

ZENTRAL-  
KOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFF-  
FAHRT



**HERBSTSITZUNG 2010**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2010 - II)**

**Straßburg, den 8. und 9. Dezember 2010**



**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**CC/R (10) 2 Endg.**

**HERBSTSITZUNG 2010**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2010-II)**

**Straßburg, den 8. und 9. Dezember 2010**



# INHALTSVERZEICHNIS

Seite

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

Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung .....	1
Protokoll 2: Status des Beobachterstaates für Polen .....	1

## II. Allgemeine Fragen: Zusammenarbeit mit den Beobachterstaaten

Protokoll 3: Anerkennung der österreichischen, bulgarischen, rumänischen, polnischen, slowakischen und ungarischen Schifferdienstbücher .....	2
Protokoll 4: Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher .....	7
Protokoll 5: Anerkennung des polnischen Schiffsführerzeugnisses .....	72
Protokoll 6: Mit der polnischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung .....	77
Protokoll 7: Bilanz der gegenseitigen Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Zukunftsaussichten: Diskussion mit den Beobachterstaat .....	98
Protokoll 8: Weiterentwicklung der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Bezug auf die Verkehre in Mittel- und Osteuropa .....	98
Protokoll 9: Austausch über die Konjunktur in der europäischen Binnenschifffahrt.....	98
Protokoll 10: Gegenwärtige Zugangsbedingungen zum Rheinschifffahrtmarkt .....	98
Protokoll 11: Meinungsaustausch mit den Beobachterstaaten über die praktische Anwendung der Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde .....	98
Protokoll 12: Stand der Ratifikationen bezüglich des CMNI.....	98
Protokoll 13: Ausblick auf die Revision des CLNI im Hinblick auf dessen Ausweitung auf die Staaten Mittel- und Osteuropas .....	98
Protokoll 14: Arbeiten bezüglich des CEVNI .....	99
Protokoll 15: Inkrafttreten des ADN-Übereinkommen .....	99
Protokoll 16: Harmonisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe .....	99
Protokoll 17: Umsetzung des CDNI (Sammlung und Behandlung von Abfällen in der Binnenschifffahrt).....	99
Protokoll 18: Verstärkung der Kooperation zwischen den Akteur der europäischen Binnenschifffahrt.....	99

	Seite
<b>III. Wirtschaftsaspekte</b>	
Protokoll 19: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt – Folgen der Wirtschaftskrise .....	99
Protokoll 20: Mitteilung von VNF über das Projekt Saône-Mosel/Rhein .....	111
<b>IV. Klimawandel</b>	
Protokoll 21: Klimawandel und Rheinschifffahrt .....	111
<b>V. Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt</b>	
Protokoll 22: Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt .....	125
<b>VI. Schifffahrtsregeln</b>	
Protokoll 23: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, Kapitel 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01).....	125
Protokoll 24: Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – Hinweis auf das Verbot das Fahrzeug zu betreten, Hinweis auf das Verbot zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31 und 3.32, Anlage 3).....	126
Protokoll 25: Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10) .....	130
<b>VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe</b>	
Protokoll 26: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N) .....	140
Protokoll 27: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a).....	141
Protokoll 28: Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a) .....	190
Protokoll 29: Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B) .....	198
Protokoll 30: Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G) .....	207

**VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen**

Protokoll 31: Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen ..... 221

**IX. Der Rhein als Schifffahrtsstraße**

Protokoll 32: Erweiterung des Rheinhafens Weil – Nord..... 221

Protokoll 33: Einlaufbauwerke des geplanten Polders Wyhl/Weisweil..... 224

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

Protokoll 34: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden ..... 226

**XI. Haushalt und Verwaltung**

Protokoll 35: Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2009 ..... 226

Protokoll 36: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2009 ..... 226

**XII. Verschiedenes**

Protokoll 37: Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden – Bewerbung von AQUAPOL..... 227

Protokoll 38: Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden – Bewerbung der EBI ..... 227

Protokoll 39: Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden – Bewerbung von EDINNA..... 228

Protokoll 40 Entwicklung der Verunreinigungen des Rheins aus der Schifffahrt MTBE/ETBE als Beispiel der Emissionsverringerung ..... 229

Protokoll 41: Polizeiverordnung – Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht..... 229

Protokoll 42: Polizeiverordnung – Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden..... 229

Protokoll 43: Pressemitteilung..... 230

Protokoll 44: Zeitpunkt der nächsten Sitzung ..... 230





## **ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2010 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

### **PROTOKOLL 1**

#### **Eröffnung der Sitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 2**

#### **Status des Beobachterstaates für Polen**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

##### **I**

nach Kenntnisnahme des Antrags Polens auf Einräumung des Beobachterstatus,

unter Bezugnahme auf den Wortlaut ihres Beschlusses 2001-I-3 zum Beobachterstatus für Drittstaaten oder nichtstaatliche Verbände,

in der Feststellung, dass Polen erklärt hat, die Regeln für den Status der Beobachterstaaten bei der Zentralkommission zu akzeptieren,

mit Rücksicht darauf, dass Polen in signifikanter Weise von der europäischen Binnenschifffahrt betroffen ist,

in der Auffassung, dass Polen durch seine Teilnahme an den Arbeiten der Zentralkommission einen positiven Beitrag zu diesen Arbeiten und zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt leisten kann,

beschließt, Polen den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

##### **II**

beauftragt den Generalsekretär, diesen Beschluss den Behörden Polens zu übermitteln und, in Verbindung mit den Ausschüssen, mit den Vertretern Polens die konkreten Modalitäten für eine Teilnahme dieses Staates an den Arbeiten der Zentralkommission gemäß der für den Status des Beobachterstaates geltenden Regelung zu besprechen.

### PROTOKOLL 3

#### **Anerkennung der österreichischen, bulgarischen, rumänischen, polnischen, slowakischen und ungarischen Schifferdienstbücher**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes 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 Schifferdienstbücher eine Maßnahme darstellt, die zum Ziel hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik des Sektors beizutragen,

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

##### **I**

erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2010-II-4 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit der folgenden Schifferdienstbücher an:

- das bulgarische Schifferdienstbuch, das von den zuständigen bulgarischen Behörden auf der Grundlage der am 4. Dezember 2007 verabschiedeten Verordnung über die Kompetenzen des Schiffahrtspersonals („Regulation No. 6 on Seafarers' Competence in the Republic of Bulgaria“) ausgestellt wird,
- das rumänische Schifferdienstbuch, das von der zuständigen rumänischen Behörde auf der Grundlage der letztmals am 20. September 2007 geänderten Verordnung 319/2006 vom 3. März 2006 ausgestellt wird,
- das polnische Schifferdienstbuch, das von den zuständigen polnischen Behörden auf der Grundlage der am 23. Januar 2003 verabschiedeten und letztmals am 14. August 2009 (Amtsblatt 2009, Nr. 110, Punkt 916) geänderten Verordnung über die beruflichen Qualifikationen in der Binnenschiffahrt ausgestellt wird,
- das österreichische Schifferdienstbuch, das von den zuständigen österreichischen Behörden auf der Grundlage des am 9. Juni 2005 verabschiedeten (BGBl I, Nr. 62/1997) und letztmals am 25. März 2009 geänderten (BGBl.I Nr. 17/2009) Schiffahrtsgesetzes und auf der Grundlage der am 27. Dezember 2004 verabschiedeten und letztmals am 30. Juni 2009 geänderten Schiffsbesatzungsverordnung ausgestellt wird, unter der aufschiebenden Bedingung, dass die österreichischen Behörden der ZKR vor dem 1. Juli 2011 das Inkrafttreten verordnungsrechtlicher Änderungen zur Einführung einer ärztlichen Untersuchung auf Farbenblindheit notifizieren,

- das slowakische Schifferdienstbuch, das von der zuständigen slowakischen Behörde auf der Grundlage des Gesetzes Nr. 338/2000 und der Erlasse des Ministeriums für Verkehr, Post und Telekommunikation Nr. 12/2005 und 4052/2010/SCLVD/z. 08639-M ausgestellt wird, unter der aufschiebenden Bedingung, dass die slowakischen Behörden der ZKR vor dem 1. Juli 2011 das Inkrafttreten von gesetzlichen und verordnungsrechtlichen Bestimmungen notifizieren, welche vorsehen, dass das slowakische Schifferdienstbuch durch eine für die Eintragung der Befähigungen nach der rheinischen Regelung vorgesehene Seite ergänzt wird, die Vorschriften zur Seefähigkeit geändert werden und die Modalitäten für die Bescheinigung der Streckenfahrten durch die slowakischen Behörden präzisiert werden,
- das ungarische Schifferdienstbuch, das von den zuständigen ungarischen Behörden auf der Grundlage der verabschiedeten Verordnung 26/2002 (XI. 29.) GKM, über das Schifferdienstbuch für Schiffer und Seeleute ausgestellt wird, unter der aufschiebenden Bedingung, dass die ungarischen Behörden der ZKR vor dem 1. Juli 2011 das Inkrafttreten einer rechtlichen Änderung notifizieren, mit der das ungarische Schifferdienstbuch durch eine für die Eintragung der Befähigungen nach der rheinischen Regelung vorgesehene Seite ergänzt wird.

Mit dieser Anerkennung werden die in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragenen Angaben zur Tauglichkeit und zu den Fahrzeiten von der ZKR anerkannt. Die auf dem Rhein gültigen Befähigungen werden von den rheinischen Behörden auf der für rheinische Befähigungen vorgesehenen Seite des Schifferdienstbuchs eingetragen.

## II

Die Zentralkommission nimmt diese Änderungen in die Anlage A5 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf.

Diese in der Anlage aufgeführten Änderungen treten vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2010-II-4 beigefügten Verwaltungsvereinbarung am 1. Juli 2011 in Kraft.

### **Anlage**

**Anlage**

- Die Anlage A5 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erhält den folgenden Wortlaut:

**Als gleichwertig anerkannte  
im Ausland ausgestellte Schifferdienstbücher**

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
<b>Tschechische Republik</b>			
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz	2000-I-26
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobočka@spsdecin.cz	
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobočka@spsprerov.cz	
<b>Österreich</b>			
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3
Für die Erteilung von Sichtvermerken zusätzlich:			
Schifffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schifffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at	
Schifffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schifffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at	
Schifffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schifffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at	
Schifffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schifffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at	

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
<b>Österreich</b>			
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at	2010-II-3
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at	
<b>Bulgarien</b>			
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg	2010-II-3
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg	
<b>Ungarn</b>			
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	2010-II-3
<b>Polen</b>			
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Kędzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl	

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
<b>Polen</b>			
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl	
<b>Rumänien</b>			
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: +40 40241555676 Fax +40 40341730349 rna@rna.ro  lgrigore@rna.ro	2010-II-3
<b>Slowakische Republik</b>			
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	2010-II-3

Die Muster der anerkannten Schifferdienstbücher werden auf der Website der ZKR auf der Seite mit den zur Anwendung der Verwaltungsvereinbarung zweckdienlichen Informationen zugänglich gemacht werden.

