wie Kleinfahrzeuge. Die §§ 6.02 und 6.02a Nr. 1 und 3 sind anzuwenden.“

16. § 9.12 wird wie folgt gefasst:

**„§ 9.12**

*Boven-Rijn und Waal*

1. Fahrzeuge, Schwimmkörper, sowie schwimmende Anlagen dürfen auf der Boven-Rijn und Waal zwischen km 857,77 und 952,50, einschließlich der Übernachtungshäfen und angrenzender Wasserflächen insoweit diese zu der nationalen Behörde gehören, nicht stillliegen. In der Grenzstrecke von km 857,77 bis km 865,50 gilt dieses Verbot für den Teil zwischen dem rechten Ufer und der Achse des Flusses.
2. Abweichend von Nummer 1 ist auf den genannten Wasserstraßen, den angrenzenden Wasserflächen und in den Häfen an den entsprechend ausgewiesenen Stellen das Stillliegen gestattet.
3. Im Ausnahmefall kann die zuständige Behörde das Stillliegen auch an nicht dazu ausgewiesenen Stellen genehmigen.“

17. § 9.13 wird wie folgt gefasst:

„§ 9.13

*Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek*

1. Fahrzeuge, Schwimmkörper, sowie schwimmende Anlagen dürfen auf dem Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek zwischen km 867,46 und km 989,20, einschließlich angrenzender Wasserflächen insoweit diese zu der nationalen Behörde gehören, nicht stillliegen.
2. Abweichend von Nummer 1 ist auf den genannten Wasserstraßen, den angrenzenden Wasserflächen und in den Häfen an den entsprechend ausgewiesenen Stellen das Stillliegen gestattet.
3. Im Ausnahmefall kann die zuständige Behörde das Stillliegen auch an nicht dazu ausgewiesenen Stellen genehmigen.“

18. § 10.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 (Basel) wird wie folgt gefasst:

„Basel (km 166,64)		
	Basel-Rheinhalle	
Basel – Schleusen Kembs	7,00	8,20“

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

- „4. Zwischen Basel und den Schleusen Kembs können die zuständigen Behörden einzelnen Fahrzeugen und Verbänden für diesen Streckenabschnitt bis zu einem Wasserstand von 8,50 m am Pegel Basel-Rheinhalle die Fahrt freigeben, wenn der Wasserstand bereits seit mehr als drei aufeinander folgenden Tagen überwiegend über der Marke von 8,20 m lag und die Vorhersagen dahin gehen, dass der Wasserstand auch an den folgenden zwei Tagen noch über dieser Marke liegen wird.“

19. § 14.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 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.“

b) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Die auf Tafeln am Ufer angegebenen Liegestellenbreiten gelten nur bei Wasserständen ab 7,00 m am Pegel Basel-Rheinhalle.“

20. § 14.11 wird wie folgt gefasst:

**„§ 14.11**

*Übernachtungshäfen Boven-Rijn und Waal*

1. In den Übernachtungshäfen Lobith (km 863,40), Ijzendoorn (km 907,80) und Haaften (km 936,00) ist es ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde verboten:
  - a) Fahrzeuge zu beladen oder zu entladen;
  - b) Güter oder andere Gegenstände am Ufer oder auf einer Landebrücke abzustellen;
  - c) Tanks zu entgasen;
  - d) Fahrgäste an Bord zu nehmen oder an Land zu setzen;
  - e) mit Schwimmkörpern oder schwimmenden Anlagen einzufahren;
  - f) mit Fahrzeugen einzufahren, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 oder 3 führen müssen;
  - g) länger als drei Tage hintereinander stillzuliegen;
  - h) innerhalb von zwölf Stunden, nachdem die unter g genannte Periode beendet ist, wieder stillzuliegen;
  - i) mit dem Hinterschiff am Ufer anzulegen;
  - j) mit Verbänden mit einer Länge von mehr als 135 m an den Landebrücken anzulegen.
2. Der Schiffsführer muss die Wahl des Liegeplatzes in den Übernachtungshäfen sowie die Abfahrt aus diesen unverzüglich den Verkehrsposten Nijmegen (Übernachtungshafen Lobith) oder Tiel (Übernachtungshafen Ijzendoorn und Haaften) mitteilen.
3. Die zuständige Behörde kann Anordnungen erteilen, die diesen Paragraphen ergänzen oder von ihm abweichen.“

21. §§ 14.12 und 14.13 werden aufgehoben.

22. Anlage 7, E.7 und E7.1 wird wie folgt gefasst:

„**E.7** Erlaubnis zum Festmachen am Ufer auf der Seite der Wasserstraße,  
auf der das Tafelzeichen steht.  
(§ 7.04 Nr. 2)



---

**E.7.1** Erlaubnis zum Festmachen am Ufer für das sofortige  
Ein- oder Ausladen eines Kraftwagens  
(§ 7.04 Nr. 2)



“

---

## **PROTOKOLL 22**

### **Einführung des Elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass technische Probleme es derzeit nicht zulassen, das elektronische Melden wie beabsichtigt durchzuführen,

in dem Bewusstsein, dass im Rahmen des Möglichen das Schifffahrtsgewerbe seinen Beitrag zur Einführung des elektronischen Meldens geleistet hat,

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

mit dem Ziel, die entstandene Situation insbesondere für die Schifffahrtstreibenden zu klären,

stellt fest, dass das elektronische Melden wie nach dem Beschluss 2007-II-20 vorgesehen derzeit nicht durchführbar ist,

setzt die Regelungen zum elektronischen Melden bis zur Lösung der festgestellten Probleme aus,

bestätigt, dass die Verpflichtung zur Meldung, wie sie gemäß der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vor dem 1. April 2008 bestand, davon unberührt bleibt,

bittet alle am elektronischen Melden Beteiligten, schnellstmöglich die Voraussetzungen für das elektronische Melden zu schaffen,

bittet ihre Mitgliedsstaaten ihr mitzuteilen, wenn die technischen Probleme beseitigt sein und sie das elektronische Melden umgesetzt haben werden,

beauftragt ihren Polizeiausschuss,

- aufgrund der Mitteilungen der Mitgliedsstaaten das Datum abzustimmen, ab dem sie das verbindliche elektronische Melden umsetzen und dieses Datum allen am elektronischen Melden Beteiligten in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen,
- zu prüfen, ob Konsequenzen aus den aufgetretenen terminlichen Schwierigkeiten bei der künftigen Umsetzung von RIS-Applikationen gezogen werden müssen,

beauftragt ihren Vorbereitenden Ausschuss, die Umsetzung dieses Beschlusses zu begleiten.

## PROTOKOLL 23

### **Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)**

#### **Beschluss**

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

1. § 7.02 Nr. 2 – Sichtschatten  
(angenommen mit Beschluss 2005-I-16),
2. § 10.03a Nr. 8 – Fest installierte Feuerlöschanlagen  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
3. § 10.03b Nr. 9 Buchstabe e – Fest installierte Feuerlöschanlagen  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
4. § 15.03 Nr. 1 letzter Satz – Stabilität  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
5. § 15.03 Nr. 2 Satz 3, einleitender Satz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
6. § 15.03 Nr. 2 letzter Satz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
7. § 15.03 Nr. 3 Buchstabe a und b  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
8. § 15.03 Nr. 3 Buchstabe c (betrifft nur die niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
9. § 15.03 Nr. 3 Buchstabe e, einleitender Satz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
10. § 15.03 Nr. 4 Absatz 12  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
11. § 15.03 Nr. 9, Tabelle  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
12. § 15.03 Nr. 9 Buchstabe a, letzter Satz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
13. § 15.03 Nr. 9 Buchstabe d, letzter Absatz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
14. § 15.03 Nr. 10 Buchstabe d  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),

15. § 15.03 Nr. 11 erster Satz und Buchstabe b  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
16. § 15.03 Nr. 11 Buchstabe c, Graphik  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
17. § 15.06 Nr. 3 Buchstabe a – Fahrgasträume und -bereiche  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
18. § 15.06 Nr. 8 Buchstabe a  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25),
19. § 15.06 Nr. 14 2. Satz (nur deutscher Text)  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
20. § 15.10 Nr. 6 3. Absatz – Elektrische Anlagen  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
21. § 15.11 Überschrift – Brandschutz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
22. § 15.11 Nr. 1 Buchstabe d aa  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
23. § 15.11 Nr. 2 Buchstabe a  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
24. § 15.11 Nr. 14 Buchstabe d  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
25. § 15.11 Nr. 15  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
26. § 15.12 Überschrift – Brandbekämpfung  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
27. § 15.12 Nr. 6  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
28. § 15.12 Nr. 10 Buchstabe b  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
29. § 15.15 Nr. 1 einleitender Satz – Abweichungen für bestimmte Fahrgastschiffe  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
30. § 15.15 Nr. 5 einleitender Satz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
31. § 15.15 Nr. 10 einleitender Satz  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
32. § 21.02 Nr. 1 Buchstabe g  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),

33. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
34. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 7 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
35. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 16 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
36. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.07 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
37. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.10 Nr. 3 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
38. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.10 Nr. 6 Satz 1 bis 4 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
39. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.12 Nr. 1 Buchstabe c (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
40. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.12 Nr. 2 Buchstabe a (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
41. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.12 Nr. 3 Buchstabe b und c (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
42. § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmung zu § 15.12 Nr. 9 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
43. § 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmung zu § 15.05 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
44. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
45. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 7 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
46. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 16 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
47. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.07 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
48. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.10 Nr. 3 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
49. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.10 Nr. 6 Satz 1 bis 4 (angenommen mit Beschluss 2005-II-21),

50. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.12 Nr. 1 Buchstabe c  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
51. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.12 Nr. 2 Buchstabe a  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21),
52. § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.12 Nr. 9  
(angenommen mit Beschluss 2005-II-21).

Die Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2008 bis zum 30. September 2011.

## PROTOKOLL 24

**Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
(Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09,  
8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06,  
15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01,  
24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)**

### Beschluss

Die Zentralkommission,

zur definitiven Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die sich in der Zwischenzeit in der praktischen Anwendung bewährt haben, zur Korrektur einer Sprachfassung sowie der Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt die Änderungen zum Inhaltsverzeichnis sowie zu §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06 und Anlagen B und I der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen treten am 1. April 2009 in Kraft. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 31. März 2009 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

### Anlage

#### 1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

##### a) Die Angaben zu § 8.06 bis 8.10 werden wie folgt gefasst:

- „8.06 Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör
- 8.07 Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör
- 8.08 Lenzeinrichtungen
- 8.09 Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl
- 8.10 Geräusch der Schiffe“.

##### b) Die Angaben zu § 15.11 und 15.12 werden wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „15.11 Brandschutz
- 15.12 Brandbekämpfung“.

##### c) Die Angabe zu § 22b.11 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „22b.11 Brandschutz und Brandbekämpfung“.

##### d) Die Angabe zu § 24.01 wird wie folgt gefasst:

- „24.01 Anwendung der Übergangsbestimmungen auf Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind“.

2. § 2.05 Nr. 1 Buchstabe c (betrifft nur die französische Fassung)

3. § 6.02 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Bei Rudermaschinen mit motorischem Antrieb muss eine zweite unabhängige Antriebsanlage oder ein zusätzlicher Handantrieb vorhanden sein. Bei Ausfall oder Störung der Antriebsanlage der Rudermaschine muss innerhalb von 5 Sekunden die zweite unabhängige Antriebsanlage oder der Handantrieb in Betrieb gesetzt werden können.“

4. § 6.03 wird wie folgt gefasst:

### „§ 6.03

#### *Hydraulische Antriebsanlage der Rudermaschine*

1. An die hydraulische Antriebsanlage der Rudermaschine dürfen keine anderen Verbraucher angeschlossen sein.
2. Hydrauliktanks sind mit Niveaularmgebern auszurüsten, die ein Absinken des Ölstandes unter den für den sicheren Betrieb niedrigsten zulässigen Füllstand überwachen.
3. Abmessungen, Konstruktion und Verlegung der Rohrleitungen müssen Beschädigungen durch mechanische Einflüsse oder Feuer soweit wie möglich ausschließen.
4. Hydraulikschläuche sind
  - a) nur zulässig, wenn Vibrationsdämpfung oder Bewegungsfreiheit der Bauteile deren Verwendung unumgänglich macht,
  - b) mindestens für den höchstzulässigen Betriebsdruck auszulegen,
  - c) spätestens alle acht Jahre zu erneuern.
5. Hydraulikzylinder, -pumpen und -motoren sowie Elektromotoren müssen spätestens alle acht Jahre von einer Fachfirma geprüft und erforderlichenfalls instand gesetzt werden.“

5. § 6.07 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) *Der einleitende Satz wird wie folgt gefasst:*

„2. Für die folgenden Fälle muss ein optischer und akustischer Alarm im Steuerstand vorhanden sein:“.

b) *Buchstabe a wird wie folgt gefasst:*

„a) Unterschreitung des Niveaus des Ölstands der Hydrauliktanks nach § 6.03 Nr. 2 und des Betriebsdrucks des hydraulischen Systems;“.

6. § 7.03 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

„7. Das akustische Signal muss nach dem Erkennen des Ausfalls oder der Störung gelöscht werden können. Die Funktion des Signals für weitere Störungen darf durch das Löschen nicht beeinträchtigt werden. Die roten Meldeleuchten dürfen dagegen erst nach Beseitigung der Störung erlöschen.“

7. § 7.04 wird wie folgt geändert:

a) *Nummer 1 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche und die niederländische Fassung):*

„1. Die Bedienung und Überwachung der Antriebsmaschinen und der Steuer- einrichtungen muss vom Steuerstand aus möglich sein. Antriebsmaschinen, die mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Kupplung versehen sind oder einen vom Steuerstand aus bedienbaren Verstellpropeller antreiben, brauchen nur im Maschinenraum an- und abgestellt werden zu können.“

b) *Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*

„3. Die Richtung der vom Antrieb auf das Schiff wirkenden Schubkraft und die Drehzahl der Propeller oder der Antriebsmaschinen muss angezeigt werden.“

c) *Nummer 4 wird wie folgt gefasst:*

„4. Anzeigen und Überwachungen nach § 6.07 Nr. 2, § 8.03 Nr. 2 und § 8.05 Nr. 13 müssen am Steuerstand angeordnet sein.“

d) *Nummer 9 wird wie folgt gefasst:*

„9. Bei Ruderpropeller-, Wasserstrahl-, Zyклоidalpropeller- und Bugstrahlanlagen sind gleichwertige Bedienungs-, Anzeige- und Überwachungseinrichtungen zulässig.