## PROTOKOLL 4

### Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

nach der Feststellung, dass die tschechischen\*, bulgarischen, polnischen und rumänischen Schifferdienstbücher auf dem Rhein anerkannt werden können,

nach der Feststellung, dass das österreichische Schifferdienstbuch auf dem Rhein unter einer aufschiebenden Bedingung anerkannt werden kann, die an das Inkrafttreten einer Regelungsänderung vor dem 1. Juli 2011 zur Einführung einer ärztlichen Untersuchung auf Farbunterscheidungsvermögen geknüpft ist,

nach der Feststellung, dass das ungarische Schifferdienstbuch auf dem Rhein unter einer aufschiebenden Bedingung anerkannt werden kann, die an das Inkrafttreten einer Regelungsänderung vor dem 1. Juli 2011 zur Einfügung einer Seite für die Eintragung der Befähigungen nach der rheinischen Regelung in das ungarische Schifferdienstbuch geknüpft ist,

nach der Feststellung, dass das slowakische Schifferdienstbuch auf dem Rhein unter der aufschiebenden Bedingungen anerkannt werden kann, dass vor dem 1. Juli 2011 gesetzliche und verordnungsrechtliche Vorschriften in Kraft treten, die vorsehen, dass das slowakische Schifferdienstbuch durch eine für die Eintragung der Befähigungen nach rheinischen Vorschriften vorgesehene Seite ergänzt wird, die Vorschriften zur Sehfähigkeit geändert werden und die Modalitäten für die Bescheinigung der Streckenfahrten durch die slowakischen Behörden präzisiert werden,

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Behörden zu koppeln ist,

in Anbetracht der Notwendigkeit, die Bedingungen der Zusammenarbeit in Partnerschaft mit allen betroffenen nationalen Verwaltungen festzulegen,

nimmt die Aushandlung einer Verwaltungsvereinbarung mit den betroffenen nationalen Behörden unter Federführung des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen befriedigt zur Kenntnis,

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

#### Anlage

---

\* Beschluss 2000-I-26.

## **Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service**

### *Preamble*

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »)

et les Administrations nationales suivantes :

Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République autrichienne  
Ministère du Transport, des technologies de l'information et des communications, Administration maritime, de la République bulgare  
Ministère du développement national de la Hongrie  
Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne  
Ministère du Transport et de l'Infrastructure de la Roumanie  
Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque  
Ministère du Transport de la République tchèque

(ci-après les « Administrations contractantes »),

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

Conscientes que la reconnaissance mutuelle des livrets de service en Europe, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures qui permettraient de lutter contre la pénurie de personnel dont souffre le secteur,

Constatant la grande similitude des livrets de service utilisés en Europe, pour toutes les informations autres que les qualifications y figurant,

Souhaitant agir aussi rapidement et sur une base aussi paneuropéenne que possible,

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),

Notant que la conclusion du présent arrangement multilatéral pour la reconnaissance mutuelle des livrets de service ne fait pas obstacle à la conclusion, en parallèle et en complément, d'arrangements bilatéraux, entre la CCNR et certaines Administrations contractantes, ou entre Administrations contractantes, pour la reconnaissance mutuelle des qualifications,

Convaincues de l'utilité de poursuivre parallèlement les travaux visant à la reconnaissance mutuelle des qualifications fondées sur des diplômes et des formations en navigation intérieure,

Constatant que la reconnaissance mutuelle des livrets de service doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscriptions dans les livrets de service reconnus, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Reconnaissant qu'il sera souhaitable à terme de faire en sorte qu'une personne ne soit titulaire que d'un livret de service,

Sont convenues de l'Arrangement qui suit.

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

### **Autorités compétentes**

Les autorités compétentes sont les autorités habilitées à délivrer les livrets de service et à y apposer des visas de contrôle.

La liste des autorités rhénanes compétentes pour la délivrance des livrets de service rhénans et l'apposition des visas de contrôle figure à l'annexe 1.

La liste des autorités compétentes des Administrations contractantes pour la délivrance des livrets de service nationaux et l'apposition des visas de contrôle figure à l'annexe 2.

## **Article 2**

### **Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin des livrets de service nationaux délivrés par les autorités compétentes des Administrations contractantes.
2. Les Administrations contractantes reconnaissent la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elles relèvent, des livrets de service délivrés par les autorités rhénanes compétentes et par les autorités compétentes des autres Administrations contractantes.

## **Article 3**

### **Recueil des données par l'autorité de délivrance**

1. Toute autorité compétente tient un registre des livrets de service qu'elle a délivrés. Ce registre comporte au minimum les données suivantes :
  - le numéro du livret de service,
  - la date de délivrance,
  - le nom et le prénom du titulaire,
  - la date et le lieu de naissance du titulaire,
  - la nationalité et la nature de la pièce d'identité présentée,
  - la qualification du titulaire.
2. Toute autorité compétente tient aussi un dossier pour chaque titulaire d'un livret de service qu'elle a délivré, dans lequel sont notamment conservés :
  - une copie des certificats et diplômes correspondant aux qualifications inscrites,
  - une copie de la preuve des temps de navigation quand la qualification a été obtenue sur la base du temps de navigation requis,
  - un certificat médical attestant de l'aptitude physique et psychique du titulaire.

## Article 4

### Echange d'informations

1. Sur demande, un specimen de chaque livret de service reconnu est fourni à l'autorité compétente figurant aux annexes 1 ou 2 qui le souhaite.
2. Sur demande, chaque autorité compétente rend accessible à toute autorité compétente les informations listées à l'article 3, relatives aux livrets de service délivrés.

## Article 5

### Inscriptions par les autorités compétentes dans les livrets de service reconnus

1. *Aptitude physique et psychique*
  - Les autorités rhénanes compétentes sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service rhéman les mentions relatives à l'aptitude physique et psychique du titulaire. Celles-ci sont effectuées conformément à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont reconnues valables sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'ensemble des Administrations contractantes.
  - Les autorités compétentes de l'Etat de délivrance sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service national les mentions relatives à l'aptitude physique et psychique du titulaire. Celles-ci sont effectuées conformément à la réglementation nationale de l'Etat de délivrance. Les Administrations contractantes reconnaissent la validité de ces inscriptions sur les voies d'eau situées sur leur territoire national et la CCNR reconnaît la validité de ces inscriptions sur le Rhin.
2. *Visas de contrôle des voyages et temps de navigation accomplis*

Les visas de contrôle des voyages et temps de navigation accomplis peuvent être apposés dans les livrets de service reconnus par toute autorité compétente telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>.
3. *Qualification*
  - Les autorités rhénanes compétentes sont seules habilitées à inscrire dans tout livret de service (rhéman ou non) les mentions relatives à la qualification du titulaire conforme à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service réservée aux qualifications conformes à la réglementation rhénane. Ces inscriptions sont les seules reconnues valables sur le Rhin.
  - Les autorités nationales compétentes de l'Etat de délivrance sont seules habilitées à inscrire dans un livret de service national les mentions relatives à la qualification du titulaire conforme à la réglementation nationale. Ces inscriptions sont effectuées sur la page du livret de service national réservée à cet effet. Elles peuvent aussi être inscrites sur la page du livret de service rhéman réservée à la qualification conformément aux dispositions en vigueur hors du Rhin. Ces inscriptions ne sont pas reconnues valables sur le Rhin.

## **Article 6**

### **Réunions communes**

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts nationaux de la CCNR et des Administrations contractantes. Les Commissions fluviales et la Commission européenne pourront y être représentées. Les réunions communes auront 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,
- d'examiner et de développer les procédures d'échange d'informations,
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats,
- de comparer les modalités d'obtention des qualifications et de progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

## **Article 7**

### **Secrétariat de l'Arrangement**

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est installé à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 6,
- à tenir à jour la liste des autorités compétentes figurant aux annexes 1 et 2,
- à faciliter l'échange d'informations entre les Administrations contractantes et entre celles-ci et la CCNR, ainsi qu'entre les autorités compétentes définies à l'article 1er,
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées,
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de l'Arrangement.

## **Article 8**

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

La CCNR et les Administrations contractantes 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 la reconnaissance mutuelle des livrets de service. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et de l'ensemble des Administrations contractantes.

## **Article 9**

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

1. Si la CCNR ou une Administration contractante estime qu'une modification réglementaire adoptée dans un des Etats concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique d'une Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmettra à la CCNR et à l'ensemble des Administrations contractantes. Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle des livrets de service. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.
2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'une des Administrations contractantes reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle vis-à-vis de cette Administration contractante. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

## **Article 10**

### **Amendements**

1. Modification des annexes

La CCNR et les Administrations contractantes notifient sans délai au Secrétariat toute modification relative à la liste des autorités compétentes figurant aux annexes 1 et 2. Le Secrétariat modifie en conséquence l'annexe concernée et la transmet à la CCNR et aux Administrations contractantes dans les meilleurs délais.

2. Amendement à l'Arrangement

La CCNR ou une Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement à l'Arrangement. La CCNR et les Administrations contractantes transmettent au Secrétariat leur position et commentaires, dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. Une absence de réponse dans ce délai de 2 mois sera considérée comme un accord à la proposition soumise. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'ensemble des Administrations contractantes avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

## **Article 11**

### **Dispositions finales**

1. Le présent arrangement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011.

La CCNR et les Administrations contractantes notifieront par écrit au Secrétariat, dans les plus brefs délais et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2011, que les formalités internes requises pour l'entrée en vigueur de l'Arrangement, ont été accomplies. Le Secrétariat en informera la CCNR et les Administrations contractantes.

2. Toute administration nationale dont les livrets de service remplissent les critères spécifiés dans la résolution de la CCNR 2008-II-8, peut demander à adhérer à l'Arrangement. L'adhésion nécessite le consentement de la CCNR et de l'ensemble des Administrations contractantes. Elle se fait sans réserve et s'applique à l'Arrangement tel qu'il est établi au moment de l'adhésion. La demande formelle d'adhésion est déposée auprès du Secrétariat, qui la communique immédiatement à la CCNR et aux Administrations contractantes. L'adhésion est réputée avoir été acceptée à la fin d'une période de six mois suivant la date de cette communication, à moins que la CCNR ou une Administration contractante émette par écrit une objection. Celle-ci sera examinée dans le cadre d'une réunion commune. L'adhésion est alors acceptée à l'unanimité des parties présentes à la réunion commune. Les parties non représentées à la réunion commune ont un mois pour émettre des objections. L'adhésion devient effective trois mois après son acceptation par la CCNR et l'ensemble des Administrations contractantes, selon la procédure susmentionnée.
3. La CCNR ou toute Administration contractante peut se retirer de l'Arrangement, par notification écrite adressée au Secrétariat. Le Secrétariat en informe la CCNR et les Administrations contractantes. Le retrait prendra effet douze mois après réception de la notification par le Secrétariat.
4. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale des Administrations contractantes en tant qu'Etats ou de la CCNR comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.
5. Les versions française, allemande, néerlandaise et anglaise de l'Arrangement font également foi. Les exemplaires signés sont déposés auprès du Secrétariat. Une copie certifiée conforme dans chaque langue est remise à la CCNR et à chacune des Administrations contractantes. Chaque Administration contractante procédera à la traduction de l'Arrangement dans sa langue nationale officielle.

Fait à Strasbourg, le 8 décembre 2010

**Pour la CCNR**

Jean-Marie WOEHLING  
Secrétaire général

**Pour les administrations contractantes**

**Pour l'Administration de la République  
autrichienne**

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1<sup>er</sup>  
juillet 2011, des dispositions réglementaires  
nationales intégrant un examen médical relatif au  
daltonisme\*)*

Dipl.-Ing Reinhardt VORDERWINKLER  
Haute Autorité pour la Navigation Intérieure

**Pour l'Administration de la République bulgare**

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI  
Directeur général de l'Administration maritime  
bulgare

**Pour l'Administration de la Hongrie**

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011, des dispositions réglementaires nationales prévoyant l'insertion dans le livret de service hongrois d'une page réservée l'inscription des qualifications conformes à la réglementation rhénane\*)*

Tamás MARTON  
Chef de section de la navigation

**Pour l'Administration de la République polonaise**

Marek CHMIELEWSKI  
Directeur adjoint  
Unité de sécurité de la navigation

**Pour l'Administration de la Roumanie**

Viorel Ion OLEA  
Directeur Général  
Direction Générale de l'Infrastructure et du  
Transport Maritime

**Pour l'Administration de la République slovaque**

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011, des dispositions législatives et réglementaires nationales prévoyant l'insertion dans le livret de service slovaque d'une page réservée à l'inscription des qualifications conformes à la réglementation rhénane, modifiant les exigences relatives à l'aptitude visuelle et précisant les modalités de validation, par les autorités slovaques, des voyages effectués\*)*

Matej VANICEK

Chef du bureau de la navigation intérieure

**Pour l'Administration de la République tchèque**

*Sous réserve de l'entrée en vigueur, avant le 1<sup>er</sup> juillet 2011, des dispositions réglementaires nationales permettant la mise en œuvre de cet Arrangement \*)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN

Ministre délégué

\*) Notification requise auprès du Secrétariat, qui transmettra à la CCNR et aux autres Administrations contractantes.

Liste des autorités rhénanes compétentes

<b>Allemagne</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

<b>Allemagne</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marienortgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

<b>Allemagne</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
<b>Belgique</b>		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 01 49
<b>France</b>		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

<b>France</b>		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
<b>Pays-Bas</b>		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
<b>Suisse</b>		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Liste des autorités compétentes des Administrations contractantes

<b>République Tchèque</b>		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 410 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přerov	Seifertova 33 750 02 Přerov	Tél. +420 581 284 254 Fax +420 581 284 256 pobočka@spsprerov.cz
<b>Autriche</b>		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Pour l'apposition des visas de contrôle, sont aussi compétentes les autorités suivantes :		
Schifffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schifffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schifffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schifffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schifffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

<b>Autriche</b>		
Schifffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schifffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schifffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at
<b>Bulgarie</b>		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
<b>Hongrie</b>		
Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
<b>Pologne</b>		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gizycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

<b>Pologne</b>		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
<b>Roumanie</b>		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r
<b>République slovaque</b>		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

## **Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher**

### *Präambel*

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und die folgenden nationalen Verwaltungen:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich  
Ministerium für Verkehr, Informationstechnologie und Kommunikation, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien  
Ministerium für nationale Entwicklung Ungarns  
Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen  
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Rumäniens  
Ministerium für Verkehr, Bau und Regionalentwicklung der Slowakischen Republik  
Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik

(im Folgenden „Vertragsverwaltungen“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher in Europa die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa erleichtert und daher zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels in dieser Branche beitragen kann,

in der Feststellung, dass die in Europa genutzten Schifferdienstbücher in allen Punkten außer dem der eingetragenen Befähigungen als gleichwertig angesehen werden können,

in dem Wunsch, so schnell und so gesamteuropäisch wie möglich zu handeln,

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 der Abschluss dieser multilateralen Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher dem gleichzeitigen und zusätzlichen Abschluss bilateraler Vereinbarungen zwischen der ZKR und bestimmten Vertragsverwaltungen, oder zwischen bestimmten Vertragsverwaltungen, zum Zwecke der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen nicht im Wege steht,

in der Überzeugung, dass es sinnvoll ist, gleichzeitig an der gegenseitigen Anerkennung der auf Abschlüssen und Ausbildungen in der Binnenschifffahrt basierenden Befähigungen weiterzuarbeiten,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um die Modalitäten für die Eintragungen in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in Anerkennung der Tatsache, dass es längerfristig wünschenswert wäre dafür zu sorgen, dass eine Person Inhaber nur eines einzigen Schifferdienstbuches sein kann,

die folgende Vereinbarung getroffen:

## **Artikel 1**

### **Zuständige Behörden**

Die zuständigen Behörden sind die Behörden, die zur Ausstellung der Schifferdienstbücher und zur Erteilung von Sichtvermerken befugt sind.

Die für die Ausstellung der rheinischen Schifferdienstbücher und die Erteilung von Sichtvermerken zuständigen rheinischen Behörden sind in Anlage 1 aufgeführt.

Die für die Ausstellung der nationalen Schifferdienstbücher und die Erteilung von Sichtvermerken zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen sind in Anlage 2 aufgeführt.

## **Artikel 2**

### **Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR anerkennt die Gültigkeit der von den zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen ausgestellten nationalen Schifferdienstbücher auf dem Rhein.
2. Die Vertragsverwaltungen anerkennen die Gültigkeit der von den zuständigen rheinischen Behörden und von den zuständigen Behörden der anderen Vertragsverwaltungen ausgestellten Schifferdienstbücher auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen.

## **Artikel 3**

### **Datenhaltung durch die ausstellende Behörde**

1. Von den zuständigen Behörden ist ein Verzeichnis der jeweils von ihnen ausgestellten Schifferdienstbücher zu führen. In dieses Verzeichnis sind folgende Mindestangaben aufzunehmen:
  - Nummer des Schifferdienstbuchs
  - Ausstellungsdatum
  - Name und Vorname des Inhabers
  - Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers
  - Staatsangehörigkeit und Art des Ausweises
  - Befähigung des Inhabers.
2. Bei der jeweils zuständigen Behörde ist zudem für die Inhaber der von ihr ausgestellten Schifferdienstbücher jeweils eine Akte zu führen, in der insbesondere folgende Unterlagen aufzubewahren sind:
  - die Zeugnisse und Prüfungsnachweise zu den im Schifferdienstbuch eingetragenen Befähigungen in Kopie,
  - der Nachweis für die Fahrzeiten in Kopie, wenn die Befähigung auf der Grundlage der erforderlichen Fahrzeiten erworben wurde,
  - ein ärztliches Zeugnis, das die Tauglichkeit des Inhabers nachweist.

## **Artikel 4**

### **Informationsaustausch**

1. Auf Verlangen ist der in den Anlagen 1 oder 2 aufgeführten zuständigen Behörde jeweils ein Exemplar der anerkannten Schifferdienstbücher zur Verfügung zu stellen.
2. Jede zuständige Behörde ist sämtlichen zuständigen Behörden, auf Verlangen, hinsichtlich der in Artikel 3 aufgelisteten Informationen zu den ausgestellten Schifferdienstbüchern auskunftspflichtig.

## **Artikel 5**

### **Eintragungen in anerkannte Schifferdienstbücher durch die zuständigen Behörden**

#### **1. *Tauglichkeit***

- Nur die zuständigen rheinischen Behörden sind befugt, in einem rheinischen Schifferdienstbuch Eintragungen zur Tauglichkeit des Inhabers vorzunehmen. Diese erfolgen gemäß den rheinischen Vorschriften. Diese Eintragungen werden auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet der Vertragsverwaltungen liegen, als gültig anerkannt.
- Nur die zuständigen Behörden des Ausstellerstaates sind befugt, in einem nationalen Schifferdienstbuch Eintragungen zur Tauglichkeit des Inhabers vorzunehmen. Diese erfolgen gemäß den nationalen Vorschriften des Ausstellerstaates. Die Vertragsverwaltungen erkennen die Gültigkeit dieser Eintragungen auf den Wasserstraßen, die in ihrem Hoheitsgebiet liegen, an, und die ZKR erkennt die Gültigkeit dieser Eintragungen auf dem Rhein an.

#### **2. *Kontrollvermerke zur Bescheinigung zurückgelegter Streckenfahrten und Fahrzeiten***

Die Kontrollvermerke zur Bescheinigung absolvierter Streckenfahrten und Fahrzeiten können von jeder zuständigen Behörde nach Artikel 1 in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragen werden.

#### **3. *Befähigung***

- Nur die zuständigen rheinischen Behörden sind befugt, in alle (rheinischen oder nichtrheinischen) Schifferdienstbücher Eintragungen zur Befähigung des Inhabers nach den rheinischen Vorschriften vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der für Befähigungen nach den rheinischen Vorschriften vorgesehenen Seite des Schifferdienstbuches. Nur diese Eintragungen werden auf dem Rhein als gültig anerkannt.
- Nur die zuständigen nationalen Behörden des Ausstellerstaates sind befugt, in nationale Schifferdienstbücher Eintragungen zur Befähigung des Inhabers nach den nationalen Vorschriften vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der zu diesem Zweck vorgesehenen Seite des nationalen Schifferdienstbuches. Sie können auch auf der Seite des rheinischen Schifferdienstbuches, die für die Befähigung nach außerhalb des Rheins geltenden Bestimmungen vorgesehen ist, eingetragen werden. Diese Eintragungen werden auf dem Rhein nicht als gültig anerkannt.

## **Artikel 6**

### **Gemeinsame Sitzungen**

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der nationalen Experten der ZKR und der Vertragsverwaltungen abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Vertretungen der Flusskommissionen und der Europäischen Kommission anwesend sein. Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

## **Artikel 7**

### **Vereinbarungssekretariat**

Ein Vereinbarungsekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 6 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Aktualisierung der Liste der zuständigen Behörden in den Anlagen 1 und 2;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen den Vertragsverwaltungen untereinander, zwischen diesen Verwaltungen und der ZKR sowie zwischen den in Artikel 1 festgelegten zuständigen Behörden;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Umsetzung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens der Vereinbarung notwendig sein könnten.

## **Artikel 8**

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

Die ZKR und die Vertragsverwaltungen informieren einander so bald wie möglich und unabhängig von den gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sie sich untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen weiterzuleiten.

## **Artikel 9**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

1. Sofern die ZKR oder eine der Vertragsverwaltungen zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Änderung der Vorschriften in einem der von der Vereinbarung betroffenen Staaten oder aufgrund der Vorgehensweise einer der Vertragsverwaltungen die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen weiterleitet. Diese bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder eine der Vertragsverwaltungen nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann sie die gegenseitige Anerkennung gegenüber der betreffenden Vertragsverwaltung beenden. Der entsprechende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat gegenüber dieser Vertragsverwaltung in Kraft.

## **Artikel 10**

### **Änderungen**

1. Änderung der Anlagen

Die ZKR und die Vertragsverwaltungen teilen dem Sekretariat unverzüglich alle Änderungen an den in den Anlagen 1 und 2 aufgeführten Listen der zuständigen Behörden mit. Das Sekretariat verändert die betreffende Anlage entsprechend und leitet diese unverzüglich an die ZKR und die Vertragsverwaltungen weiter.

2. Änderung der Vereinbarung

Die ZKR oder eine Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung der Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltungen übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Trifft innerhalb dieser zweimonatigen Frist keine Antwort ein, wird dies als Zustimmung zum Vorschlag interpretiert. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und sämtlichen Vertragsverwaltungen eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

## **Artikel 11**

### **Schlussbestimmungen**

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 2011 in Kraft.