Die Anforderungen nach Nummer 1 bis 8 sind sinngemäß und unter Beachtung der besonderen Eigenschaften und der gewählten Anordnung der genannten aktiven Steuer- und Antriebsorgane zu erfüllen. In Analogie zu Nummer 2 muss für jede Anlage die Bedienung mittels eines Hebels erfolgen, der sich auf einem Kreisbogen zu einer senkrechten, zur Richtung der Schubkraft der Anlage annähernd parallelen Ebene bewegt. Aus der Position des Hebels muss für jede Anlage die Richtung der auf das Schiff wirkenden Schubkraft erkennbar sein.

Sofern Ruderpropeller- oder Zyклоidalpropelleranlagen nicht mittels Hebel bedient werden, kann die Untersuchungskommission Abweichungen von Nummer 2 zulassen. Die Abweichungen sind von der Untersuchungs- kommission im Schiffsattest unter der Nummer 52 zu vermerken.“

8. § 8.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Wo dies erforderlich ist, müssen Verbindungsstellen von Leitungen für Brennstoff, Schmieröl und Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, abgeschirmt oder auf andere geeignete Weise geschützt sein, um ein Versprühen oder Auslaufen dieser Flüssigkeiten auf erhitzte Flächen, in die Luftansaugung von Maschinen oder sonstige Zündquellen zu verhindern. Die Anzahl der Verbindungsstellen in diesen Rohrleitungssystemen muss auf ein Mindestmaß beschränkt sein.“

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Isolierungen von Maschinenteilen müssen § 3.04 Nr. 3 Absatz 2 entsprechen.“

9. § 8.03 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Bei Schiffen mit nur einer Antriebsmaschine darf diese nur dann mit einer automatischen Einrichtung zur Drehzahlreduzierung versehen sein, wenn eine automatische Drehzahlreduzierung im Steuerhaus optisch und akustisch signalisiert wird und die Einrichtung zur Drehzahlreduzierung vom Steuerstand außer Betrieb gesetzt werden kann.“

b) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Wellendurchführungen müssen so ausgeführt sein, dass keine wassergefährdenden Schmiermittel austreten können.“

10. § 8.05 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 (betrifft nur die französische Fassung)

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Brennstofftanks sowie Brennstoffleitungen und weiteres Zubehör müssen so angeordnet und eingerichtet sein, dass weder Brennstoff noch Brennstoffdämpfe unbeabsichtigt in die Schiffsräume gelangen können. Ventile an Brennstofftanks, die zur Entnahme von Brennstoff oder zur Entwässerung dienen, müssen selbstschließend sein.“

c) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Brennstofftanks und deren Armaturen dürfen nicht über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen angeordnet sein.“

d) Nummer 6 Absatz 1 (betrifft nur die französische Fassung)

e) *Nummer 6 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:*

„Sind Tanks für Brennstoffe miteinander verbunden, muss der Querschnitt der Verbindungsleitung mindestens das 1,25 fache des Füllrohrquerschnitts betragen.“

f) *Nummer 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.“

g) *Nummer 8 (betrifft nur die französische Fassung)*

h) *Nummer 9 wird wie folgt gefasst:*

„9. Brennstofftanks müssen mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein. Die Peileinrichtung muss bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein. Peilgläser müssen gegen Beschädigungen geschützt, am unteren Ende mittels Selbstschlusseinrichtungen absperrbar und am oberen Ende wieder an die Tanks oberhalb des höchsten Füllstandes angeschlossen sein. Das Material der Peilgläser muss bei normalen Umgebungstemperaturen formfest bleiben. Peilrohre dürfen nicht in Wohnungen enden. Peilrohre, die in einem Maschinen- oder Kesselraum enden, müssen mit selbstschließenden Verschlussvorrichtungen versehen sein.“

i) *Nummer 10 (betrifft nur die französische Fassung)*

j) *Nummer 11 (betrifft nur die französische Fassung)*

k) *Nummer 12 wird wie folgt gefasst:*

„12. Tanks für Brennstoffe müssen mit dicht verschließbaren Öffnungen versehen sein, die das Reinigen und Untersuchen ermöglichen.“

11. § 8.06 wird wie folgt gefasst:

**„§ 8.06**

*Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör*

1. Schmieröl muss in zum Schiffskörper gehörenden oder in fest im Schiff eingebauten Tanks aus Stahl oder, wenn die Bauart des Schiffes es erfordert, aus einem hinsichtlich Feuerbeständigkeit gleichwertigen Werkstoff untergebracht sein. Dies gilt nicht für Tanks mit einem Inhalt bis zu 25 l. Schmieröltanks dürfen keine gemeinsamen Begrenzungsflächen mit Trinkwasserbehältern haben.
2. Schmieröltanks sowie die dazugehörigen Leitungen und weiteres Zubehör müssen so angeordnet und eingerichtet sein, dass weder Schmieröl noch Schmieröldämpfe unbeabsichtigt in die Schiffsräume gelangen können.
3. Vor dem Kollisionsschott dürfen sich keine Schmieröltanks befinden.
4. Schmieröltanks und deren Armaturen dürfen nicht unmittelbar über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen angeordnet sein.
5. Füllöffnungen von Schmieröltanks müssen deutlich bezeichnet sein.
6. Schmierölleitungen, ihre Verbindungen, Dichtungen und Armaturen müssen aus Werkstoffen hergestellt sein, die den zu erwartenden mechanischen, chemischen und thermischen Beanspruchungen standhalten. Die Leitungen dürfen schädlicher Wärmeeinwirkung nicht ausgesetzt sein und müssen auf ihrer ganzen Länge kontrolliert werden können.
7. Schmieröltanks müssen mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein. Die Peileinrichtung muss bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein. Peilgläser müssen gegen Beschädigungen geschützt, am unteren Ende mittels einer Selbstschlusseinrichtung absperrbar und am oberen Ende wieder an die Tanks oberhalb des höchsten Füllstandes angeschlossen sein. Das Material der Peilgläser muss bei normalen Umgebungstemperaturen formfest bleiben. Peilrohre dürfen nicht in Wohnungen enden. Peilrohre, die in einem Maschinen- oder Kesselraum enden, müssen mit selbstschließenden Verschlussvorrichtungen versehen sein.“

12. § 8.07 wird wie folgt gefasst:

**„§ 8.07**

*Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör*

1. Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, müssen in zum Schiffskörper gehörenden oder in fest im Schiff eingebauten Tanks aus Stahl oder, wenn die Bauart des Schiffes es erfordert, aus einem hinsichtlich Feuerbeständigkeit gleichwertigen Werkstoff untergebracht sein. Dies gilt nicht für Tanks mit einem Inhalt bis zu 25 l. Tanks nach Satz 1 dürfen keine gemeinsamen Begrenzungsflächen mit Trinkwasserbehältern haben.

2. Tanks nach Nummer 1 sowie die dazugehörigen Leitungen und weiteres Zubehör müssen so angeordnet und eingerichtet sein, dass weder das entsprechende Öl noch Dämpfe dieses Öls unbeabsichtigt in die Schiffsräume gelangen können.
3. Vor dem Kollisionsschott dürfen sich keine Tanks nach Nummer 1 befinden.
4. Tanks nach Nummer 1 und deren Armaturen dürfen nicht unmittelbar über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen angeordnet sein.
5. Die Füllöffnungen der Tanks nach Nummer 1 müssen deutlich bezeichnet sein.
6. Die Leitungen für Öle nach Nummer 1, ihre Verbindungen, Dichtungen und Armaturen müssen aus Werkstoffen hergestellt sein, die den zu erwartenden mechanischen, chemischen und thermischen Beanspruchungen standhalten. Die Leitungen dürfen schädlicher Wärmeeinwirkung nicht ausgesetzt sein und müssen auf ihrer ganzen Länge kontrolliert werden können.
7. Tanks nach Nummer 1 müssen mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein. Die Peileinrichtung muss bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein. Peilgläser müssen gegen Beschädigungen geschützt, am unteren Ende mittels einer Selbstschlusseinrichtung absperrbar und am oberen Ende wieder an die Tanks oberhalb des höchsten Füllstandes angeschlossen sein. Das Material der Peilgläser muss bei normalen Umgebungstemperaturen formfest bleiben. Peilrohre dürfen nicht in Wohnungen enden. Peilrohre, die in einem Maschinen- oder Kesselraum enden, müssen mit selbstschließenden Verschlussvorrichtungen versehen sein.“

13. § 8.08 wird wie folgt gefasst:

**„§ 8.08**

*Lenzeinrichtungen*

1. Jede wasserdichte Abteilung muss für sich lenzbar sein. Dies gilt nicht für wasserdichte Abteilungen, die gewöhnlich luftdicht geschlossen gefahren werden.
2. Auf Schiffen, für die eine Besatzung vorgeschrieben ist, müssen zwei unabhängige Lenzpumpen vorhanden sein, die nicht in demselben Raum aufgestellt sein dürfen und von denen mindestens eine durch einen Motor angetrieben werden muss. Haben diese Schiffe jedoch eine Antriebsleistung von weniger als 225 kW oder eine Tragfähigkeit von weniger als 350 t oder bei Schiffen, die nicht zur Güterbeförderung bestimmt sind, eine Wasserverdrängung von weniger als 250 m<sup>3</sup>, genügt eine Hand- oder Motorlenzpumpe.

Jede der vorgeschriebenen Pumpen muss für jede wasserdichte Abteilung verwendbar sein.

3. Die Mindestfördermenge  $Q_1$  der ersten Lenzpumpe ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \quad [\text{l/min}]$$

$d_1$  ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$d_1 = 1,5 \cdot \sqrt{l(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

Die Mindestfördermenge  $Q_2$  der zweiten Lenzpumpe ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \quad [\text{l/min}]$$

$d_2$  ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

Jedoch braucht das Maß  $d_2$  nicht größer als das Maß  $d_1$  zu sein.

Bei der Bemessung von  $Q_2$  bezieht sich  $l$  auf die längste wasserdichte Abteilung.

In diesen Formeln bedeuten:

- $l$  Länge der betreffenden wasserdichten Abteilung in [m];
- $d_1$  rechnerischer innerer Durchmesser des Hauptlenzrohres in [mm];
- $d_2$  rechnerischer innerer Durchmesser des Zweiglenzrohres in [mm].

4. Sind die Lenzpumpen an ein Lenzsystem angeschlossen, müssen die inneren Lenzrohrdurchmesser mindestens das Maß  $d_1$  in mm und die inneren Durchmesser der Zweiglenzrohre mindestens das Maß  $d_2$  in mm aufweisen.

Für Schiffe mit  $L$  von weniger als 25 m dürfen die Maße  $d_1$  und  $d_2$  bis auf 35 mm herabgesetzt werden.

5. Nur selbstansaugende Lenzpumpen sind zulässig.
6. In jeder lenzbaren Abteilung mit flachem Boden und einer Breite von über 5 m muss an Steuerbord und an Backbord mindestens je ein Sauger vorhanden sein.
7. Die Achterpiek darf über eine leicht zugängliche selbstschließende Armatur zum Hauptmaschinenraum entwässert werden können.

8. Zweiglنزrohre einzelner Abteilungen müssen durch ein absperrbares Rückschlagventil an das Hauptlenzrohr angeschlossen sein.

Abteilungen oder andere Räume, die als Ballastzellen ausgebildet sind, brauchen nur über ein einfaches Absperrorgan an das Lenzsystem angeschlossen zu sein. Dies gilt nicht für Laderäume, die zur Ballastaufnahme eingerichtet sind. Das Füllen solcher Laderäume mit Ballastwasser muss durch eine von der Lenzleitung getrennte, fest installierte Ballastleitung oder durch Zweigleitungen erfolgen, die als flexible Leitungen oder mittels beweglicher Zwischenstücke mit der Hauptlenzleitung verbunden werden können. Bodenventile sind hierfür nicht zulässig.

9. Laderaumbilgen müssen mit Peilmöglichkeiten versehen sein.
10. Ist ein Lenzsystem mit fest installierten Rohrleitungen vorhanden, müssen in den Lenzrohren für Bilgen, die für das Sammeln von ölhaltigem Wasser bestimmt sind, Absperrorgane angeordnet und in geschlossenem Zustand von einer Untersuchungskommission mit einer Plombe versehen sein. Anzahl und Lage dieser Absperrorgane müssen in das Schiffsattest eingetragen sein.
11. Einer Plombierung nach Nummer 10 ist ein Abschließen als gleichwertig anzusehen. Der oder die Schlüssel für die Schlösser der Absperrorgane müssen entsprechend gekennzeichnet an einem leicht zugänglichen und gekennzeichneten Ort im Maschinenraum aufbewahrt werden.“

14. Dem Kapitel 8 werden die §§ 8.09 und 8.10 wie folgt angefügt:

#### **„§ 8.09**

##### *Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl*

1. Während des Betriebs anfallendes ölhaltiges Wasser muss an Bord gesammelt werden können. Dabei gilt die Maschinenraumbilge als Sammelbehälter.
2. Zum Sammeln von Altöl müssen in Maschinenräumen ein oder mehrere besondere Behälter vorhanden sein, deren Rauminhalt mindestens der 1,5 fachen Menge des Altöls aus den Ölwannen aller installierten Verbrennungsmotoren und Getriebe sowie der Menge des Hydrauliköls aus den Hydrauliköltanks entspricht.