Sobald die für das Inkrafttreten der Vereinbarung notwendigen internen Verfahren abgeschlossen sind, teilen die ZKR und die Vertragsverwaltungen dies dem Sekretariat unverzüglich, spätestens jedoch bis 1. Juli 2011, schriftlich mit. Das Sekretariat leitet diese Information an die ZKR und die anderen Vertragsverwaltungen weiter.

2. Jede nationale Verwaltung, deren Schifferdienstbücher die im ZKR-Beschluss 2008-II-8 aufgeführten Kriterien erfüllen, kann beantragen, dieser Vereinbarung beizutreten. Der Beitritt erfordert die Zustimmung der ZKR und sämtlicher Vertragsverwaltungen. Der Beitritt erfolgt ohne Vorbehalt und gilt für die Fassung der Vereinbarung, die zum Zeitpunkt des Beitritts gültig ist. Der formelle Beitrittsantrag wird beim Sekretariat hinterlegt, das ihn unverzüglich an die ZKR und die Vertragsverwaltungen weiterleitet. Sofern weder die ZKR noch eine Vertragsverwaltung einen schriftlichen Einwand formuliert, gilt der Beitrittsantrag nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten nach dem Tag seiner Weiterleitung als angenommen. Einwände werden im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung geprüft. Der Beitritt wird dann mit einstimmigem Beschluss aller anwesenden Parteien angenommen. An der gemeinsamen Sitzung nicht vertretene Parteien müssen ihre Einwände innerhalb eines Monats äußern. Der Beitritt wird drei Monate nach seiner Annahme durch die ZKR und sämtliche Vertragsverwaltungen gemäß dem oben genannten Verfahren wirksam.
3. Die ZKR oder eine Vertragsverwaltung kann durch schriftliche Mitteilung an das Sekretariat seinen Austritt erklären. Das Sekretariat informiert darüber die ZKR und alle anderen Vertragsverwaltungen. Der Austritt wird zwölf Monate nach Eintreffen der Mitteilung beim Sekretariat wirksam.
4. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für die Vertragsverwaltungen als Staaten oder für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.
5. Der französische, deutsche, niederländische und englische Wortlaut der Vereinbarung ist gleichermaßen verbindlich. Die unterzeichneten Exemplare werden beim Sekretariat hinterlegt. Die ZKR und jede der Vertragsverwaltungen erhalten je eine beglaubigte Abschrift sämtlicher Sprachfassungen. Jede Vertragsverwaltung übersetzt die Vereinbarung in ihre offizielle Landessprache.

Geschehen zu Straßburg am 8. Dezember 2010

**Für die ZKR**

Jean-Marie WOEHLING  
Generalsekretär

**Für die Vertragsverwaltungen**

**Für die Verwaltung der Republik Österreich**  
*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli  
2011 - nationaler verordnungsrechtlicher  
Bestimmungen, die die Einführung einer ärztlichen  
Untersuchung auf Farbunterscheidungsvermögen  
vorsehen\*)*

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER  
Oberste Schifffahrtsbehörde

**Für die Verwaltung der Republik Bulgariens**

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI  
Generaldirektor der bulgarischen  
Seeverkehrsverwaltung

**Für die Verwaltung Ungarns**

*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli  
2011 - nationaler verordnungsrechtlicher  
Bestimmungen, die die Einfügung einer Seite für die  
Eintragung der Befähigungen nach der rheinischen  
Regelung in das ungarische Schifferdienstbuch  
vorsehen\*)*

Tamás MARTON  
Abteilungsleiter Binnenschifffahrt

**Für die Verwaltung der Polnischen Republik**

Marek CHMIELEWSKI  
Stellvertretender Direktor  
Abteilung Schifffahrtssicherheit

**Für die Verwaltung Rumäniens**

Viorel Ion OLEA  
Generaldirektor  
Generaldirektion für Infrastruktur und Seeverkehr

**Für die Verwaltung der Slowakischen Republik**  
*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli  
2011 – nationaler gesetzlicher und  
verordnungsrechtlicher Bestimmungen, die die  
Einfügung einer Seite für die Eintragung der  
Befähigungen nach der rheinischen Regelung in das  
slowakische Schifferdienstbuch vorsehen, die  
Anforderungen zur Sehfähigkeit ändern und die  
Modalitäten für die Bescheinigung der  
Streckenfahrten durch die slowakischen Behörden  
präzisieren\*)*

Matej VANICEK  
Leiter des Büros für Binnenschifffahrt

**Für die Verwaltung der Tschechischen Republik**  
*Vorbehaltlich des Inkrafttretens - vor dem 1. Juli  
2011 - nationaler verordnungsrechtlicher  
Bestimmungen, die die Durchführung dieser  
Vereinbarung gestatten\*)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN  
Vizeminister

\*) Notifizierung beim Sekretariat erforderlich, das die ZKR und die anderen Vertragsverwaltungen unterrichten wird.

Liste der zuständigen rheinischen Behörden

<b>Deutschland</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

<b>Deutschland</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

<b>Deutschland</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171ou 276172
<b>Belgien</b>		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tel. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tel. +32 4 220 01 49
<b>Frankreich</b>		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tel. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord- pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

<b>Frankreich</b>		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tel. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
<b>Niederlande</b>		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tel. +31 104129544 Fax +31 104048019
<b>Schweiz</b>		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tel. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Liste der zuständigen Behörden der Vertragsverwaltungen

<b>Tschechische Republik</b>		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobočka@spsprerov.cz
<b>Österreich</b>		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Für die Erteilung von Sichtvermerken zusätzlich:		
Schifffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schifffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schifffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schifffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schifffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

<b>Österreich</b>		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at
<b>Bulgarien</b>		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
<b>Ungarn</b>		
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
<b>Polen</b>		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

<b>Polen</b>		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
<b>Rumänien</b>		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel. +40 40241555676 Fax +40 40341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro
<b>Slovakische Republik</b>		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

## **Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking voor de Wederzijdse Erkenning van Dienstboekjes**

### *Preambule*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”)

en de volgende nationale Administratieve Overheden:

Ministerie van Vervoer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk  
Ministerie van Vervoer, Informatietechnologie en Communicatie, Maritieme Administratie, van de Republiek Bulgarije  
Ministerie van Nationale Ontwikkeling van Hongarije  
Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen  
Ministerie van Vervoer en Infrastructuur van Roemenië  
Ministerie van Transport, Bouw en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije  
Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek

(hierna de “Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van dienstboekjes in Europa door de vereenvoudiging van het vrije verkeer van bemanningsleden in Europa een maatregel is die bijdraagt aan de bestrijding van het tekort aan personeel waar deze sector mee te kampen heeft,

gelet op het feit dat de gegevens die in de dienstboekjes vermeld staan, met uitzondering van de bekwaamheden, in de meeste Europese landen verregaand overeenstemmen,

gevolg gevend aan de wens om zo snel mogelijk en op ruime Pan-Europese schaal te handelen,

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

vaststellend dat deze multilaterale overeenstemming voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes de gelijktijdige totstandkoming van aanvullende bilaterale overeenstemmingen tussen de CCR en bepaalde administratieve overheden bij de overeenstemming of tussen deze overheden onderling, niet in de weg staat,

in de overtuiging dat het zinvol is, tegelijkertijd te blijven werken aan de wederzijdse erkenning van bekwaamheden op basis van diploma's en beroepsopleidingen in de binnenvaart,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van dienstboekjes gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

erkennend dat het wenselijk is op termijn zeker te stellen dat men houder van slechts één enkel dienstboekje kan zijn,

hebben de volgende Overeenstemming over de Samenwerking gesloten.

## **Artikel 1**

### **Bevoegde autoriteiten**

De bevoegde autoriteiten zijn de instanties die het recht hebben de dienstboekjes af te geven en de controlestempels aan te brengen.

De lijst van de bevoegde Rijnvaartautoriteiten voor de afgifte van de dienstboekjes voor de Rijn en het aanbrengen van de controlestempels staat vermeld in bijlage 1.

De lijst van de bevoegde autoriteiten van de Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming en bevoegd zijn voor de afgifte van de nationale dienstboekjes en het aanbrengen van de controlestempels staat vermeld in bijlage 2.

## **Artikel 2**

### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van nationale dienstboekjes die zijn afgegeven door de bevoegde instanties van de Administratieve Overheden die partij zijn bij de onderhavige overeenstemming.
2. De Administratieve Overheden die partij zijn bij de onderhavige overeenstemming erkennen de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van hun staat, van de dienstboekjes die zijn afgegeven door de bevoegde Rijnvaartautoriteiten en door de bevoegde instanties van de andere Administratieve Overheden die partij zijn bij de overeenstemming.

## **Artikel 3**

### **Registratie van gegevens door de voor afgifte bevoegde instantie**

1. Iedere bevoegde instantie voert een register van de door deze instantie afgegeven dienstboekjes. Dit register bevat ten minste de volgende gegevens :
  - het nummer van het dienstboekje,
  - de datum van afgifte,
  - de naam en voornaam van de houder,
  - de geboortedatum en –plaats van de houder,
  - de nationaliteit en aard van het overgelegde identiteitsbewijs,
  - de bekwaamheid van de houder.
2. Iedere bevoegde instantie houdt voor iedere houder van een dienstboekje dat door deze instantie werd afgegeven een dossier bij, waarin met name de volgende stukken zullen worden bewaard :
  - een afschrift van de getuigschriften en diploma's voor de aangetekende bekwaamheden,
  - een afschrift van het bewijs van de volbrachte vaartijd, indien de bekwaamheid op basis van de vereiste vaartijd is verkregen,
  - een medische verklaring waarin de lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de houder wordt geattesteerd.

## **Artikel 4**

### **Uitwisseling van gegevens**

1. Op verzoek wordt aan iedere bevoegde instantie die in bijlage 1 of 2 vermeld staat, een specimen van elk erkend dienstboekje verstrekt.
2. Op verzoek verstrekt iedere bevoegde autoriteit elke bevoegde instantie de in artikel 3 genoemde gegevens met betrekking tot de afgegeven dienstboekjes.

## **Artikel 5**

### **Aantekeningen door bevoegde instanties in de erkende dienstboekjes**

1. *Geestelijke en lichamelijke geschiktheid*
  - Aantekeningen met betrekking tot de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van de houder in een Rijndienstboekje mogen uitsluitend door de daarvoor bevoegde instanties voor de Rijn worden ingeschreven. Deze aantekeningen moeten overeenkomstig de Rijnregelgeving geschieden. Deze aantekeningen gelden op alle waterwegen op het nationale grondgebied van de bij deze administratieve Overeenstemming over de Samenwerking aangesloten landen.
  - De bevoegde autoriteiten van het land van afgifte zijn de enige instanties die het recht hebben aantekeningen met betrekking tot de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van de houder in een nationaal dienstboekje in te schrijven. Deze aantekeningen moeten overeenkomstig de nationale regelgeving van het land van afgifte geschieden. De Overheden die partij zijn bij de overeenstemming erkennen de geldigheid van deze aantekeningen op al hun op het nationale grondgebied gelegen waterwegen en de CCR erkent de geldigheid van deze aantekeningen op de Rijn.
2. *Controlestempels voor afgelegde reizen en volbrachte vaartijd*

Iedere bevoegde instantie zoals bedoeld in artikel 1, heeft het recht in de erkende dienstboekjes de controlestempels voor de afgelegde reizen en volbrachte vaartijd aan te brengen.
3. *Bekwaamheden*
  - Aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden van de houder overeenkomstig de Rijnregelgeving mogen uitsluitend door de daarvoor bevoegde instanties voor de Rijn in een dienstboekje (Rijndienstboekje of andere) worden ingeschreven. Deze aantekeningen geschieden overeenkomstig de Rijnregelgeving op de pagina van het dienstboekje dat voorzien is voor bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving. Deze aantekeningen zijn de enige die op de Rijn als geldig zullen worden erkend.
  - De bevoegde nationale autoriteiten van het land van afgifte zijn de enige instanties die het recht hebben aantekeningen met betrekking tot de bekwaamheden van de houder overeenkomstig de nationale regelgeving in te schrijven in een nationaal dienstboekje. Deze aantekeningen geschieden op de pagina van het nationale dienstboekje dat hiervoor voorzien is, of op de overeenkomstig de bepalingen voor bekwaamheden buiten de Rijn voorziene pagina van het Rijndienstboekje. Deze aantekeningen worden niet als geldig op de Rijn erkend.