Anschlussstutzen zum Entleeren dieser Behälter müssen der Europäischen Norm EN 1305 : 1996 entsprechen.

3. Für Schiffe, die nur auf kurzen Strecken eingesetzt werden, kann die Untersuchungskommission Ausnahmen von Nummer 2 zulassen.

## § 8.10

### *Geräusch der Schiffe*

1. Fahrgeräusche der Schiffe, insbesondere Ansaug- und Auspuffgeräusche der Motoren, sind durch geeignete Vorrichtungen zu dämpfen.
2. Das Fahrgeräusch der Schiffe in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand darf den Wert von 75 dB(A) nicht überschreiten.
3. Bei stillliegenden Schiffen, ausgenommen beim Umschlag, darf das Geräusch in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand den Wert von 65 dB(A) nicht überschreiten.“

#### 15. § 8a.01 wird wie folgt geändert:

##### a) Nummer 16 wird wie folgt gefasst:

„16. „Motorparameterprotokoll“ das Dokument nach Anlage J, Teil VIII, in dem alle Parameter, einschließlich Bauteile (Komponenten) und Motoreinstellungen, die das Niveau der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln des Motors beeinflussen einschließlich deren Änderungen, festgehalten sind;“.

##### b) Nummer 17 wird wie folgt gefasst:

„17. „Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter“ das nach § 8a.11 Nr. 3 zu Zwecken der Durchführung der Einbau-, Zwischen- oder Sonderprüfungen erstellte Dokument.“

#### 16. § 8a.02 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

- „4. a) Nach dem Einbau des Motors an Bord, jedoch vor seiner Inbetriebnahme, wird eine Einbauprüfung durchgeführt. Diese Prüfung, die Teil der Erstuntersuchung des Fahrzeuges oder einer Sonderuntersuchung auf Grund des Einbaus des betreffenden Motors ist, führt entweder zur Eintragung des Motors in dem erstmals auszustellenden Schiffsattest oder zur Änderung des bestehenden Schiffsattestes.
- b) Die Untersuchungskommission kann auf eine Einbauprüfung nach Buchstabe a verzichten, wenn ein Motor, dessen Nennleistung  $P_N$  weniger als 130 kW beträgt, durch einen Motor mit gleicher Typgenehmigung ersetzt wird. Voraussetzung ist, dass der Schiffseigner oder sein Bevollmächtigter den Ersatz des Motors unter Beifügung einer Kopie der Typgenehmigungsurkunde sowie Nennung der Identifizierungsnummer des neu eingebauten Motors der Untersuchungskommission mitteilt. Diese ändert entsprechend das Schiffsattest unter Nr. 52.“

17. § 8a.03 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Motortyp, eine Motorenfamilie oder eine Motorengruppe ist vom Hersteller bei der zuständigen Behörde zu stellen. Dem Antrag ist eine Beschreibungsmappe, der Entwurf eines Motorparameterprotokolls und der Entwurf einer Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter beizufügen. Der Hersteller hat für die Typprüfungen einen Motor, der den in Anlage J Teil II Anhang 1 aufgeführten wesentlichen Merkmalen entspricht, vorzuführen.“

18. § 8a.07 wird wie folgt gefasst:

- „1. Nach Maßgabe der folgenden Tabelle gelten Typgenehmigungen entsprechend den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft als gleichwertig mit den Typgenehmigungen entsprechend den Bedingungen und Bestimmungen dieses Kapitels:

Motoranwendung	Richtlinie	Motorkategorie
Schiffshauptantrieb	2004/26/EG	V
Hilfsmotor mit konstanter Drehzahl	2004/26/EG	V
	97/68/EG	H, I, J, K
Hilfsmotor mit variabler Drehzahl und variabler Last	2004/26/EG	D, E, F, G,
		V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann die Gleichwertigkeit von anderen entsprechenden Normen in internationalen Vorschriften oder in Vorschriften der Rheinuferstaaten oder Belgiens oder dritter Staaten mit den Bedingungen und Bestimmungen dieses Kapitels für die Typgenehmigung von Motoren anerkennen.“

19. Dem § 8a.11 wird folgende Nummer 3 angefügt:

- „3. Die Prüfungen nach Nummer 1 erfolgen anhand der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter. In dieser, vom Hersteller zu erstellenden und von einer zuständigen Behörde zu genehmigenden Anleitung, sind die abgasrelevanten Bauteile sowie Einstellungen und Parameter spezifiziert, unter deren Verwendung bzw. Einhaltung von der fortwährenden Erfüllung der Abgasgrenzwerte ausgegangen werden kann. Sie enthält mindestens:
- Angabe des Motortyps, der Motorenfamilie oder der Motorengruppe mit Spezifizierung der Nennleistung und Nenndrehzahl;
  - Auflistung der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter;

- c) Eindeutige Merkmale zur Identifikation der zugelassenen abgasrelevanten Komponenten (z.B. auf den Komponenten befindliche Bauteilnummern);
- d) Angabe der abgasrelevanten Motorparameter wie Einstellbereiche des Einspritzzeitpunktes, der zulässigen Kühlwassertemperatur, des maximalen Abgasgedruckes.

Bei Motoren mit Abgasnachbehandlungssystemen muss diese Anleitung auch Verfahren zur Kontrolle der einwandfreien Funktion der Abgasnachbehandlungsanlage beinhalten.“

20. § 10.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 Satz 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„Schiffe nach Nummer 1 mit L von nicht mehr als 86 m müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 25 % der Masse P beträgt.

Schiffe mit L von mehr als 86 m müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 50 % der Masse P nach Nummer 1 oder 2 beträgt.“

b) 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:  $R = 0,35 \cdot P' \quad [\text{kN}];$

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

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

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

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.“

c) *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.“

21. *§ 10.03 Nr. 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:*

„e) an geeigneten Stellen im Unterdecksteil von Maschinen- und Kesselräumen, so angeordnet, dass der Weg zu einem Feuerlöscher von keinem Punkt des Raumes aus mehr als zehn Meter beträgt.“

22. *§ 10.03a Nr. 8 wird wie folgt gefasst:*

„8. Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

23. *§ 10.03b Nr. 9 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:*

„e) Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

24. *§ 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.“

25. *§ 12.02 Nr. 4 Satz 3 wird wie folgt gefasst:*

„Satz 1 gilt nicht für Räume, deren Ausgang direkt nach Deck oder auf einen Gang, der als Fluchtweg dient, führt, sofern dieser zwei voneinander entfernt liegende Ausgänge nach Back- und Steuerbord hat.“

26. *§ 15.01 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) § 8.08 Nr. 2 Satz 2 Nr. 7;“.

27. *§ 15.03 wird wie folgt gefasst:*

**„§ 15.03**

*Stabilität*

1. Der Antragsteller muss durch eine Berechnung, die auf Ergebnissen der Anwendung eines Standards für Intaktstabilität beruht, nachweisen, dass die Intaktstabilität des Schiffes angemessen ist. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden. Die Leerschiffsdaten, die den Stabilitätsberechnungen zu Grunde liegen, sind durch einen Krängungsversuch zu ermitteln.
2. Die Intaktstabilität muss für die folgenden Standardladebedingungen nachgewiesen sein:
  - a) bei Beginn der Fahrt  
100 % Fahrgäste, 98 % Brennstoff und Frischwasser, 10 % Abwasser;
  - b) während der Fahrt  
100 % Fahrgäste, 50 % Brennstoff und Frischwasser, 50 % Abwasser;
  - c) bei Fahrtende  
100 % Fahrgäste, 10 % Brennstoff und Frischwasser, 98 % Abwasser;
  - d) leeres Schiff  
keine Fahrgäste, 10 % Brennstoff und Frischwasser, kein Abwasser.

Für alle Standardladebedingungen sind die Ballasttanks entweder leer oder voll anzunehmen, entsprechend ihrer üblichen Verwendung.

Zusätzlich muss für die folgende Ladebedingung der Nachweis für Nummer 3 Buchstabe d erbracht werden:

100 % Fahrgäste, 50 % Brennstoff und Frischwasser, 50 % Abwasser, sämtliche anderen Flüssigkeitstanks, einschließlich Ballast, zu 50 % gefüllt.

3. Der Nachweis ausreichender Intaktstabilität durch eine Berechnung muss unter Anwendung der folgenden Bestimmungen für die Intaktstabilität und für die in Nummer 2 Buchstabe a bis d genannten Standardladebedingungen erbracht werden:
- Der maximale aufrichtende Hebelarm  $h_{\max}$  muss bei einem Krängungswinkel  $\varphi_{\max} \geq (\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$  auftreten und muss mindestens 0,20 m betragen. Wenn  $\varphi_f < \varphi_{\max}$  ist, muss der aufrichtende Hebelarm beim Flutungswinkel  $\varphi_f$  mindestens 0,20 m betragen.
  - Der Flutungswinkel  $\varphi_f$  darf nicht kleiner sein als  $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ .
  - Die Fläche A unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme muss in Abhängigkeit von der Lage von  $\varphi_f$  und  $\varphi_{\max}$  mindestens folgende Werte erreichen:

Fall			A
1	$\varphi_{\max} \leq 15^\circ$ oder $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m·rad bis zum kleineren der Winkel $\varphi_{\max}$ oder $\varphi_f$
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ m·rad bis zum Winkel $\varphi_{\max}$
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m·rad bis zum Winkel $\varphi_f$
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ und $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m·rad bis zum Winkel $\varphi = 30^\circ$

Dabei ist

$h_{\max}$  der maximale Hebelarm;

$\varphi$  der Krängungswinkel;

$\varphi_f$  der Flutungswinkel, d.h. der Krängungswinkel, bei dem Öffnungen im Rumpf, in den Aufbauten oder Deckshäusern, die nicht wasserdicht verschlossen werden können, eintauchen;

$\varphi_{\text{mom}}$  der maximale Krängungswinkel nach Buchstabe e;

$\varphi_{\max}$  der Krängungswinkel, bei dem der maximal aufrichtende Hebelarm auftritt;

A die Fläche unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme.

- Die metazentrische Höhe zu Beginn  $GM_0$ , korrigiert um den Effekt der freien Oberflächen in Flüssigkeitstanks, darf nicht weniger als 0,15 m betragen.
- Der Krängungswinkel  $\varphi_{\text{mom}}$  darf in beiden folgenden Fällen jeweils den Wert von  $12^\circ$  nicht überschreiten:
  - unter Ansatz des Krängungsmomentes aus Personen und Wind nach Nummer 4 und 5;
  - unter Ansatz des Krängungsmomentes aus Personen und Drehbewegung nach Nummer 4 und 6.
- Der Restfreibord darf unter dem Ansatz eines Krängungsmoments aus Personen, Wind und Drehbewegung nach Nummer 4, 5 und 6 nicht weniger als 0,20 m betragen.
- Der Restsicherheitsabstand muss für Schiffe mit Fenstern oder anderen Öffnungen in der Außenhaut unterhalb des Schottendecks, die nicht wasserdicht verschlossen sind, unter dem Ansatz der drei Krängungsmomente aus Buchstabe f mindestens 0,10 m betragen.

4. Das Moment aufgrund der einseitigen Ansammlung von Personen ( $M_p$ ) ist wie folgt zu berechnen:

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

$P$  = Gesamtmasse der Personen an Bord in [t], berechnet über die Summe aus der maximal zulässigen Zahl der Fahrgäste und der maximalen Zahl von Bordpersonal und Besatzung unter normalen Betriebsbedingungen unter der Annahme einer durchschnittlichen Masse von 0,075 t pro Person;

$y$  = seitlicher Abstand des Schwerpunkts der Personenmasse  $P$  von der Schiffsmittellinie in [m];

$g$  = Gravitationsbeschleunigung ( $g = 9,81 \text{ m/s}^2$ );

$P_i$  = Masse der auf der Fläche  $A_i$  angesammelten Personen mit:

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]},$$

wobei in dieser Formel bedeuten:

$A_i$  = Fläche, auf der sich Personen befinden in [m<sup>2</sup>];

$n_i$  = Personenzahl pro Quadratmeter mit:

$n_i = 3,75$  für freie Decksflächen und Flächen mit beweglichem Mobiliar; für Flächen mit festeingebautem Sitzmobiliar, wie Bänken, ist  $n_i$  unter Annahme einer Sitzbreite von 0,50 m und einer Sitztiefe von 0,75 m pro Person zu berechnen;

$y_i$  = seitlicher Abstand des Flächenschwerpunkts der Fläche  $A_i$  von der Schiffsmittellinie in [m].

Die Berechnung muss für eine Ansammlung der Personen sowohl an Steuerbord als auch an Backbord durchgeführt werden.

Die Verteilung der Personen muss vom Standpunkt der Stabilität aus gesehen die ungünstigste sein. Kabinen sind bei der Berechnung des Personenmoments als unbesetzt anzunehmen.

Für die Berechnung der Ladefälle ist der Höhschwerpunkt einer Person mit 1 m über dem tiefsten Punkt des jeweiligen Decks auf  $0,5 L_{WL}$  ohne Berücksichtigung von jeglicher Deckskrümmung und bei Annahme einer Masse von 0,075 t pro Person zu berücksichtigen.

Eine detaillierte Ermittlung der Decksflächen, die von Personen besetzt sind, kann entfallen, wenn folgende Werte verwendet werden:

$P = 1,1 \cdot F_{\max} \cdot 0,075$  für Tagesausflugsschiffe;

$1,5 \cdot F_{\max} \cdot 0,075$  für Kabinenschiffe.