## **Artikel 6**

### **Gemeenschappelijke vergaderingen**

Met de nationale deskundigen van de CCR en van de Overheden die partij zijn bij deze overeenstemming worden indien nodig gemeenschappelijke vergaderingen georganiseerd. Aan de gemeenschappelijke vergaderingen kunnen ook vertegenwoordigers van de Rivierencommissies en de Europese Commissie aanwezig zijn. De gemeenschappelijke vergaderingen hebben met name tot doel :

- ertoe bij te dragen dat de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn, in de verschillende regelgevingen op elkaar worden afgestemd ;
- overleg te plegen over vastgestelde overtredingen en moeilijkheden bij de uitvoering, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig ;
- procedures voor de uitwisseling van gegevens te onderzoeken en tot stand te brengen ;
- de controlemechanismen in de landen te coördineren ;
- de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden te vergelijken en vooruitgang te boeken op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

## **Artikel 7**

### **Secretariaat van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking**

Er wordt een secretariaat van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking (hierna het « secretariaat ») ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn :

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 6,
- het bijhouden van de lijsten van bevoegde autoriteiten zoals vermeld in de bijlagen 1 en 2,
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de Overheden die partij zijn bij deze overeenstemming, tussen deze Overheden en de CCR, alsmede tussen de bevoegde autoriteiten zoals bedoeld in artikel 1,
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de Overeenstemming over de Samenwerking,
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om het goede functioneren van de Overeenstemming over de Samenwerking te waarborgen.

## **Artikel 8**

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

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming 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 plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de dienstboekjes in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie binnen de CCR en aan alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

## **Artikel 9**

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

1. Wanneer de CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging van een voorschrift in één van de staten die betrokken is bij de Overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming mee, die al het mogelijke in het werk zullen stellen een minnelijke schikking te bewerkstelligen, zodat de wederzijdse erkenning van de dienstboekjes kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.
2. Mocht de CCR of één van de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning ten aanzien van deze Overheid die partij is bij de overeenstemming opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat ten opzichte van de betrokken Overheid die partij is bij de overeenstemming, van kracht.

## **Artikel 10**

### **Wijzigingen**

1. Wijziging van de bijlagen

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat onverwijld elke wijziging mee in de lijst van bevoegde instanties zoals vermeld in de bijlagen 1 en 2. Het secretariaat wijzigt de desbetreffende bijlage dienovereenkomstig en verstrekt de herziene bijlage zo snel mogelijk aan de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming.

2. Wijziging van de overeenstemming

De CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de Overeenstemming over de Samenwerking doen toekomen. De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt 60 dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de Overeenstemming over de Samenwerking.

## **Artikel 11**

### **Slotbepalingen**

1. De onderhavige Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking treedt op 1 juli 2011 in werking.

De CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming delen het secretariaat zo snel mogelijk, en uiterlijk op 1 juli 2011, mee dat aan de interne formaliteiten die vereist zijn voor de inwerkingtreding van de Overeenstemming over de Samenwerking voldaan is. Het secretariaat stelt de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiervan in kennis.

2. Elke nationale overheid waarvan de dienstboekjes voldoen aan de vereisten zoals vastgesteld in besluit 2008-II-8 van de CCR, kan verzoeken toe te treden tot de Overeenstemming over de Samenwerking. Voorwaarde voor de toetreding is dat de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiermee instemmen. De toetreding geschiedt zonder voorbehoud en geldt voor de overeenstemming zoals deze op het moment van toetreding van kracht is. Het officiële verzoek tot toetreding moet bij het secretariaat worden ingediend, dat de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming onverwijld hiervan op de hoogte stelt. De toetreding wordt geacht aanvaard te zijn aan het einde van een periode van zes maanden na de mededeling hiervan door het secretariaat, tenzij de CCR of een Overheid die partij is bij de overeenstemming schriftelijk bezwaar maakt. Dit bezwaar zal in het kader van een gemeenschappelijke vergadering worden besproken. De toetreding wordt geacht aanvaard te zijn als alle op de gemeenschappelijke vergadering aanwezige partijen met de toetreding instemmen. Partijen die niet tijdens de gemeenschappelijke vergadering vertegenwoordigd waren, hebben één maand om hun bezwaren kenbaar te maken. De toetreding wordt overeenstemming de bovengenoemde procedure drie maanden na toestemming door de CCR en alle Overheden die partij zijn bij de overeenstemming van kracht.
3. De CCR of elke Overheid die partij is bij de overeenstemming, kan de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking opzeggen door middel van een aan het secretariaat te sturen schriftelijke mededeling. Het secretariaat stelt de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming daarvan in kennis. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de mededeling door het secretariaat van kracht.
4. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming in hun hoedanigheid van staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welk internationaal verdrag of EU verordening.
5. De Franse, Duitse, Nederlandse en Engelse versie van de Administratieve Overeenstemming over de Samenwerking zijn gelijkelijk authentiek. De ondertekende exemplaren worden bij het secretariaat neergelegd. De CCR en elke Overheid die partij is bij de overeenstemming ontvangen een gewaarmerkt afschrift in iedere bovengenoemde taal. Elke Overheid die partij is bij de overeenstemming zal zelf zorg dragen voor de vertaling van de Overeenstemming over de Samenwerking in haar eigen officiële landstaal.

Gedaan te Straatsburg op 8 december 2010

**Voor de CCR**

Jean-Marie WOEHLING  
Secretaris-Generaal

**Voor de Administratieve overheden**

**Voor de Overheid van de Republiek Oostenrijk**  
*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1  
juli 2011, van nationale wettelijke bepalingen ter  
invoering van een medische keuring met betrekking  
tot kleurenblindheid \*)*

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER,  
Scheepvaartautoriteit

**Voor de Overheid van de Republiek Bulgarije**

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI  
Directeur van de Bulgaarse Maritieme Administratie

**Voor de Hongaarse Overheid**

*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke bepalingen ter invoering van een specifieke pagina in het Hongaarse dienstboekje voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving\*)*

Tamás MARTON  
Hoofd van de scheepvaart

**Voor de Overheid van de Republiek Polen**

Marek CHMIELEWSKI  
Onderdirecteur  
Dienst Scheepvaartveiligheid

**Voor de Roemeense Overheid**

Viorel Ion OLEA  
Directeur-generaal  
Directoraat-generaal van Infrastructuur en Maritiem  
Vervoer

**Voor de Overheid van de Republiek Slowakije**

*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke en reglementaire bepalingen ter invoering van een specifieke pagina in het Slowaakse dienstboekje voor de aantekening van bekwaamheden overeenkomstig de Rijnregelgeving, de voorschriften met betrekking tot het zichtvermogen worden gewijzigd en ter precisering van de goedkeuring door de Slowaakse autoriteiten van de afgelegde vaarten \*)*

Matej VANICEK

Hoofd van het Bureau voor de Binnenvaart

**Voor de Overheid van de Republiek Tsjechië**

*Onder voorbehoud van het van kracht worden, voor 1 juli 2011, van nationale wettelijke voorschriften die de inwerkingtreding van deze overeenstemming mogelijk maken\*)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN

Onderminister

\*) Hiervoor is een officiële kennisgeving aan het secretariaat vereist. Na ontvangst van deze mededeling zal het secretariaat de CCR en de Overheden die partij zijn bij de overeenstemming hiervan op de hoogte stellen.

Lijst van de bevoegde Rijnautoriteiten

<b>Duitsland</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

<b>Duitsland</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marienortgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

<b>Duitsland</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
<b>België</b>		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 10 49
<b>Frankrijk</b>		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

<b>Frankrijk</b>		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
<b>Nederland</b>		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
<b>Zwitserland</b>		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

Lijst van de bevoegde autoriteiten van de Administratieve Overheden

<b>Republiek Tsjechië</b>		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tél. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobocka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1	Tél. +420 412 557 411 Fax +420 412 557 410 pobocka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přešov	Seifertova 33 750 02 Přešov	Tél. +420 581 284 254 Fax +420 581 284 256 pobocka@spsprerov.cz
<b>Österreich</b>		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tél. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
De volgende autoriteiten zijn eveneens bevoegd nationale dienstboekjes af te geven:		
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tél. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tél. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tél. +43 2732 / 83 170 Fax +43 2732 / 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tél. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

<b>Österreich</b>		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tél. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartszell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartszell	Tél. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartszell@bmvit.gv.at
<b>Bulgarije</b>		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tél. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tél. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
<b>Hongarije</b>		
Direction de Stratégie et Méthodologie Département de la Navigation et de l'Aviation civile Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Adresse postale : 1389 Budapest 62 Pf. 102 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
<b>Republiek Polen</b>		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tél. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tél. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

<b>Republiek Polen</b>		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tél. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tél. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
<b>Roemenië</b>		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tél. +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r
<b>Republiek Slowakije</b>		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tél. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat@sps.sk

## **Administrative arrangement on the mutual recognition of service record books**

### *Preamble*

The Central Commission for the Navigation on the Rhine (hereinafter "the CCNR")

and the following national Administrations :

Ministry of Transport, Innovation and Technology of the Republic of Austria

Ministry of Transport, information technology and communications, Maritime Administration, of the Republic of Bulgaria

Ministry of national development of Hungary

Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland

Ministry of Transport and Infrastructure of Romania

Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic

Ministry of Transport of the Czech Republic

(Hereinafter "the contracting Administrations"),

Wishing to simplify the obligations incumbent on professionals and facilitate the free circulation of crew members,

Aware that the mutual recognition of service record books in Europe, by facilitating the free circulation of crew members in Europe, is a measure that would help to address the current shortage of personnel in the sector,

Noting the great similarity among the service record books used in Europe regarding all the information noted therein other than qualifications,

Wishing to take action rapidly, on as wide a European basis as possible,

Referring in this respect to the desire to accelerate pan-European cooperation with a view to liberalising and reinforcing inland waterway transport as expressed at the Pan-European Conferences in Rotterdam (2001) and Bucharest (2006),

Noting that the conclusion of this multilateral arrangement for the mutual recognition of service record books in no way prevents the conclusion, in parallel and in addition, of bilateral arrangements between the CCNR and certain contracting Administrations or between contracting Administrations, for the mutual recognition of qualifications,

Convinced of the usefulness of pursuing at the same time their work on the mutual recognition of qualifications based on diplomas and training courses in inland navigation,

Noting that the mutual recognition of service record books should be accompanied by mechanisms for administrative cooperation among the competent authorities, more particularly in order to lay down the methods for making entries in the recognised service record books, to develop common practices, and to set up reliable systems for the exchange of information,

Acknowledging that in the long term it will be desirable to ensure that a person may hold only one service record book,

Have agreed the following Arrangement.