In diesen Formeln bedeutet:

$F_{\max}$  = höchstzulässige Zahl von Fahrgästen an Bord;

$y = B/2$  [m].

5. Das Moment aus Wind ( $M_w$ ) ist wie folgt zu berechnen:

$$M_w = p_w \cdot A_w \cdot (l_w + T/2) \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

$p_w$  = der spezifische Winddruck von 0,25 kN/m<sup>2</sup>;

$A_w$  = der Lateralplan des Schiffes über der Ebene der dem betrachteten Ladefall entsprechenden Einsenkung in [m<sup>2</sup>];

$l_w$  = der Abstand des Schwerpunkts des Lateralplanes  $A_w$  von der Ebene der dem betrachteten Ladefall entsprechenden Einsenkung in [m].

6. Das Moment aus Zentrifugalkraft ( $M_{dr}$ ), hervorgerufen durch die Drehbewegung des Schiffes, ist wie folgt zu berechnen:

$$M_{dr} = c_{dr} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot D/L_{WL} \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

In dieser Formel bedeuten:

$c_{dr}$  = ein Koeffizient von 0,45;

$C_B$  = der Völligkeitsgrad der Verdrängung (falls nicht bekannt, ist dieser 1,0 zu setzen);

$v$  = die Maximalgeschwindigkeit des Schiffes in [m/s];

$KG$  = der Abstand des Schwerpunkts von der Oberkante Kiel in [m].

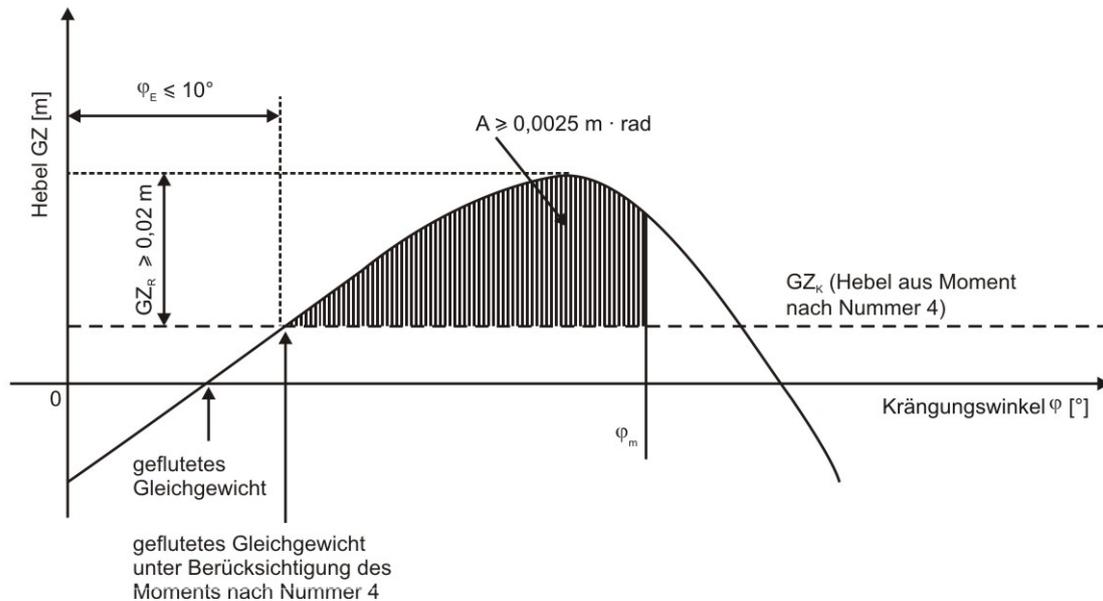
Wenn das Fahrgastschiff mit einem Antrieb entsprechend § 6.06 ausgerüstet ist, ist  $M_{dr}$  aus Groß- oder Modellversuchen oder aus entsprechenden Berechnungen abzuleiten.

7. Der Antragsteller muss durch eine Berechnung, die auf dem Verfahren des wegfallenden Auftriebs beruht, nachweisen, dass die Leckstabilität des Schiffes angemessen ist. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden.
8. Die Schwimmfähigkeit im Leckfall muss für die in Nummer 2 angegebenen Standardladebedingungen nachgewiesen werden. Hierbei muss für drei Zwischenzustände der Flutung (25 %, 50 % und 75 % der Füllung des Endzustandes der Flutung) und für den Endzustand der Flutung der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität erbracht werden.
9. Fahrgastschiffe müssen den 1-Abteilungsstatus und den 2-Abteilungsstatus einhalten. Die folgenden Vorgaben sind für den Leckfall zu berücksichtigen:

	1-Abteilungsstatus	2-Abteilungsstatus
Ausdehnung des Seitenlecks		
längs l [m]	0,10 · L <sub>WL</sub> , jedoch nicht weniger als 4,00 m	0,05 · L <sub>WL</sub> , jedoch nicht weniger als 2,25 m
quer b [m]	B/5	0,59
senkrecht h [m]	vom Schiffsboden nach oben ohne Begrenzung	
Ausdehnung des Bodenlecks		
längs l [m]	0,10 · L <sub>WL</sub> , jedoch nicht weniger als 4,00 m	0,05 · L <sub>WL</sub> , jedoch nicht weniger als 2,25 m
quer b [m]	B/5	
senkrecht h [m]	0,59; Rohrleitungen, die entsprechend § 15.02 Nr. 13 Buchstabe c verlegt sind, können als unbeschädigt angenommen werden.	

- a) Für den 1-Abteilungsstatus können die Schotte als nicht beschädigt angenommen werden, wenn der Abstand zwischen zwei benachbarten Schotten größer ist als die Länge des Lecks. Längsschotte, die sich in einem Abstand von weniger als  $B/3$  zu der Außenhaut, gemessen im rechten Winkel zur Schiffsmittellinie in der Ebene der größten Einsenkung, befinden, dürfen in der Rechnung nicht berücksichtigt werden.
- b) Für den 2-Abteilungsstatus wird jedes Schott innerhalb der Leckausdehnung als beschädigt angenommen. Das bedeutet, dass die Lage der Schotte so gewählt werden muss, dass das Fahrgastschiff nach der Flutung von zwei oder mehreren angrenzenden Abteilungen in Längsrichtung schwimmfähig bleibt.
- c) Der niedrigste Punkt jeder nicht wasserdichten Öffnung (z.B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss im Endzustand der Flutung mindestens 0,10 m über der Leckwasserlinie liegen. Das Schottendeck darf im Endzustand der Flutung nicht eintauchen.
- d) Die Flutbarkeit wird zu 95 % angenommen. Wird durch eine Berechnung nachgewiesen, dass die mittlere Flutbarkeit einer Abteilung kleiner als 95 % ist, so kann der errechnete Wert eingesetzt werden.  
Die folgenden Werte dürfen nicht unterschritten werden:
- |   |             |
|---|-------------|
| Unterkunftsräume  | 95 %        |
| Maschinen- und Kesselräume  | 85 %        |
| Gepäck- und Vorratsräume  | 75 %        |
| Doppelböden, Treibstofftanks, Ballasttanks und andere Tanks je nachdem, ob sie ihrer Bestimmung entsprechend für das auf der Ebene der tiefsten Einsenkung schwimmende Schiff als voll oder leer angenommen werden müssen | 0 oder 95 % |
- e) Falls ein Leck geringerer Ausdehnung als oben angegeben ungünstigere Bedingungen hinsichtlich Krängung oder Verlust an metazentrischer Höhe ergibt, muss ein derartiges Leck bei der Berechnung angenommen werden.
10. In allen Zwischenzuständen der Flutung nach Nummer 8 müssen folgende Kriterien eingehalten werden:
- a) Der Krängungswinkel  $\phi$  der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes darf  $15^\circ$  nicht überschreiten.
- b) Über die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel  $GZ \geq 0,02$  m aufweisen, ehe die erste ungeschützte Öffnung eintaucht oder ein Krängungswinkel  $\phi$  von  $25^\circ$  erreicht ist.
- c) Nicht wasserdichte Öffnungen dürfen nicht eintauchen, bevor die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes erreicht ist.
- d) Für die Berechnung des freien Oberflächeneffektes in allen Zwischenzuständen der Flutung wird von der Bruttogrundfläche der beschädigten Räume ausgegangen.

11. Im Endzustand der Flutung müssen die folgenden Kriterien unter Berücksichtigung des Krängungsmomentes nach Nummer 4 eingehalten werden:
- Der Krängungswinkel  $\varphi_E$  darf  $10^\circ$  nicht überschreiten.
  - Über die Gleichgewichtslage hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel  $GZ_R \geq 0,02 \text{ m}$  in Verbindung mit einer Fläche  $A \geq 0,0025 \text{ m} \cdot \text{rad}$  aufweisen. Diese Mindestwerte der Stabilität sind bis zum Eintauchen der ersten ungeschützten Öffnung oder auf jeden Fall vor Erreichen eines Krängungswinkels von  $25^\circ$  einzuhalten.



Dabei ist

- $\varphi_E$  der Krängungswinkel im Endzustand der Flutung unter Berücksichtigung des Moments nach Nummer 4;
- $\varphi_m$  der Winkel der verschwindenden Stabilität oder der Winkel, bei dem die erste ungeschützte Öffnung zu Wasser kommt, oder  $25^\circ$ ; der niedrigere dieser Werte ist anzuwenden;
- $GZ_R$  der Resthebelarm im Endzustand der Flutung unter Berücksichtigung des Moments nach Nummer 4;
- $GZ_K$  der krängende Hebelarm aus dem Moment nach Nummer 4.
- c) Nichtwasserdichte Öffnungen dürfen nicht eintauchen, bevor die Gleichgewichtslage erreicht ist. Falls derartige Öffnungen vor diesem Punkt eintauchen, müssen die Räume, die mit ihnen verbunden sind in der Leckstabilitätsrechnung als geflutet angesehen werden.
12. Schließvorrichtungen von Öffnungen, die wasserdicht verschließbar sein müssen, sind entsprechend zu kennzeichnen.

13. Werden Querflutöffnungen zur Verringerung von asymmetrischen Flutungen vorgesehen, müssen sie folgenden Anforderungen entsprechen:
- Für die Berechnung der Querflutung ist die IMO-Entscheidung A.266 (VIII) anzuwenden.
  - Sie müssen selbsttätig wirken.
  - Sie dürfen nicht mit Absperrarmaturen versehen sein.
  - Die Zeit für den vollständigen Ausgleich darf 15 Minuten nicht überschreiten.

28. § 15.06 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Räume oder Gruppen von Räumen, die für 30 oder mehr Fahrgäste vorgesehen oder eingerichtet sind oder für 12 oder mehr Fahrgäste Betten aufweisen, müssen mindestens zwei Ausgänge haben. Auf Tagesausflugsschiffen darf einer dieser zwei Ausgänge durch zwei Notausgänge ersetzt sein. Räume, ausgenommen Kabinen, oder Gruppen von Räumen, die nur einen Ausgang haben, müssen über mindestens einen Notausgang verfügen.“

b) Nummer 8 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Die Gesamtfläche der Sammelflächen ( $A_S$ ) muss mindestens dem folgenden Wert entsprechen:

$$\text{Tagesausflugsschiffe: } A_S = 0,35 \cdot F_{\max} [\text{m}^2]$$

$$\text{Kabinenschiffe: } A_S = 0,45 \cdot F_{\max} [\text{m}^2]$$

In diesen Formeln bedeutet:

$F_{\max}$  = die höchstzulässige Zahl der Fahrgäste an Bord.“

c) Nummer 14 Satz 2 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Sie können auch, wenn hinsichtlich des Brandschutzes zulässig, aus Kunststoff hergestellt sein.“

29. § 15.09 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Zusätzlich zu den Rettungsringen nach Nummer 1 müssen für alle Mitglieder des Bordpersonals Einzelrettungsmittel nach § 10.05 Nr. 2 griffbereit vorhanden sein. Für die Mitglieder des Bordpersonals, die keine Aufgaben nach der Sicherheitsrolle übernehmen, sind auch Feststoff- oder halbautomatisch aufblasbare Rettungswesten nach den in § 10.05 Nr. 2 genannten Normen zulässig.“

b) 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 § 10.05 Nr. 2 vorhanden sein, wobei auch Feststoff- oder halbautomatisch aufblasbare Rettungswesten nach den in § 10.05 Nr. 2 genannten Normen zulässig sind.“

30. § 15.10 Nr. 6 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Notstromanlage muss oberhalb der Tauchgrenze oder soweit von den Energiequellen nach § 9.02 Nr. 1 entfernt aufgestellt sein, dass sie bei den Leckfällen nach § 15.03 Nr. 9 nicht gleichzeitig mit diesen Energiequellen geflutet wird.“

31. § 15.11 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Brandschutz“

b) Nummer 1 Buchstabe d, aa wird wie folgt gefasst:

„aa) Anlage 1 Teil 3 des Codes für Brandprüfverfahren und“

c) Nummer 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) von Räumen müssen entsprechend den folgenden Tabellen ausgeführt sein:

aa) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen keine Druckwassersprühanlagen nach § 10.03a installiert sind

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammel­flächen	Unterkunfts­räume	Maschinen­räume	Küchen	Vorrats­räume
Kontrollstationen	-	A0	A0/B15 <sup>1)</sup>	<b>A30</b>	A60	A60	A60
Treppenschächte		-	A0	A30	A60	A60	A60
Sammelflächen			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A60	A60
Unterkunfts­räume				-/B15 <sup>3)</sup>	A60	A60	A60
Maschinen­räume					A60/A0 <sup>4)</sup>	<b>A60</b>	A60
Küchen						A0	A60/B15 <sup>5)</sup>
Vorrats­räume							-

bb) Tabelle für Trennflächen von Räumen, in denen Druckwassersprühanlagen nach § 10.03a installiert sind