## **Article 1**

### **Competent authorities**

The competent authorities are the authorities authorised to issue service record books and to stamp them.

The list of Rhine authorities competent for issuing Rhine service record books and for stamping them is given in Annex 1.

The list of authorities of the contracting Administrations competent for issuing national service record books and for stamping them is given in Annex 2.

## **Article 2**

### **Mutual recognition**

1. The CCNR shall recognise the validity on the Rhine of the national service record books issued by the competent authorities of the contracting Administrations.
2. The contracting Administrations shall recognise the validity on the waterways located on the national territory of their States of the service record books issued by the competent Rhine authorities and by the competent authorities of the other contracting Administrations.

## **Article 3**

### **Records kept by the issuing authority**

1. Each competent authority shall maintain a register of the service record books it has issued. This register shall include the following data as a minimum:
  - number of the service record book,
  - date of issue,
  - the holder's first and last names,
  - the holder's date and place of birth,
  - the nationality and type of identity document presented,
  - the qualification of the holder.
2. Each competent authority shall also keep a file in respect of every holder of a service record book it has issued, which shall contain more particularly:
  - copies of certificates and diplomas corresponding to the qualifications entered in the service record book,
  - a copy of the evidence of navigation time, if the qualification was obtained on the basis of the required navigation time,
  - a medical certificate attesting the mental and physical fitness of the holder.

## **Article 4**

### **Exchange of information**

1. Upon request, a specimen of each recognised service record book shall be supplied to any competent authority listed in Annexe 1 or 2 which wishes to receive them.
2. Upon request, each competent authority shall make any information listed in Article 3 concerning the service record books it has issued available to any competent authority.

## **Article 5**

### **Entries made by competent authorities in recognised service record books**

1. *Medical fitness*
  - The competent Rhine authorities shall be the only authorities competent to make entries in a Rhine service record book concerning the holder's medical fitness, and such entries shall comply with Rhine regulations. They shall be recognised as valid on the waterways located on the national territories of all the contracting Administrations.
  - The competent authorities of the issuing State shall be the only authorities competent to make entries in a national service record book concerning the holder's medical fitness, and such entries shall comply with the national regulations of the issuing State. The contracting Administrations shall recognise the validity of these entries on the waterways located on their national territories, and the CCNR shall recognise the validity of these entries on the Rhine.
2. *Stamping in respect of journeys and navigation time completed*

Journeys and navigation time completed may be stamped in recognised service record books by any competent authority as defined in Article 1.
3. *Qualification*
  - The competent Rhine authorities alone shall be authorised to enter in any service record book (Rhine or other) the indications concerning the qualification of the book's holder in compliance with Rhine regulations. These shall be entered on the page of the service record book reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations. These entries are the only ones that are recognised as valid on the Rhine.
  - The competent national authorities of the issuing State alone shall be authorised to enter in a national service record book the indications concerning the qualification of the book's holder in compliance with national regulations. These shall be entered on the page of the national service record book reserved for this purpose. They may also be entered on the page of the Rhine service record book reserved for qualifications in compliance with regulations valid on waterways other than the Rhine. Such entries shall not be recognised as valid on the Rhine.

## **Article 6**

### **Joint meetings**

A joint meeting shall be organised whenever necessary, to be attended by the national experts of the CCNR and of the contracting Administrations. The river commissions and the European Commission may be represented. The purposes of the joint meetings shall be, *inter alia*:

- to contribute to ensuring that the evolution and adaptation of the regulations which will be necessary in the future are in line with the various regulations,
- to discuss and address any implementation difficulties encountered or infringements noted,
- to examine and develop procedures for the exchange of information,
- to coordinate the enforcement mechanisms in the States,
- to compare the ways of obtaining qualifications and to make progress with the mutual recognition of qualifications.

## **Article 7**

### **Secretariat of the Arrangement**

A Secretariat of the Arrangement (hereinafter "the Secretariat") shall be instituted. It shall be provided by the Secretariat of the CCNR, and shall be located in Strasbourg. Its main tasks shall consist of:

- supplying the logistical assistance necessary for organising the joint meetings referred to in Article 6,
- keeping up to date the list of the competent authorities given in Annexes 1 and 2,
- facilitating the exchange of information among the contracting Administrations and between these and the CCNR, as well as between the competent authorities defined in article 1,
- operating a specific page of the CCNR Internet site on which information concerning the application of the Arrangement may be consulted, and
- carrying out other tasks that may be necessary to ensure the proper functioning of the Arrangement.

## **Article 8**

### **Duty to inform and act in concertation if the regulations are amended**

The CCNR and the contracting Administrations shall inform each other as soon as possible and independently of the joint meetings on amendments and developments envisaged in respect of their regulations. They shall consult each other before their adoption, in order to prevent amendments that might jeopardise the mutual recognition of service record books. In the event of modification, they shall transmit the amended regulation to the Secretariat without delay, specifying its date of entry into force. The Secretariat shall be responsible for circulating this information to the CCNR and to all the contracting Administrations.

## **Article 9**

### **Ending mutual recognition**

1. If the CCNR or a contracting Administration is of the view that a regulatory amendment adopted by one of the States involved in the Arrangement or that any of the practices of a contracting Administration might jeopardise mutual recognition, it shall inform the Secretariat accordingly without delay, and the Secretariat shall transmit the information to the CCNR and to all the contracting Administrations. The latter shall strive to find an amicable solution to maintain the mutual recognition of service record books. A joint meeting may be convened for this purpose.
2. If by the end of the negotiation the CCNR or one of the contracting Administrations is still convinced that mutual recognition cannot be maintained any longer without endangering the safety of navigation, it may end mutual recognition in respect of the contracting Administration concerned. This decision shall take effect in respect of the contracting Administration concerned twelve months after receipt of the notification by the Secretariat.

## **Article 10**

### **Amendments**

1. Amendment to the Annexes to the present Arrangement

The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat without delay of any amendment concerning the list of competent authorities given in Annexes 1 and 2. The Secretariat shall amend the Annex concerned accordingly and transmit it to the CCNR and to the contracting Administrations as soon as possible.

2. Amendment to the Arrangement

The CCNR or a contracting Administration may submit proposals for amending the Arrangement to the Secretariat. The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat of their position and send their comments, within two months following the Secretariat's notification of the proposal. In their replies they shall state more particularly whether they wish a joint meeting to be convened. Failure to reply within this two-month period shall be deemed to constitute agreement to the proposal. Amendments shall enter into force sixty days after being approved. The Secretariat shall circulate an amended version of the Arrangement to the CCNR and all the contracting Administrations before the date on which the amendment comes into force.

## **Article 11**

### **Final provisions**

1. The Arrangement shall enter into force on 01 July 2011.

The CCNR and the contracting Administrations shall notify the Secretariat in writing as soon as possible and no later than 1 July 2011, that the internal formalities required for entry in force of the Arrangement, have been completed. The Secretariat shall inform the CCNR and the contracting Administrations accordingly.

2. Any national Administration whose record service book meets the criteria specified in CCNR Resolution 2008-II-8 may apply for accession to the Arrangement. Accession requires the consent of the CCNR and all contracting Administrations. It shall be without reservation and apply to the Arrangement in its form valid at the time of accession. The formal application to accede shall be lodged with the Secretariat, which shall communicate it to the CCNR and the contracting Administrations immediately. The accession shall be deemed accepted at the end of a period of six months following the date of communication of the application, unless the CCNR or any contracting Administration issues an objection in writing. Any such objection shall be examined at a joint meeting. Accession would then be subject to unanimous acceptance by the parties present at the joint meeting. Parties not represented at the joint meeting shall have one month to issue any objections. Accession shall take effect three months after acceptance by the CCNR and all the contracting Administrations, according to the procedure mentioned above.
3. The CCNR or any contracting Administration may withdraw from the Arrangement, by means of a written notification addressed to the Secretariat, which shall inform the CCNR and the contracting Administrations. The withdrawal shall take effect twelve months after receipt of the notification by the Secretariat.
4. The Arrangement does not constitute a treaty or international agreement under public international law, involving the international responsibility of the contracting Administrations as States or of the CCNR as an international organisation. It is concluded without prejudice to the rights and obligations resulting from any international agreement or EU regulation.
5. The French, German, Dutch and English texts of the Arrangements shall be equally authentic. The signed copies shall be deposited with the Secretariat. A certified true copy in each language shall be given to the CCNR and to each of the contracting Administrations. Each contracting Administration shall have the Arrangement translated into its official national language.

Done in Strasbourg, on 08 December 2010

**For the CCNR**

Jean-Marie WOEHLING  
Secretary General

**For the contracting Administrations**

**For the Administration of the Republic of Austria**  
*Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national  
regulation providing for a medical test on colour-  
blindness \*)*

Dipl.-Ing Reinhardt VORDERWINKLER  
Supreme Authority for Inland Navigation

**For the Administration of the Republic of Bulgaria**

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI  
Executive Director of Bulgarian Maritime  
Administration

**For the Hungarian Administration**

*Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulations providing for the insertion in the Hungarian service record book of a page reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations\*)*

Tamás MARTON  
Head of Navigation Section

**For the Administration of the Republic of Poland**

Marek CHMIELEWSKI  
Deputy Director  
Shipping Safety Department

**For the Romanian Administration**

Viorel Ion OLEA  
General Director  
General Directorate of Infrastructure and Naval  
Transport

**For the Administration of the Slovak Republic**

*Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulations, providing for the insertion in the Slovak service record book of a page reserved for qualifications in compliance with Rhine regulations, amending the requirements of the medical test on vision and specifying the process of stamping the journeys completed by the Slovak authorities\*)*

Matej VANICEK  
Head of Inland Water Transport

**For the Czech Administration**

*Subject to entry into force, by 1 July 2011, of national regulation allowing implementation of the present Arrangement\*)*

Dipl. Ing. Ivo TOMAN  
Deputy Minister

\*) Notification to the Secretariat required; the Secretariat shall inform the CCNR and the other contracting Administrations.