Räume	Kontrollstationen	Treppenschächte	Sammelflächen	Unterkunfts-räume	Maschinen-räume	Küchen	Vorrats-räume
Kontrollstationen	-	A0	A0/B15 <sup>1)</sup>	A0	A60	A30	A30
Treppenschächte		-	A0	A0	A60	A30	A0
Sammelflächen			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A30	A30
Unterkunfts-räume				-/B0 <sup>3)</sup>	A60	A30	A0
Maschinen-räume					A60/A0 <sup>4)</sup>	A60	A60
Küchen						-	B15
Vorrats-räume							-

- 1) Trennflächen zwischen Kontrollstationen und innenliegenden Sammelflächen müssen dem Typ A0 entsprechen, bei außenliegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.
- 2) Trennflächen zwischen Unterkunfts-räumen und innenliegenden Sammelflächen müssen dem Typ A30 entsprechen, bei außenliegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.
- 3) Wände von Kabinen untereinander, Wände zwischen Kabinen und Gängen und senkrechte Trennflächen von Fahrgastbereichen nach Nummer 10 müssen dem Typ B15, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ B0 entsprechen.
- 4) Trennflächen zwischen Maschinen-räumen nach §§ 15.07 und 15.10 Nr. 6 müssen dem Typ A60, im übrigen dem Typ A0 entsprechen.
- 5) Für Trennflächen von Küchen zu Kühlräumen oder zu Vorrats-räumen für Nahrungsmittel ist B15 ausreichend.“

d) Nummer 14 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) Wenn Lüftungskanäle mit einem Querschnitt von mehr als 0,02 m<sup>2</sup> durch Trennflächen nach Nummer 2 vom Typ A oder Trennflächen nach Nummer 10 geführt werden, müssen sie mit selbsttätigen und von einer ständig von Bordpersonal oder Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle aus bedienbaren Brandklappen ausgerüstet sein.“

e) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. Küchen müssen mit Lüftungssystemen und Küchenherde mit Abzügen versehen sein. Die Abluftkanäle der Abzüge müssen den Anforderungen nach Nummer 14 genügen und zusätzlich mit handbetätigten Brandklappen an den Eintrittsöffnungen versehen sein.“

32. § 15.12 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Brandbekämpfung“

*b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:*

„6. Materialien für Einrichtungen zur Brandbekämpfung müssen hitzebeständig oder angemessen gegen ein Unwirksamwerden bei Hitze geschützt sein.“

*c) Nummer 10 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*

„b) zwei Ausrüstungssätze bestehend mindestens aus Schutzanzug, Helm, Stiefeln, Handschuhen, Axt, Brecheisen, Taschenlampe und Führungsleine;“

**33. § 15.15 wird wie folgt geändert:**

*a) Nummer 1 einleitender Satz wird wie folgt gefasst:*

„1. Fahrgastschiffe, die für die Beförderung von weniger als 50 Fahrgästen zugelassen sind und deren  $L_{WL}$  25 m nicht überschreitet, müssen entweder den Nachweis einer ausreichenden Leckstabilität nach § 15.03 Nr. 7 bis 13 erbringen oder nachweisen, dass sie im symmetrisch gefluteten Zustand folgenden Kriterien entsprechen.“

*b) Nummer 5 Satz 1 wird wie folgt gefasst:*

„5. Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von höchstens 250 Fahrgästen zugelassen sind und deren  $L_{WL}$  25 m nicht überschreitet, von der Erfüllung des § 10.04 absehen, wenn das Fahrgastschiff mit einer beidseitig erreichbaren Plattform kurz oberhalb der Schwimmlinie ausgerüstet ist, die es ermöglicht, Personen aus dem Wasser zu bergen.“

*c) Nummer 10 einleitender Satz wird wie folgt gefasst:*

„10. Folgende Vorschriften gelten nicht für Fahrgastschiffe, deren  $L_{WL}$  25 m nicht überschreitet.“

**34. § 16.02 wird wie folgt geändert:**

*a) Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*

„b) § 8.08, Nr. 2 bis 8, § 10.02, § 10.05 Nr. 1.“

*b) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*

„b) Abweichend von § 8.08 Nr. 1 müssen schwer zugängliche Doppelbodenzellen nur dann lenzbar sein, wenn ihr Rauminhalt 5 % der Wasserverdrängung des Trägerschiffsleichters bei größter zulässiger Einsenkung übersteigt.“

35. § 17.02 Nr. 3 Buchstabe a und b wird wie folgt gefasst:

- „a) für § 8.08 Nr. 2, Satz 2: Die Lenzpumpe muss motorisch angetrieben sein;
- b) für § 8.10 Nr. 3: Bei stillliegenden schwimmenden Geräten darf während des Betriebes der Arbeitseinrichtungen das Geräusch in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand den Wert von 65 dB(A) überschreiten;“.

36. § 17.04 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Für die Zwecke dieses Kapitels und abweichend von § 1.01 ist der Restsicherheitsabstand der kleinste senkrechte Abstand zwischen dem glatten Wasserspiegel und dem tiefsten Punkt, über dem das schwimmende Gerät nicht mehr wasserdicht ist, unter Berücksichtigung von Trimm und Krängung, die unter Einfluss der Momente nach § 17.07 Nr. 4 auftreten.“

37. § 17.05 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Für die Zwecke dieses Kapitels und abweichend von § 1.01 ist der Restfreibord der kleinste senkrechte Abstand zwischen dem glatten Wasserspiegel und Seite Deck unter Berücksichtigung von Trimm und Krängung, die unter Einfluss der Momente nach § 17.07 Nr. 4 auftreten.“

38. § 18.03 Nr. 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

- „a) § 8.08 Nr. 2 bis 8, wenn keine Besatzung vorgeschrieben ist;“.

39. § 20.01 Nr. 5 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

- „d) aus Kapitel 8:  
§ 8.03 Nr. 3, für Seeschiffe ist es jedoch zulässig, wenn eine automatische Stoppvorrichtung vom Steuerstand aus außer Betrieb gesetzt werden kann; § 8.05 Nr. 13, § 8.08 Nr. 10, § 8.09 Nr. 1 und 2, § 8.10.

Einer Plombierung des Absperrorgans nach § 8.08 Nr. 10 ist ein Abschließen der Absperrorgane im Lenzsystem, über die das ölhaltige Wasser außenbords gepumpt werden kann, als gleichwertig anzusehen. Der oder die Schlüssel hierfür müssen an einem zentralen, entsprechend gekennzeichneten Ort aufbewahrt werden.

Ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl nach MARPOL 73/78 Regel 16 ist einer Plombierung des Absperrorgans nach § 8.08 Nr. 10 als gleichwertig anzusehen. Das Vorhandensein des Überwachungs- und Kontrollsystems ist durch ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Meeresverschmutzung nach MARPOL 73/78 nachzuweisen.

Geht aus dem IOPP-Zeugnis nach Nummer 3 oder aus dem von einem Flaggenstaat ausgestellten nationalen Zeugnis nach Nummer 4 hervor, dass das Schiff mit Sammeltanks ausgerüstet ist, um das gesamte ölhaltige Bilgenwasser und Ölrückstände an Bord behalten zu können, ist § 8.09 Nr. 2 als erfüllt anzusehen;“.

40. § 21.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) aus Kapitel 8:

§ 8.01 Nr. 1, 2, § 8.02 Nr. 1, 2, § 8.03 Nr. 1, 3, § 8.04, § 8.05 Nr. 1 bis 10, 13, § 8.06, § 8.07, § 8.08 Nr. 1, 2, 5, 7, 10, § 8.09 Nr. 1, § 8.10;“.

b) Nummer 1 Buchstabe g wird wie folgt gefasst:

„g) aus Kapitel 10:

§ 10.01 Nr. 2, 3, 5 bis 14, § 10.02 Nr. 1 Buchstabe a bis c, Nr. 2 Buchstabe a und e bis h, § 10.03 Nr. 1 Buchstabe a, b und d, wobei mindestens zwei tragbare Feuerlöscher an Bord vorhanden sein müssen, § 10.03 Nr. 2 bis 6, §§ 10.03a, 10.03b, 10.03c, 10.05;“.

c) Nummer 2 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) § 8.01 Nr. 2, § 8.02 Nr. 1, § 8.03 Nr. 3, § 8.05 Nr. 5, § 8.08 Nr. 2, § 8.10;“.

41. Die Überschrift zu § 22b.11 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

*„Brandschutz und Brandbekämpfung“.*

42. § 24.01 wird wie folgt gefasst:

**„§ 24.01**

*Anwendung der Übergangsbestimmungen auf Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind*

1. Die Bestimmungen der §§ 24.02 bis 24.04 gelten nur für Fahrzeuge, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung im Besitz eines gültigen Schiffsattestes nach der am 31. Dezember 1994 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung sind oder sich am 31. Dezember 1994 in Bau oder Umbau befunden haben.
2. Für Fahrzeuge, die nicht unter Nummer 1 fallen, gilt § 24.06.“

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

**a) Die Angabe zu § 6.02 Nr. 1 wird wie folgt eingefügt:**

„6.02 Nr. 1	Vorhandensein separater Hydrauliktanks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
	Doppelung von Steuerventilen bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020
	Getrennte Führung der Rohrleitung für die zweite Antriebsanlage bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.

**b) Die Angabe zu § 6.03 Nr. 2 entfällt.**

**c) Die Angabe zu § 6.07 Nr. 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:**

„6.07 Nr. 2 Buchstabe a	Niveaularm der Hydrauliktanks und Alarm des Betriebsdrucks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
-------------------------	--	---

**d) Die Angabe zu § 7.04 Nr. 3 wird wie folgt eingefügt:**

„Nr. 3	Anzeige	soweit nicht ein Radareinmannsteuerstand vorhanden: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
--------	---------	---

**e) Die Angaben zu § 7.04 Nr. 9 Satz 3 und 4 werden wie folgt eingefügt:**

„Nr. 9 Satz 3	Bedienung mittels eines Hebels	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Satz 4	Unzulässigkeit der Anzeige Richtung des Schubstrahls	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.

**f) Die Angaben zu § 8.02 Nr.4, 5 und 6 werden wie folgt eingefügt:**

„Nr. 4	Abschirmung von Leitungsverbindungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025
Nr. 5	Mantelrohrsysteme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025
Nr. 6	Isolierung von Maschinenteilen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes“.

**g) Die Angabe zu § 8.03 wird wie folgt gefasst:**

„8.03 Nr. 2	Überwachungseinrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 4	Anzeige und Außerbetriebsetzung der automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 5	Wellendurchführungen von Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.

**h) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 4	Keine Brennstofftanks und deren Armaturen über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010. Bis zu diesem Zeitpunkt muss durch Auffangbehälter oder Tropfbleche sichergestellt sein, dass auslaufender Brennstoff gefahrlos abgeleitet werden kann“.
--------	---	---

**i) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 7 Satz 1 wird wie folgt gefasst:**

„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“.
---------------	---	---

**j) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 9 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 9 Satz 2	Ablesbarkeit der Peileinrichtungen bis zum höchsten Füllstand	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
---------------	---	---

**k) Die Angabe zu § 8.06 wird wie folgt gefasst:**

„8.06	Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045
-------	--	---

**l) Die Angabe zu § 8.07 wird wie folgt gefasst:**

„8.07	Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“.
-------	--	---

**m) Die Angabe zu § 8.08 wird wie folgt gefasst:**

„8.08 Nr. 8	Unzulässigkeit einfacher Absperrorgane als Anschluss von Ballastzellen an das Lenzsystem für Laderäume, die zur Ballastaufnahme eingerichtet sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 9	Peileinrichtung in Laderaumbilgen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.

**n) Die Angabe zu § 8.09 Nr. 2 wird wie folgt eingefügt:**

„8.09 Nr. 2	Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
-------------	--	---

**o) Die Angabe zu § 8.10 Nr. 3 wird wie folgt eingefügt:**

„8.10 Nr. 3	Geräuschgrenze von 65 dB(A) für stillliegende Schiffe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
-------------	---	---

**p) Die Angabe zu § 11.05 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 2 und 3	Türen sowie Ein- und Ausgänge und Gänge mit Höhenunterschieden von mehr als 0,50 m	N.E.U., spätestens Erneuerung des Schiffsattestes“.
--------------	--	---

**q) Die Angabe zu § 11.07 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 2 und 3		N.E.U., spätestens Erneuerung des Schiffsattestes“.
--------------	--	---

**r) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:**

„15.01 Nr. 1 Buchstabe c	Nichtanwendung des § 8.08 Nr. 2 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007“.
--------------------------	--	---

**s) Die Angabe zu § 15.01 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.“

**t) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:**

„Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Maschinenräume	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007
	Fluchtwege nicht durch Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.

u) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 7	Geeignetes Sicherheitsleitsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	----------------------------------	---

v) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 16 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 16	Trinkwasseranlagen entsprechend § 12.05	N.E.U., spätestens 31.12.2006“.
---------	---	---------------------------------

w) Die Angabe zu § 15.07 wird wie folgt gefasst:

„15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	-------------------------------------	---

x) Die Angabe zu § 15.09 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007
	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.“

y) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 3	Ausreichende Notbeleuchtung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	-----------------------------	---

z) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 6 entfällt.

**aa) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 6 Satz 1 bis 4 wird wie folgt gefasst:**

Nr. 6 Satz 1	Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Satz 2 und 3	Einbau der Kabel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Satz 4	Notstromanlage oberhalb der Tauchgrenze	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.