**List of the competent Rhine authorities**

<b>Germany</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tél. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tél. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tél. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tél. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tél. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tél. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tél. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tél. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tél. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasser- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tél. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasser- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tél. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasser- und Schifffahrtsamt Hannoversch-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tél. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasser- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tél. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tél. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tél. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tél. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277

<b>Germany</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tél. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tél. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tél. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasser- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tél. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tél. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tél. 0761/2718-0 Fax 0761/2718155
Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen	Schlossstr. 36 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tél. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tél. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasser- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tél. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasser- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tél. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasser- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tél. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tél. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tél. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasser- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tél. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tél. 09721/206-0 Fax 09721/206101
Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marienortgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tél. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101

<b>Germany</b>		
Wasser- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tél. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tél. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tél. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tél. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasser- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tél. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tél. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tél. 03334/276-0 Fax 03334/276171 ou 276172
<b>Belgium</b>		
FOD Mobiliteit en Vervoer Binnenvaartloket Antwerpen	Posthoflei 5 2600 Berchem	Tél. +32 3 229 00 48
SPF Mobilité et Transports Guichet Navigation Intérieure de Liège	La Batte 10 boîte 2 4000 Liège	Tél. +32 4 220 01 49
<b>France</b>		
Direction départementale des Territoires et de la Mer de la Loire-Atlantique, Service Transport, Centre instructeur de Sécurité Fluviale de Nantes	18, boulevard Gaston Serpette BP 53606 F-44036 NANTES Cedex 1	Tél. 02 40 71 02 15 Fax 02 40 71 02 19
Service de la navigation du Nord -Pas- de Calais, BRAF	263, quai d'Alsace BP 20018 F- 59001 Douai Braf.sn-nord-pdc@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 27 94 55 60 Fax 03 27 94 55 69
Service de la navigation du Rhône et de la Saône	11, Quai du Maréchal Joffre F-69002 Lyon Cedex 5 Pascale.Piquerez@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 04 72 56 17 70 Fax 04 78 37 96 84
Service de la navigation de la Seine	24, Quai d'Austerlitz F- 75013 PARIS Francis.Michon@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 01 44 06 19 62 Fax 01 44 06 18 89

<b>France</b>		
Service de la navigation de Strasbourg	Cité administrative 14 rue du Maréchal Juin F- 67084 Strasbourg cedex Henri.Gries@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 03 88 76 79 32 Fax 03 88 76 79 31
Service de la navigation de Toulouse	2 port Saint-Étienne BP 7204 F- 31073 Toulouse Cedex 7 Vincent.Melgoso@developpement- durable.gouv.fr	Tél. 05 61 36 24 00 Fax 05 61 54 66 50
<b>Netherlands</b>		
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Vasteland 12 e 3011 BL ROTTERDAM Postbus 23041	Tél. +31 104129544 Fax +31 104048019
<b>Switzerland</b>		
Direction ports rhénans suisses Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL	Tél. +41 61 639 9595 Fax +41 61 639 9514

**List of Competent Authorities of Contracting Administrations**

<b>Czech Republic</b>		
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobočka@spspraha.cz
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobočka@spsdecin.cz
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobočka@spsprerov.cz
<b>Austria</b>		
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at
Also, for stamping the service record books:		
Schifffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schifffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schifffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Krems	Am Schutzdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schifffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at
Schifffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schifffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at

<b>Austria</b>		
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at
<b>Bulgaria</b>		
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg
<b>Hungary</b>		
Direktion Strategie und Methodologie Abteilung Schiffahrt und zivile Luftfahrt Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály	Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62	Tél. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu
<b>Poland</b>		
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84 urząd@bydg.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14 urząd@gda.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51 urząd@giz.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Kedzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61 urząd@k-k.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97 urząd@kr.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29 urząd@szn.uzs.gov.pl

<b>Poland</b>		
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30 urząd@waw.uzs.gov.pl
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93 urząd@wroc.uzs.gov.pl
<b>Romania</b>		
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel. +40 40241555676 Fax +40 40341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.ro
<b>Slovak Republic</b>		
Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2	Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk

## PROTOKOLL 5

### Anerkennung des polnischen Schiffsführerzeugnisses

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, 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 Ziel hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik 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 Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein durch Anwendung des § 1.02 dieser Verordnung rechtfertigt,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

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

#### I

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2010-II-6 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit der polnischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B, die von den zuständigen polnischen Behörden auf der Grundlage des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 21. Dezember 2000 und der letztmals am 3. Juli 2009 geänderten Verordnung vom 23. Januar 2003 erteilt wurden, an, sofern die folgenden zusätzlichen Bedingungen erfüllt sind:

- Diese Zeugnisse sind nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig.
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

#### II

Beschließt, gemäß §1.02 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlage D5 dieser Verordnung.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2010-II-6 beigefügten Vereinbarung ab 1. Juli 2011

#### Anlage

- Die Anlage D5 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt gefasst:

**Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse**

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
PL	Schiffsführerzeugnis der Kategorie A	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig</li> <li>- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist</li> </ul>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51</p>	Muster
	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B		<p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97</p>	Muster

			<p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93</p>	
--	--	--	--	--

Schiffsführerzeugnis der Kategorie A

(Vorderseite)

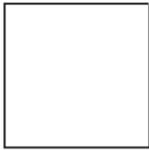
<b>PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ</b>	<b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b> Urząd Żeglugi Śródlądowej w .....
<b>A</b>	
1. ....	6. 
2. ....	
3. ....	
4. ....	
7. #####	
8. <b>A</b>	
9. <b>R, M, I,</b> .....	
10. ....	
11. ....	
	5. Nr <b>000000</b>

(Rückseite)

<b>PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ</b>
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
<b>Nr 000000</b>

Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(Vorderseite)

<b>PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ</b>	<b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b> Urząd Żegluga Śródlądowej w .....
<b>B</b>	
1. ....	
2. ....	
3. ....	
4. ....	
7. #####	6. 
8. <b>B</b>	
9. <b>R</b> ..... , .....	
10. ....	
11. ....	5. Nr 0000000
.....	

(Rückseite)

<b>PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ</b>
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
<b>Nr 0000000</b>

Anlage

## **PROTOKOLL 6**

### **Mit der polnischen Republik 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 es 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 polnischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein als gültig anzuerkennen,

in dem Bewusstsein, dass es wichtig ist, die Anerkennung an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Verwaltungsbehörden zu koppeln,

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

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

beauftragt ihren Generalsekretär, die in französischer, deutscher, niederländischer und polnischer 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 de l'Infrastructure de la République de Pologne**  
**concernant les certificats de conduite**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne,

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 doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités polonaises, 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**

La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite polonais de catégorie A et de catégorie B à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2011 sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin 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 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

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

## Article 2

### Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk 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 Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Les autorités polonaises compétentes pour délivrer les certificats de conduite polonais des catégories A et B sont :

Nom	Adresse	Coordonnées
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydgoszcz.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et polonaises 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 relatif au personnel de la navigation sur le Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par une autorité polonaise.

### 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 République de Pologne. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite 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 de l'arrangement 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 polonaises 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 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 polonaises 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. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

#### **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 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 présent arrangement entrera en vigueur au 1er juillet 2011.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République de Pologne en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et polonais font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère de l'Infrastructure de la République de Pologne.

Strasbourg, le 8 décembre 2010

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

Marek CHMIELEWSKI  
Directeur adjoint  
Unité de sécurité de la navigation  
Ministère de l'Infrastructure  
de la République de Pologne

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit  
zwischen  
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt  
und  
dem Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen  
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen 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 an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den polnischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

**Artikel 1**

**Gegenseitige Anerkennung**

Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung polnische Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Juli 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen polnischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen polnischen Wasserstraßen ohne zusätzliche Voraussetzungen an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

2. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre 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 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung der polnischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B befugten polnischen Behörden sind:

<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Kontaktdaten</b>
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
4. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der Republik Polen und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder einer polnischen Behörde ausgestellt werden kann.

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Republik Polen abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse 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 geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, 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 der Republik Polen zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige 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 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 zuständigen rheinischen und polnischen 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 auf elektronischem Wege 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 Vorschrift geändert wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien 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 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**

4. Die Vereinbarung tritt am 1. Juli 2011 in Kraft.
5. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
6. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Republik Polen als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und polnischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen hinterlegt.

Straßburg, den 8. Dezember 2010

Jean-Marie WOEHRLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Marek CHMIELEWSKI  
Stellvertretender Direktor  
Abteilung für Schifffahrtssicherheit  
Ministerium für Infrastruktur  
der Republik Polen

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking**  
**tussen**  
**de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**  
**en**  
**het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen**  
**inzake vaarbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen,

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 aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Poolse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

**Artikel 1**

**Wederzijdse erkenning**

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat de Poolse vaarbewijzen type A en B, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, vanaf 1 juli 2011 op de Rijn als geldig worden erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De geldigheid van het Grote Patent wordt door de bevoegde Poolse autoriteiten op alle Poolse waterwegen zonder aanvullende voorwaarden erkend.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het bewijs voor riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer af te geven:

Land	Afgeevende autoriteit
B	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/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Poolse autoriteiten voor de afgifte van de Poolse vaarbewijzen type A en B zijn :

Naam	Adres	Contactgegevens
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urzad@bydgoszcz.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urzad@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urzad@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kędzierzyn- Kozle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urzad@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urzad@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urzad@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urzad@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urzad@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.
4. De partijen hebben vastgesteld dat de voorwaarden voor de verlenging van de Poolse vaarbewijzen en die voor de Rijn als de houder de leeftijd van 50 jaar bereikt, gelijkwaardig zijn en komen derhalve overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid overeenkomstig bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn zowel door een Rijnautoriteit als door een Poolse autoriteit kan worden afgegeven.

### Artikel 3

#### Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Poolse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de 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 beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

#### **Artikel 4**

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

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Polen bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen op de Rijn erkend zijn, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

#### **Artikel 5**

##### **Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden**

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Poolse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

#### **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 niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat 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. Deze overeenstemming treedt op 1 juli 2011 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming 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. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Republiek Polen als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Poolse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Infrastructuur van de Republiek Polen neergelegd.

Gedaan te Straatsburg op 8 december 2010

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

Marek CHMIELEWSKI  
Adjunct-directeur  
Dienst Scheepvaartveiligheid  
Ministerie van Infrastructuur  
van de Republiek Polen

**Porozumienie administracyjne**  
**o współpracy między**  
**Centralną Komisją Żeglugi na Renie**

i

**Ministerstwem Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej**  
**w zakresie dokumentów kierowników statków**

Centralna Komisja Żeglugi na Renie (zwana dalej „CKŻR”) oraz Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

dążąc do uproszczenia obowiązków nałożonych na osoby wykonujące swój zawód w sektorze żeglugi śródlądowej oraz do ułatwienia swobodnego przepływu członków załóg statków,

stosownie do konkluzji wyrażonych podczas Paneuropejskiej Konferencji w Rotterdamie (2001) oraz w Bukareszcie (2006) pt. „Zintensyfikowanie paneuropejskiej współpracy dla swobodnego i silnego transportu na śródlądowych drogach wodnych”.

stwierdzając, że wzajemne uznawanie patentów kierowników statków powiązane jest z mechanizmem współpracy między organami reńskimi i polskimi, zwłaszcza w celu zagwarantowania w średniookresowej perspektywie równoważności odpowiednich świadectw, rozwoju wspólnych praktyk i procedur oraz stworzenia wiarygodnych systemów wymiany informacji,

zawierają następujące Porozumienie:

**Artykuł 1**

**Wzajemne uznawanie**

CKŻR postanawia uznać w drodze uchwały polskie patenty żeglarskie kapitana żeglugi śródlądowej klasy A i B na Renie z zastrzeżeniem treści Artykułu 8 ust. 1 wprowadzającego termin wejścia życie od dnia 1 lipca 2011 r., wraz z wymogiem spełnienia następujących dodatkowych warunków:

- przedstawienie przez posiadacza patentu zaświadczenia o znajomości odcinka między Iffezheim i Spycck'schen Fähre zgodnie z Załącznikiem D3 rozporządzenia o załogach statków na Renie,
- posiadacz patentu zobowiązany jest wraz z ukończeniem pięćdziesiątego roku życia przedstawić zaświadczenie o spełnieniu wymogów zdrowotnych zgodnie z wzorem B3 rozporządzenia o załogach statków na Renie, które zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem powinno być odnowione.