**ab) Die Angabe zu § 15.11 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 3	In Räumen, ausgenommen Maschinen- und Vorratsräumen, verwendete Oberflächenbehandlungen und Deckbeläge sowie Gegenstände nach Satz 2 müssen schwer entflammbar sein	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	---	---

**ac) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:**

„15.12 Nr. 1 Buchstabe c	Tragbare Feuerlöscher in Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes“.
--------------------------	---------------------------------	---

**ad) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 2 entfällt.**

**ae) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 2 Buchstabe a	2. Feuerlöschpumpe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
--------------------	--------------------	---

**af) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 3 entfällt.**

**ag) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 3 Buchstabe b und c wird wie folgt gefasst:**

Nr. 3 Buchstabe b und c	Druck und Wasserstrahlänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
-------------------------	----------------------------	---

**ah) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 9 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 9	Feuerlöschanlage in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	-------------------------------------	---

44. Die Tabelle zu § 24.03 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu Kapitel 8 wird wie folgt gefasst:

	<b>„KAPITEL 8</b>	
8.08 Nr. 3 und 4	Mindestfördermenge und Lenzrohrdurchmesser	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
8.10 Nr. 2	Fahrtgeräusch	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.

c) Die Angabe zu § 15.05 wird wie folgt gefasst:

„15.05	Anzahl der Fahrgäste	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“.
--------	----------------------	--

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

a) Die Angabe zu Kapitel 6 wird wie folgt gefasst:

	<b>„KAPITEL 6</b>		
6.02 Nr. 1	Doppelung von Steuerventilen bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.4.2007
	Getrennte Führung der Rohrleitung für die zweite Antriebsanlage bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.4.2007
6.07 Nr. 2 Buchstabe a	Niveaularm der Hydrauliktanks und Alarm des Betriebsdrucks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2007“.

b) Die Angabe zu § 7.04 wird wie folgt gefasst:

„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“.

c) Die Angabe zu § 8.02 wird wie folgt gefasst:

„8.02 Nr. 4	Abschirmung von Leitungsverbindungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025	1.4.2007
Nr. 5	Mantelrohrsysteme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025	1.4.2007
Nr. 6	Isolierung von Maschinenteilen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.4.2003“.

**d) Die Angabe zu § 8.03 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:**

„8.03 Nr. 4	Anzeige und Außerbetriebsetzung der automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2004“.
-------------	---	---	------------

**e) 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	1.4.2008“.
--------------------	---	---	------------

**f) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 9 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 9 Satz 2	Peileinrichtungen müssen bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.1999“.
---------------	---	---	------------

**g) Die Angabe zu § 8.06 wird wie folgt eingefügt:**

„8.06	Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.4.2007“.
-------	--	---	------------

**h) Die Angabe zu § 8.07 wird wie folgt eingefügt:**

„8.07	Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.4.2007“.
-------	--	---	------------

**i) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:**

„15.01 Nr. 1 Buchstabe c	Nichtanwendung des § 8.08 Nr. 2 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.1.2006“.
--------------------------	--	---	------------

**j) Die Angabe zu § 15.01 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	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“.

**k) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:**

„Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Maschinenräume	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007	1.1.2006
	Fluchtwege nicht durch Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.

**l) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 7	Geeignetes Sicherheitsleitsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	----------------------------------	---	------------

**m) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 16 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 16	Trinkwasseranlagen entsprechend § 12.05	N.E.U., spätestens 31.12.2006	1.1.2006“.
---------	---	-------------------------------	------------

**n) Die Angabe zu § 15.07 wird wie folgt gefasst:**

„15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	-------------------------------------	---	------------

**o) Die Angabe zu § 15.08 Nr. 6 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 6	Festinstalliertes Lenzsystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	------------------------------	---	------------

**p) Die Angabe zu § 15.09 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007	1.1.2006
	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.  Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.	1.1.2006“.

**q) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 3	Ausreichende Notbeleuchtung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	-----------------------------	---	------------

**r) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 6 entfällt.**

**s) Die Angabe zu § 15.10 Nr. 6 Satz 1 bis 4 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 6 Satz 1	Trennflächen nach § 15.11 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006
Satz 2 und 3	Einbau der Kabel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006
Satz 4	Notstromanlage oberhalb der Tauchgrenze	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.

**t) Die Angabe zu § 15.11 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:**

„Nr. 3	In Räumen, ausgenommen Maschinen- und Vorratsräumen verwendete Oberflächenbehandlungen und Deckbeläge sowie Gegenstände nach Satz 2 müssen schwer entflammbar sein.	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	---	---	------------

u) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 1 entfällt.

v) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„15.12 Nr. 1 Buchstabe c	Tragbare Feuerlöscher in Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.1.2006“.
-----------------------------	---------------------------------	--	------------

w) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 2 entfällt.

x) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„Nr. 2 Buchstabe a	2. Feuerlöschpumpe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.1.2006“.
-----------------------	--------------------	--	------------

y) Die Angabe zu § 15.12 Nr. 9 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 9	Feuerlöschanlage in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015. Die Übergangsbestimmung gilt nicht für Fahrgastschiffe, die nach dem 31.12.1995 auf Kiel gelegt wurden und deren Schiffskörper aus Holz, Alu- minium oder Kunststoff bestehen und deren Maschinenräume nicht aus einem Werkstoff nach § 3.04 Nr. 3 und 4 hergestellt wurden.	1.1.2006“.
--------	-------------------------------------	--	------------

**46. Anlage B Nummer 44 wird wie folgt gefasst:**

<p>„44. Rettungsmittel</p> <p>Anzahl Rettungsringe ....., davon mit Licht ....., mit Leine .....*)</p> <p>eine Rettungsweste für jede gewöhnlich an Bord befindliche Person/nach EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006*)</p> <p>ein Beiboot mit 1 Satz Ruderriemen, 1 Festmacheleine, 1 Schöpfgefäß / nach EN 1914 : 1997*)</p> <p>Plattform oder Einrichtung nach § 15.15 Nr. 5 oder Nr. 6*)</p> <p>Anzahl, Art und Aufstellungsort(e) der Übergangseinrichtung(en) nach § 15.09 Nr. 3 .....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Anzahl Einzelrettungsmittel für Bordpersonal ....., davon nach § 10.05 Nr. 2 .....*)</p> <p>Anzahl Einzelrettungsmittel für Fahrgäste .....*)</p> <p>Sammelrettungsmittel, anrechenbar auf Anzahl ..... Einzelrettungsmittel*)</p> <p>zwei Atemschutzgeräte, zwei Ausrüstungssätze, Anzahl ..... Fluchthauben*)</p> <p>Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan sind wie folgt ausgehängt: .....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--

\*) Nichtzutreffendes streichen“.

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

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

## PROTOKOLL 25

### ADNR-Änderungen

#### Beschluss

##### I.

Die Zentralkommission,  
in dem Bestreben, die Harmonisierung der internationalen Gefahrgutregelungen zu fördern,  
zur Anpassung der Bestimmungen an den Stand der Technik sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,  
auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter,  
billigt die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen zum ADNR.  
Diese Änderungen treten am 1. Januar 2009 in Kraft.

##### II.

Die Zentralkommission legt aufgrund von 1.5.1.2.1 ADNR das in Anlage 2 zu diesem Beschluss aufgeführte Verfahren für die Zulassung der Beförderung in Tankschiffen von Stoffen, die noch nicht in 3.2 Tabelle C aufgenommen worden sind, fest. Dieses Verfahren ersetzt ab 1. Januar 2009 das mit Beschluss 2001-II-27 (III) angenommene Verfahren.

**Anlage 1** (gesondert)

**Anlage 2** (gesondert)

Verfahren für die Zulassung der Beförderung in Tankschiffen von Stoffen, die noch nicht in 3.2 Tabelle C aufgenommen worden sind.

## **PROTOKOLL 26**

### **Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein – Aufgaben des Ausschusses für gefährliche Güter – Auflösung der Arbeitsgruppe für gefährliche Güter**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in der Feststellung, dass das ADN-Übereinkommen am 29. Februar 2008 in Kraft getreten ist,

unter Hinweis auf die Entscheidung, dass ab 1. Januar 2011 die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) aus einem Verweis auf die dem ADN beigefügte Verordnung bestehen wird, dessen Verwaltung dem durch das ADN-Übereinkommen eingesetzten Verwaltungsausschuss obliegen wird,

löst die mit ihrem Beschluss 1966-III-33 eingesetzte Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter auf,

beauftragt ihren Ausschuss für gefährliche Güter,

- dafür Sorge zu tragen, dass die Sicherheit der Gefahrgutbeförderung auf dem Rhein gewährleistet bleibt und gegebenenfalls verbessert wird,
- die gemeinsamen Vorschläge für den Sicherheitsausschuss und den Verwaltungsausschuss des ADN vorzubereiten,
- die Aufträge der Arbeitsgruppe für gefährliche Güter, insbesondere die in Punkt 2 des Beschlusses 2001-II-27 (IV) festgelegten, zu übernehmen.

## PROTOKOLL 27

### Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2007-II-30)

#### 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 2008**

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: 1999	keine Auswirkungen
4	Geschiebezugabe Mittelrhein	593 - 596	Beginn: Oktober 2007 Ende: März 2008 Für 2008 ist eine weitere Zugabe geplant	keine Auswirkungen
5	Sohlenstabilisierung „Königswardt / Marwick“	820,5 - 824,0	Beginn : Mitte 2008 Fertigstellung: Ende 2009	keine Auswirkungen
6	Flutmulde Rees	833,5 - 838,5	Beginn : Anfang 2009 Fertigstellung: Ende 2012	keine Auswirkungen
7	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“	810,0 - 811,5 813,5 - 814,5 824,0 - 826,0 835,0 - 838,0 847,0 - 850,0	Beginn: Mitte 2008 Fertigstellung: Ende 2009	keine Auswirkungen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein  
in den Jahren 2007 - 2008**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
<b>Maßnahmen auf der Waal</b>				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Errichtung eines Autosteigers in Lobith	862	Fertigstellung: 2007	nur Vorteile
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	Div	Die Maßnahmen befinden sich noch in der Planungsphase	keine Auswirkungen
6	Feste Schicht (Kolkverbau ) in Spijck	857	Stabilisierung des Strombettes	keine Auswirkungen
<b>Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek</b>				
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
7	Beseitigung von Untiefen	880 – 884, 952	Fertigstellung: Ende 2007	keine Auswirkungen

## PROTOKOLL 28

### **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 2007**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

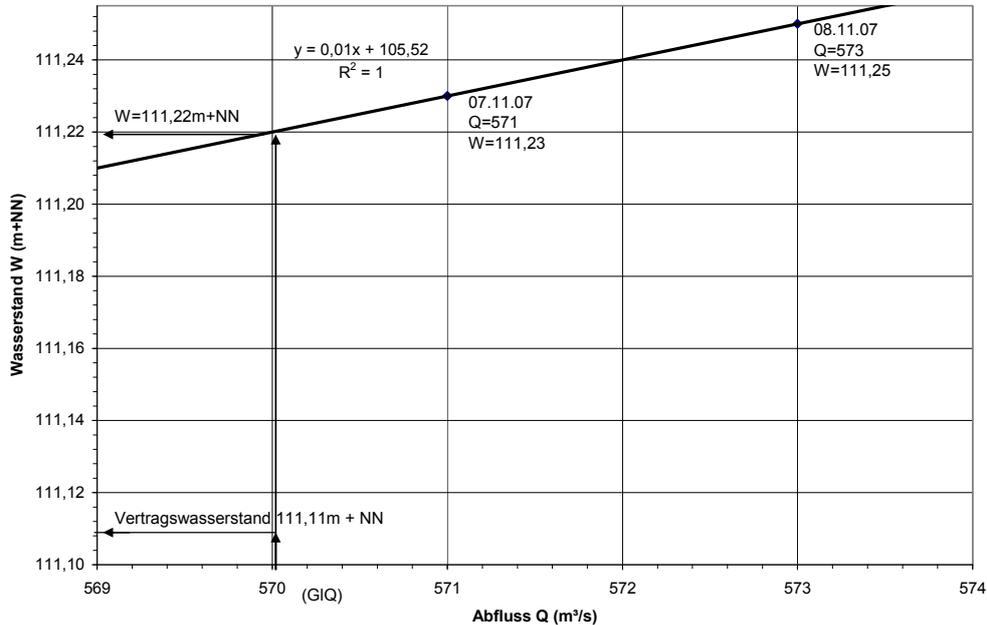
1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit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

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

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Im Jahre 2007 konnte die Abflusskurve 2007 (Anlage) mit Messungen nahe GLQ entsprechend erstellt werden. Die Einhaltung des Vertragswasserstandes von 111,11 m + NN bei einem Abfluss von 570 m<sup>3</sup>/s wurde nachgewiesen.

#### **Anlage**

Gemessene Abflüsse und Wasserstände im GIW-Bereich am Pegel Iffezheim (Rh.km 336,200) im Jahr 2007



### PROTOKOLL 29

#### Verkehrsbrücke über die Waal bei Nimwegen (Rhein-km 885,785)

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres ständigen technischen Ausschusses,

billigt grundsätzlich nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken den Neubau einer Straßenbrücke über den Rhein in Nimwegen,

stellt fest, dass der Abstand zwischen den Strompfeilern auf keinen Fall verringert und die Schifffahrt während der Bauphase nicht gesperrt werden darf,

bittet die niederländische Delegation zu gegebener Zeit die mit der tatsächlichen Durchführung übereinstimmenden Pläne für die Gestaltung und Montage der Brücke zur endgültigen Billigung des Vorhabens vorzulegen,

beauftragt ihren ständigen technischen Ausschuss, die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Protokoll 1995-I-29) zu prüfen sowie im Hinblick auf die Vorgaben zur Lage der Strompfeiler, der lichten Breite der Stromöffnung, zum Rückbau von Bauwerken und gegebenenfalls zu anderen Aspekten zu ergänzen.

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

#### Anlage

## Verkehrsbrücke über die Waal bei Nimwegen (Rhein-km 885,785)

### 1. Art der Brücke

Verkehrsbrücke (Stadtbrücke) über die Waal

### 2. Ort

Nimwegen

### 3. Rhein-km

885,785

### 4. Allgemein

Die Gemeinde Nimwegen plant, eine dritte neue Brücke, die so genannte Stadsbrug, über die Waal zu bauen, die das Stadtzentrum am Südufer mit einem neu geplanten Stadtteil "Waalprong" am Nordufer der Waal verbinden wird. Die Stadtbrücke wird westlich der Eisenbahnbrücke und der Waalbrücke bei km 885,785 gebaut und ist für schnellen und langsamen Verkehr bestimmt. Für den Bau der Stadsbrug ist ein Design-Construct-Maintain Contract abgeschlossen worden. Dies bedeutet, dass die Entscheidungen über das Projekt (die Bauart), die Ausführungsweise, die Bauzeit und den etwaigen Montageort den Marktteilnehmern überlassen bleiben. Die Stadt Nimwegen gewährleistet mit den von ihr gemachten Auflagen, dass die Stadtbrücke den funktionalen und technischen Anforderungen genügen wird.

Ausgegangen wird dabei von den durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erlassenen Vorschriften für die technische Bauausführung von Brücken, darunter die Durchfahrtsbreite und Mindestdurchfahrts Höhe. In diesem Dokument soll näher auf die Vorschriften der ZKR und deren Berücksichtigung in den für die Stadsbrug gemachten Auflagen eingegangen werden.

### 5. Durchfahrtsbreite

Nach den Mindestanforderungen und Empfehlungen der ZKR dürfen im Fahrwasser des Rheins keine Pfeiler gebaut werden. In den Niederlanden wird die Fahrwasserbreite von dem Rijkswaterstaat (RWS) der Normalbreite gleichgestellt, das ist die Breite zwischen den Normallinien, die oft über die Bühnenköpfe verlaufen oder mit der Vorderfront der Kais zusammenfallen.

Die Gemeinde Nimwegen schlägt vor, den Nordpfeiler an der Durchfahrtsöffnung 40 m südlich von der Normallinie (in Richtung Stromachse) zu bauen, um die Hauptüberspannung möglichst gering zu halten, siehe beiliegende Schemas 272881-06 und 272881-07. Dafür gibt es 5 Gründe:

- a) Für die Realisierbarkeit der Stadsbrug ist aus technischen und finanziellen Gründen eine kleinere Hauptüberspannung notwendig.
- b) RWS will die Stromlinienform der Fahrrinne verbessern, was durch eine Verschiebung der Stadsbrug in südliche Richtung erreicht werden soll. Auf diese Weise würde der Nordpfeiler in einer Innenkurve liegen und damit die Schifffahrt im allgemeinen weniger behindern.
- c) Der Nordpfeiler der etwa 1,3 km stromaufwärts gelegenen Eisenbahnbrücke befindet sich im gleichen Abstand von der nördlichen Normallinie im Strom; die Brücken sind in diesem Punkt vergleichbar.
- d) Die verbleibende Durchfahrtsbreite ist mehr als ausreichend, um die künftige Verschiebung und Verbreiterung der Fahrrinne auf 180 m zu ermöglichen.
- e) Die Sicht für die Schifffahrt wird durch die Position der Pfeiler nicht eingeschränkt.

In die Auflagen soll auch die Anforderung aufgenommen werden, dass der Nordpfeiler kollisionsfest ist und die Pfeiler parallel zur Stromachse angeordnet werden. Zudem soll sichergestellt werden, dass in 10 m Entfernung vom Nordpfeiler die Durchfahrtshöhe und die Durchfahrtsbreite ausreichend sind. Die notwendige Durchfahrtstiefe in der Fahrrinne ist auf 2,80 m unter GIW festgelegt worden. Zudem ist die von Rijkswaterstaat gestellte Bedingung hinsichtlich der Stauhaltung einzuhalten.

#### **6. Mindestdurchfahrtshöhe**

Der Unterbau der Stadsbrug liegt über 80 % der Normalbreite mindestens 9,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW), was dem Normalabfluss von 16.000 m<sup>3</sup>/s bei Lobith (Testpegel 2006) und damit den Vorschriften der ZKR entspricht. Angesichts der Tatsache, dass die Fahrrinne an den Nordpfeiler angrenzt, schlägt die Gemeinde Nimwegen vor, diesen 80 %igen Teil nicht zentral, sondern dezentral zur Durchfahrtsbreite anzuordnen, beginnend an der Südseite bei 10 % der gesamten Normalbreite, siehe Schema 272881-07 in der Anlage.

Über die restliche Normalbreite liegt der Brückenunterbau bei mindestens 9,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW), das heißt Hochwassermarken II am Pegel Emmerich.

Die Wasserstände an dem neuen Amsterdamer Pegel (NAP) sind:

Höchster Schiffbarer Wasserstand (HSW 16000, Testpegel 2006): NAP + 14,72 m

Wasserstand, der der Marke II bei Emmerich entspricht: NAP + 12,56 m

#### **7. Kennzeichnung der Stadsbrug (Verkehrszeichen)**

Die Stadsbrug wird entsprechend den Vorschriften der geltenden Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gekennzeichnet. Zudem erhalten die Pfeiler an der Durchfahrtsöffnung auch eine Kennzeichnung für die Radarfahrt und werden Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass die Schifffahrt weder durch die Brückenbeleuchtung, noch durch das Scheinwerferlicht des Autoverkehrs auf der Brücke, noch durch etwaige Anstrahlungen der Pfeilerköpfe geblendet wird.

#### **8. Wiedergabe der Stadsbrug auf dem Radarschirm**

Von der Dienststelle Verkehr und Schifffahrt des Rijkswaterstaat soll eine Untersuchung durchgeführt werden, bei der erforscht werden soll, ob der Bau der Stadsbrug negative Auswirkungen auf das Radarbild hat. Sollte eine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation festgestellt werden, sollen entsprechende Maßnahmen getroffen werden. In Abstimmung mit dem Rijkswaterstaat soll gleichzeitig untersucht werden, wie bestehende Störungen des Radarbildes verringert werden können.

#### **9. Brückenmontage, Arbeiten**

Der Start der Arbeiten an der Stadsbrug ist für Mitte 2010 geplant und die Stadsbrug soll 2012 für den Verkehr freigegeben werden. Eine genaue Planung der Arbeiten, die zu Einschränkungen und Behinderungen des Schiffsverkehrs führen, liegt bisher nicht vor.

Die Bauauflagen der Gemeinde Nimwegen enthalten natürlich auch Anforderungen an die Verkehrssicherheit und legen fest, in welchem Umfang während der Bauarbeiten Einschränkungen und/oder Behinderungen des Schiffsverkehrs zulässig sind. Hierüber findet unter Berücksichtigung der Vorschriften über Behinderungen während der Bauarbeiten eine Abstimmung mit RWS sowie über die durch RWS festgelegten Auflagen insbesondere für die Dauer der Unterbrechung des Schiffsverkehrs usw. statt.

Eine der Bedingungen für die Verkehrssicherheit ist das Anfertigen einer Risikoanalyse und die Festlegung der präventiven Abwehrmaßnahmen für identifizierte Risiken. Dabei werden die von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Verkehrszeichen aufgestellt und die Schifffahrt wird in Übereinstimmung mit dem Handbuch Kommunikation bei Arbeiten an der Schifffahrtsstraße rechtzeitig informiert. RWS wird zudem mit Schiffen und befugtem Personal anwesend sein, um bei großen Montagearbeiten Verkehrsbegleitungsdienste zu leisten.

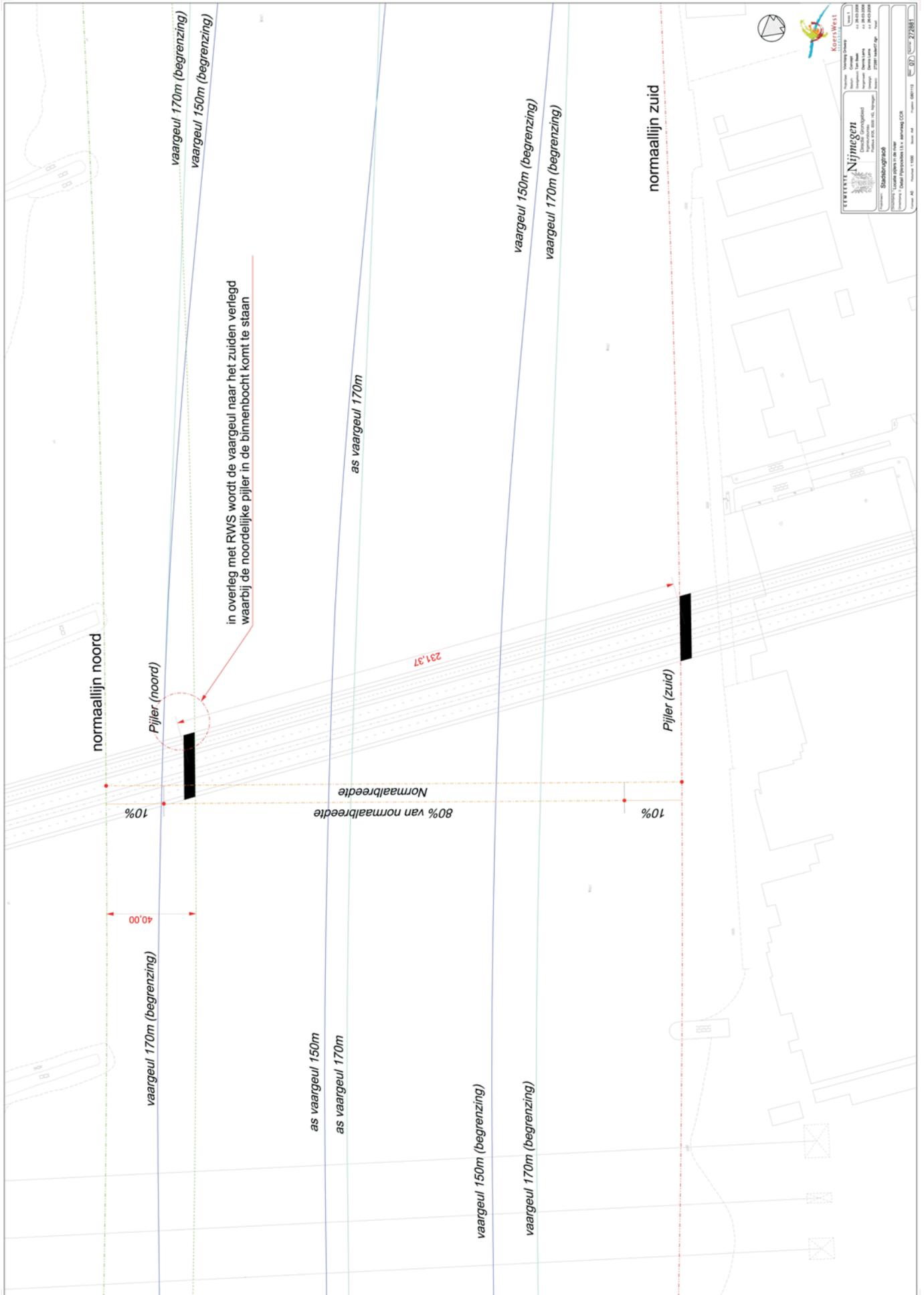
In einem späteren Stadium soll dieser Aspekt der ZKR in seiner Gesamtheit zur Billigung vorgelegt werden.

**Beilage**

Schemanummer 272881, Blattnummer 06: Aufstellungsort Pfeiler Stadsbrug – Übersicht zur Antragstellung bei der ZKR.

Schemanummerr 272881, Blattnummer 07: Aufstellungsort Strompfeiler - Detail Pfeilerposition zur Antragstellung bei der ZKR.





**PROTOKOLL 30**

**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 :**

**1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung**

**POLIZEIVERORDNUNG**

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007		27.8.2007	11.9.2007	
2007-II-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07 und 9.10)	I	1.4.2008	14.2.2008	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-19	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008		19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-20	Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschiffahrt (2007-I-14)	I	1.4.2008	14.2.2008	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008			20.3.2008	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschiffahrt Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

## 2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

### UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)			21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der 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)	I	1.4.2008		**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der Untersuchungsordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)		20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

### 3. ADNR: Inkraftsetzung

#### ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

#### 4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

### RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

## 5. Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt: Inkraftsetzung

### VERORDNUNG ÜBER SICHERHEITSPERSONAL IN DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT

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

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

## 6. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

### VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

## 7. ADNR (Beschluss 2001-II-27 (IV))

### ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

#### EMPFEHLUNG ADNR Nr. 1/2008

vom 5. März 2008

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

genehmigt den Antrag der deutschen Delegation, abweichend von ADNR 9.3.2.11.1 a) die Gleichwertigkeit für die Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks für das Tankschiff des Typs C „TILL DEYMANN“ – einheitliche europäische Schiffsnummer 04805920 mit den Abmessungen 109,96 x 11,45 x 5,15 m, welches für die Reederei „Reederei Deymann Management GmbH & Co. KG“ unter Baunummer FC004 auf der Kötter-Werft GmbH in Haren gebaut wurde. Das Schiff wurde unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd gebaut.

Das Schiff entspricht, bis auf die oben angeführte Nummer, vollumfänglich den Anforderungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für ein Tankschiff des Typs C. Auf Grund der Berechnungen des Germanischen Lloyd entsprechend dem "Berechnungsverfahren zur Genehmigung von Abweichungen im Inhalt der Ladetanks oder des Abstandes zwischen der Seitenwand des Schiffes und des Ladetanks", darf von der Nummer 9.3.2.11.1 a) abgewichen werden

Das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zu dem Risiko beim Referenzschiff wird um 13 % verringert.

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

#### **Bericht der deutschen Delegation zur Empfehlung Nr. 1/2008**

Dieser Bericht betrifft ein Tankschiff vom Typ C mit den Abmessungen 109,96 x 11,45 x 5,15 m.

Das Schiff entspricht den Anforderungen des ADNR mit Ausnahme von 9.3.2.11.1 a).

Nach 9.3.2.11.1 a) ADNR wird der maximal zulässige Inhalt der Ladetanks für dieses Schiff auf 380 m<sup>3</sup> begrenzt. Der Inhalt der Ladetanks beträgt maximal 385 m<sup>3</sup>.

Nach dem von der Arbeitsgruppe MD/G zugelassenen "Berechnungsverfahren zur Genehmigung von Abweichungen im Inhalt der Ladetanks oder des Abstandes zwischen der Seitenwand des Schiffes und des Ladetanks" werden zur Beurteilung des Risikos die Wahrscheinlichkeit eines Tankrisses und die Konsequenzen eines Tankrisses bewertet und es wird davon ausgegangen, dass eine Konstruktion zulässig ist, wenn das Risiko bei der nach dieser Richtlinie zu bewertenden Konstruktion gleich bzw. kleiner ist.

Durch Bericht des Germanischen Lloyd NES2008.059 vom 18.02.2008 und der Ergänzung 08-040894/Do vom 26.3.2008 wurde nachgewiesen, dass die vorhandene Konstruktion eine um 13 % größere Kollisionssicherheit aufweist als die Referenzkonstruktion.

## PROTOKOLL 31

### Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2009

#### Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2009 an, der **auf 2 361 140 €** 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 **467 004.- €**.

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

## PROTOKOLL 32

### Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2009

#### Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2009 **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 33

### Vorläufiger Haushalt 2009 der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

#### Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt Kenntnis vom vorläufigen Haushalt 2009 der nach dem Übereinkommen über die Sammlung, Annahme und Abgabe von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vorgesehenen Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle, der von dem durch die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens eingesetzten Exekutiv Ausschuss (EXCOM) für 2009 vorläufig verabschiedet worden ist. Dieser Haushalt beläuft sich auf 818 000,- Euro, davon werden 513 000,- Euro zu gleichen Teilen auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens umgelegt, das ergibt 85 500,- Euro pro Staat, und die restlichen 305 000 Euro nach folgendem Schlüssel auf die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens aufgeteilt:

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

beauftragt ihren Generalsekretär, diesen Haushalt mit Inkrafttreten des Übereinkommens durchzuführen.

**PROTOKOLL 34**

**Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2007**

**Beschluss**

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2007.

**Anlage**

## Bericht über die Tätigkeit der Zentralkommission im Jahre 2007

---

### I. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRALKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2007

H. SEGER, Botschafter, Direktor der Direktion für Völkerrecht im Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten und 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 der Bundesrepublik Deutschland und Leiter der deutschen Delegation, nimmt seit dem 4. Oktober 2006 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.

H. VERDEAUX, Inspektor des Conseil Général des Ponts et Chaussées à la Mission d'Inspection Générale Territoriale, Nancy wurde mit Wirkung von April 2007 zum Kommissar Frankreichs bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn CHENEVEZ, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. OLTHOFF, Stellvertretende Generaldirektor für Verkehr im Verkehrsministerium der Niederlande wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 2007 zum Kommissar der Niederlande bei der ZKR und Leiter der niederländischen Delegation ernannt, als Nachfolger von Frau de KWAASTENIET, die andere Aufgaben übernommen hat.

H. MULLER, Direktor von „Muller Zwaar Transport bv“ wurde mit Wirkung vom 1. Oktober 2007 zum Kommissar der Niederlande bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn WALTHUIS, der in den Ruhestand getreten ist.

Ende 2007 hatte die Zentralkommission demnach folgende Zusammensetzung:

#### DEUTSCHLAND

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

#### BELGIEN :

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

#### FRANKREICH :

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

NIEDERLANDE:

Kommissare :	Herr die Herren	OLTHOFF VAN HOORN, TEN BROEKE, MULLER,
Stellvertretende Kommissare:	Frau Herr	KETTENIS, MENSINK ;

SCHWEIZ :

Kommissare:	die Herren	SEGER, FEIERABEND, HADORN, MARTI,	<b>Präsident</b>
Stellvertretender Kommissar:	die Herren	BÜHLER, REUTLINGER ;	

Das Sekretariat setzte sich zu gleicher Zeit wie folgt zusammen:

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

## II. TÄTIGKEIT DER ZENTRALKOMMISSION

### 1. Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen, Arbeitsgruppensitzungen und Workshops

a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Herrn SEGER am 31. Mai sowie am 5. und 6. Dezember 2007 zwei ordentliche Plenarsitzungen in Straßburg ab.

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

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn SEGER am 30. Mai 2007 in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER am 26. März 2007 in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn SEGER am 28. März, am 30. Mai, am 24. Oktober und am 5. Dezember 2007 in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND am 19. April in Straßburg: gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn VERDEAUX am 29. Mai, am 23. Oktober und am 4. Dezember 2007 in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 28. März und am 25. Oktober 2007 in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn JEROME am 17. April und am 10. Oktober 2007 in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER am 18. April und am 11. Oktober 2007 in Straßburg ;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 22. Januar, am 19. April (vormittags): Sitzung nur mit dem Ausschuss und am 19. April (nachmittags) unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND: gemeinsame Sitzung mit dem Wirtschaftsausschuss, und unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 1. und 2. Oktober 2007 in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE am 23. Mai in Straßburg und am 6. November 2007 in Brüssel;

der Exekutivausschuss im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für das Inkrafttreten des Abfallübereinkommens, unter dem Vorsitz des GENERALESEKRETÄRS am 6. November 2007 in Brüssel;

der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn BLOCK am 17. April und am 10. Oktober 2007 in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau VANLUCHENE am 29. Mai und am 4. Dezember 2007 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 4. Dezember 2007 in Straßburg;

der Kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn HEINZ: gemeinsame Sitzungen mit der Ständigen Technischen Arbeitsgruppe am 22. Februar und am 12. September 2007 in Straßburg;

der Marktbeobachtungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DIETER am 8. Mai 2007 in Brüssel;

die gemeinsame Arbeitsgruppe ZKR- EK „Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt“, unter dem Vorsitz des STELLVERTRENTEDEN GENERALESEKRETÄRS am 27. April 2007 in Brüssel;

die Expertenarbeitsgruppe des Gewerbes hat unter dem Vorsitz von Herrn HÖNEMANN am 25. Januar, am 8. März, am 16. April und am 26. Juli 2007 in Duisburg getagt.

Diese Gruppe, bestehend aus Gewerbevertretern (ESO und EBU) hat sich mit der Ausarbeitung und Bewertung der Methodologie für den betriebswirtschaftlichen Ansatz beschäftigt.

Zudem wurden noch zwei informelle Sitzungen, die eine am 30. März in Wien, die andere am 11. Juni 2007 in Magdeburg organisiert, um die Aufnahme von Kontakten mit lokalen Behörden- und Gewerbevertretern zu ermöglichen;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn KOEDAM, am 6. und 7. Februar in Straßburg und am 22. und 23. August 2007 in Maastricht ;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Frau ADAM vom 6. bis 8. März, am 2. Mai: (Sondersitzung) vom 18. bis 20. September sowie vom 27. bis 29. November 2007 in Straßburg;

die Expertengruppe Abgasemissionen der Binnenschiffe am 30. Januar in Brüssel, am 2. Mai in Straßburg, am 29. Juni und am 2. Oktober 2007 in Brüssel;

die Gemeinsame Sachverständigensitzung der EU- Mitgliedstaaten und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über „technische Vorschriften für Binnenschiffe“, unter dem Vorsitz von Frau ADAM vom 13. bis 15. Februar, am 13. und 14. Juni in Straßburg und unter dem Vorsitz von Herrn LEINEMANN vom 29. bis 31. Oktober 2007 in Brüssel;

die Arbeitsgruppe für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn VAN LANCKER vom 27. bis 29. März in Bonn: Sondersitzung „Fragenkatalog“, unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER am 29. März, unter dem Vorsitz von Herrn CROO vom 19. bis 21. Juni in Paris, unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER: Sondersitzung „Fragenkatalog“ am 11. September in Mainz, unter dem Vorsitz von Herrn CROO vom 25. bis 27. September in Straßburg und unter dem Vorsitz der Herren VAN LANCKER und CROO vom 19. bis 21. Dezember 2007 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn KOEDAM am 8. Februar, am 16. April, am 13. und 14. September 2007 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung : gemeinsame Sitzung am 19. und 21. November 2007 in Bonn;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn MEINTJES vom 23. bis 24. Januar, am 1. und 2. März, am 9. und 10. Mai, am 26. und 27. Juni in Harlingen, am 7. und 8. November in Brüssel sowie am 11. und 12. Dezember 2007 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn REUTLINGER am 31. Januar in Brüssel, am 27. März in Straßburg, am 22. Mai in Brüssel, am 18. September in Straßburg und am 5. November 2007 in Brüssel;

das Steuerungskomitee Projekts des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGERS am 22. Mai 2007 in Brüssel;

die Arbeitsgruppe „Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs vor Terroranschlägen“, unter dem Vorsitz von Herrn CLAUß am 24. April in Straßburg und am 27. September 2007 in Bonn;

die Ad hoc Gruppe „Neuordnung der ZKR- Regelwerke“, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 27. März, am 17. September und am 24. Oktober 2007 in Straßburg;

die Ad hoc Gruppe „Information, Kommunikation und Kooperation bei schweren Unfällen“, unter dem Vorsitz von Herrn BLOCK am 12. September in Bonn und am 21. November 2007 in Bonn;

die gemeinsame Arbeitsgruppe WP 15/AC2 der UNECE unter dem Vorsitz von Herrn REIN vom 22. bis 26. Januar 2007 in Genf;

eine Internationale Arbeitsgruppe über die CLNI, unter Beteiligung von Regierungsexperten, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 12. Juni und unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS am 13. und 14. November 2007 in Straßburg;

Ein Runder Tisch, der als Ziel die Erarbeitung der Bedingungen einer mit der künftigen Entwicklung europäischen Binnenschifffahrt verträglichen Einführung des schwefelarmen Kraftstoffs hat, ist am 3. Mai 2007 in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE organisiert worden. Die Einführung der schwefelarmen Kraftstoffe stellt die Binnenschifffahrt vor große Herausforderungen. Dieser soll gemeinsam mit allen betroffenen Parteien insbesondere dem Schifffahrtsgewerbe, den Motorenherstellern, Mineralölproduzenten, der Schiffbauindustrie, den Häfen, Bunkerdiensten, Klassifikationsgesellschaften, Forschungseinrichtungen, zwischenstaatlichen Organisationen und Flusskommissionen sowie mit den zuständigen nationalen Behörden der Mitglied- und Beobachterstaaten der ZKR begegnet werden.

Ein Workshop zur Erarbeitung von Grundsätzen für eine Neufassung der Vorschriften der Rheinschifffahrt und der Richtlinie 2006/87/EG über die freie Sicht vom Steuerstand, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER ist am 12. Juni 2007 in Straßburg organisiert worden.

Eine Informationsveranstaltung ist am 20. November 2007 im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Bonn zur Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn ten BROEKE organisiert worden. Diese Informationsveranstaltung hat die Einführung des elektronischen Meldens unterstützt und insbesondere zusammen mit den Betroffenen eventuell noch erbliebene Schwierigkeiten identifiziert und Abhilfemaßnahmen entwickeln geholfen. Es wurden insbesondere die Vertreter der Verbände und Experten aller Branchen, die in die Informationskette beim Transport von Containern in der Binnenschifffahrt eingebunden sind, eingeladen, damit sie aus Sicht der Praxis die Herausforderungen des elektronischen Meldens darstellen.

c) Die Beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 23. Oktober 2007 unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

- 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 **Koordinierungssitzung** am 4. Mai 2007 in Straßburg und am 15. Oktober 2007 in Brüssel statt. Die Europäische Kommission wurde dabei durch Herrn TRESOUR, Leiter der Abteilung Seeverkehrspolitik in der Generaldirektion Energie und Verkehr, und die ZKR durch ihren Generalsekretär, H. WOEHRLING, vertreten.

Der Vizepräsident der Europäischen Kommission und für den Verkehr zuständige Kommissar BARROT hat sich am 10. Juli 2007 in Straßburg am Sitz der ZKR im Palais du Rhin mit ZKR-Präsident Botschafter Paul SEGER, dem Generalsekretär Jean-Marie WOEHRLING zur Seite stand, zu einem Gespräch eingefunden.

2. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer tagte unter dem Vorsitz von Herrn CUENI (Schweiz) am 20. März 2007 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 Frühjahrspenartagung durch den Verwaltungsrat LEINEMANN und auf der Herbstpenartagung durch den Abteilungsleiter Herrn TRESTOUR vertreten.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war auf der ordentlichen Herbstpenartagung durch der Verwaltungsrätin Frau JAIMURZINA, vertreten.

Die Donaukommission war auf der ordentliche Herbstpenartagung durch Herrn VALKAR, Generaldirektor des Sekretariats, vertreten.

Die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins war auf der ordentlichen Frühjahrspenartagung durch Herrn BRAUN vertreten.

### III. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab 1. Januar 2007 an :

als Richter :

die Herren HAEGEL (*Frankreich*)  
BALL (*Deutschland*)  
CRAEYBECKX (*Belgien*) **Präsident**  
HAAK (*Niederlande*)  
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 CRAEYBECKX, am 8 März, 13. September und 15. November 2007 in Straßburg und fällte in letzter Instanz 9 zivilrechtliche Urteile.

**PROTOKOLL 35**

**Pressemitteilung**

**Beschluss**

Die Pressemitteilung wird gebilligt.

**PROTOKOLL 36**

**Zeitpunkt der nächsten Sitzung**

**Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 27. November 2008 in Straßburg statt.