Właściwe polskie organy uznają Duży Patent (das Große Patent) na wszystkich polskich śródlądowych drogach wodnych bez żadnych dodatkowych zastrzeżeń,

## Artykuł 2

### Właściwe organy

1. Następujące organy uprawnione są do wydawania Dużego Patentu i zaświadczenia o znajomości odcinka między Iffezheim i Spycyk'schen Fähre.

Państwo	Organ wystawiający
Belgia	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 Brüssel
Szwajcaria	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
Niemcy	Wasser- und Schifffahrtstriedirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtstriedirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtstriedirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
Francja	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
Holandia	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Do wydawania polskich patentów żeglarskich kapitana żeglugi śródlądowej klasy A i B uprawnione są następujące polskie organy:

Nazwa	Adres	Dane kontaktowe
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl	Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl	Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl	Tel. +48 87 428-56-51 Fax +48 87 428-56-51
Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl	Tel. +48 77 472-23-60 Fax +48 77 472-23-61
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl	Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl	Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl	Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl	Tel. +48 71 329-18-93 Fax +48 71 329-18-93

3. Strony niezwłocznie informują się wzajemnie zgodnie z Artykułem 6 niniejszego Porozumienia o ewentualnych zmianach w wykazie właściwych organów.
4. Strony uznają, że warunki odnowienia patentów żeglugowych w Rzeczypospolitej Polskiej oraz w żegludze reńskiej dla posiadacza, który ukończył pięćdziesiąty rok życia, są równoważne oraz że zaświadczenie spełniania warunków zdrowotnych, o których mowa w Załączniku B3 rozporządzenia o załogach statków na Renie będzie tak samo wystawiane przez organy żeglugi reńskiej lub organy polskie.

### Artykuł 3

#### Wspólne spotkania

W przypadku konieczności organizowane są wspólne spotkania ekspertów CKŻR i Rzeczypospolitej Polskiej. We wspólnych spotkaniach mogą brać udział także eksperci z krajów, w których patenty kierowników statków są uznawane jako ważne na Renie, jak również eksperci z państw i międzynarodowych organizacji, które posiadają status obserwatora przy CKŻR. Sekretariat CKŻR zapewnia wsparcie wymagane dla potrzeb organizacji wspólnych spotkań.

Celem wspólnych spotkań jest w szczególności:

- dążenie do nadania spójnego kształtu różnych obowiązujących przepisów w procesie ich rozwoju i dostosowywania uregulowań w przyszłości,
- dyskusja i omawianie powstałych problemów lub zaistniałych naruszeń, oraz proponowanych środków zaradczych,
- koordynowanie mechanizmów kontrolnych między państwami,
- porównywanie odmienności przy przeprowadzaniu egzaminów wiedzy zawodowej w różnych państwach,
- dążenie do ujednoczenia certyfikatów.

#### **Artykuł 4**

##### **Wspólne spotkania komisji egzaminacyjnych**

Regularnie zwoływane będą wspólne spotkania właściwych komisji egzaminacyjnych dla żeglugi reńskiej i żeglugi śródlądowej w Polsce, podczas których wymieniane będą doświadczenia, omawiane ewentualne problemy powstałe przy stosowaniu Porozumienia oraz ujednoczane praktyki komisji egzaminacyjnych. W tych posiedzeniach mogą brać również udział komisje egzaminacyjne państw, których patenty kierowników statku uznawane są na Renie, jak również komisje egzaminacyjne państw posiadających status obserwatora przy CKŻR.

#### **Artykuł 5**

##### **Przekazywanie informacji odnośnie zarządzeń dotyczących zatrzymania i zawieszenia ważności świadectw oraz zakazy uprawiania żeglugi**

Właściwe organy reńskie i polskie wymieniają się bezzwłocznie informacjami odnośnie zarządzeń dotyczących zatrzymania lub zawieszenia ważności świadectw, względnie orzekania zakazu uprawiania żeglugi. Przekazywanie tych informacji realizowane jest w pierwszej kolejności za pośrednictwem sekretariatu CKŻR. W dłuższej perspektywie czasowej rozważa się dokonywanie tych czynności drogą elektroniczną.

#### **Artykuł 6**

##### **Obowiązek informowania oraz uzgodnień w przypadku zmian w dotychczas obowiązujących przepisach.**

Strony informują się wzajemnie niezwłocznie i niezależnie o wzajemnych spotkaniach dotyczących zmian i projektów, które planowane są w odniesieniu do obowiązujących przepisów. Przed dokonaniem ostatecznych zmian, Strony będą dokonywać uzgodnień w celu unikania poddania w wątpliwość równoważności obowiązujących w danym wypadku przepisów dla Stron. W przypadku dokonania zmiany przepisów, przekazuje się innym Stronom zmienione wersje odnośnych zapisów wraz ze wskazaniem daty ich wejścia w życie.

## **Artykuł 7**

### **Zakończenie wzajemnego uznawania**

1. Jeżeli w następstwie zmiany przepisów jedna ze Stron uzna, że w odniesieniu do uzyskiwania patentów kierownika statku nie jest już więcej zachowana równowaga wymagań, wówczas Strony spotykają się, aby podjąć negocjacje odnośnie wypracowania rozwiązania, przy pomocy którego możliwe będzie utrzymanie wzajemnego uznania przedmiotowych patentów.
2. Jeżeli po zakończeniu negocjacji jedna ze Stron nadal jest zdania, że przepisy nie są równoważne, może być podjęta decyzja o zaprzestaniu obowiązywania wzajemnego uznawania przedmiotowych patentów. Stosowna decyzja wchodzi w życie 12 miesięcy po przekazaniu jej w formie pisemnej drugiej Stronie Porozumienia.

## **Artykuł 8**

### **Postanowienia końcowe**

1. Porozumienie wchodzi w życie w dniu 1 lipca 2011 roku.
2. Każda ze Stron Porozumienia może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie w drodze powiadomienia drugiej Strony. Wypowiedzenie wchodzi w życie 12 miesięcy po otrzymaniu powiadomienia przez drugą Stronę.
3. Porozumienie nie tworzy traktatu lub umowy międzynarodowej na podstawie międzynarodowego prawa publicznego i nie ustanawia międzynarodowej odpowiedzialności dla Polski jak i dla CKŻR jako organizacji międzynarodowej.
4. Uwierzytelnione wersje Porozumienia, których treść w językach francuskim, niemieckim, holenderskim i polskim ma jednolitą moc obowiązującą, złożone są przy Sekretarzu Generalnym CKŻR oraz w Ministerstwie Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej.

Strasburg, dnia 8 grudnia 2010 r.

Jean-Marie WOEHRLING  
Sekretarz Generalny  
Centralnej Komisji Żeglugi na Renie

Marek CHMIELEWSKI  
Zastępca Dyrektora  
Departamentu Bezpieczeństwa Żeglugi  
Ministerstwo Infrastruktury  
Rzeczpospolita Polska

## **PROTOKOLL 7**

### **Bilanz der gegenseitigen Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Zukunftsaussichten: Diskussion mit den Beobachterstaaten**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 8**

### **Weiterentwicklung der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Bezug auf die Verkehre in Mittel- und Osteuropa**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 9**

### **Austausch über die Konjunktur in der europäischen Binnenschifffahrt**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 10**

### **Gegenwärtige Zugangsbedingungen zum Rheinschifffahrtmarkt**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 11**

### **Meinungsaustausch mit den Beobachterstaaten über die praktische Anwendung der Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 12**

### **Stand der Ratifikationen bezüglich des CMNI**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 13**

### **Ausblick auf die Revision des CLNI im Hinblick auf dessen Ausweitung auf die Staaten Mittel- und Osteuropas**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 14**

##### **Arbeiten bezüglich des CEVNI**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 15**

##### **Inkrafttreten des ADN-Übereinkommens**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 16**

##### **Harmonisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 17**

##### **Umsetzung des CDNI (Sammlung und Behandlung von Abfällen in der Binnenschifffahrt)**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 18**

##### **Verstärkung der Kooperation zwischen den Akteuren der europäischen Binnenschifffahrt**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 19**

##### **Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt – Folgen der Wirtschaftskrise**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das erste Halbjahr 2010 und den Ausblick auf das Jahr 2011.

#### **Anlage**

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

### **Erstes Halbjahr 2010 und Ausblick auf das Jahr 2011**

#### **I. Allgemeines**

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

Die Weltwirtschaft hat sich im ersten Halbjahr 2010 nach dem starken Konjunkturunbruch 2008 weiter erholt. Insbesondere der Stahl- und der Chemiesektor konnten im ersten Halbjahr 2010 rasch zulegen, so dass die Produktion in beiden Sektoren ab Mai wieder auf dem Stand vor der Krise war. Diese Entwicklung schlug sich auch im Containersektor direkt auf die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein nieder. So sind die Beförderungen auf dem Rhein gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres insgesamt um 14,6 % gestiegen. Da der Aufholeffekt anschließend allmählich nachließ, war ab Sommer eine Verlangsamung des Wachstums zu beobachten. Dieser Trend hat sich im zweiten Halbjahr 2010 fortgesetzt und dürfte sich 2011 noch verstärken.

##### **b) Wasserführung**

Während des ersten Halbjahres 2010 herrschten im Allgemeinen Wasserstände, die eine volle Abladung der Schiffe zuließ. Im Sommer und im Herbst stellte sich die Lage ähnlich dar. Extreme Entwicklungen mit negativen Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt blieben somit aus.

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

Die Treibstoffpreise, die im zweiten Vierteljahr 2009 ihren Tiefpunkt erreicht hatten, legten anschließend wieder zu und liegen derzeit zwischen dem Minimum des Jahres 2009 und dem Maximum der Mitte des Jahres 2008.

Im Vergleich zum tiefsten Stand des Jahres 2009 kann so ein Anstieg um 60 % festgestellt werden.

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

##### **a) Beförderungsmengen**

In der Trockenschifffahrt haben die Beförderungsmengen auf dem Rhein im Laufe des ersten Halbjahres um 19,3 % zugenommen.

##### **Landwirtschaftssektor**

Während bei den Beförderungen von Düngemitteln im ersten Halbjahr 2010 ein Anstieg von 35 % zu beobachten war, haben die Beförderungen für den Landwirtschaftssektor verglichen zum ersten Halbjahr 2009 lediglich um 7,3 % zugenommen. In den wichtigsten Rheinhäfen sind die umgeschlagenen Gütermengen auf einem ähnlichen Niveau geblieben.

Die Getreideernte im Jahr 2010 ist etwas geringer ausgefallen als 2009. In diesem Bereich bei den Beförderungen 2011 keine nennenswerten Änderungen vorauszusehen.

##### **Stahlsektor**

Die Transporte von Erzen und Metallabfällen haben entsprechend der Belegung im Stahlsektor auf dem Rhein um über 71 % zugenommen. Bei den Beförderungen von Stahlerzeugnissen konnte während des ersten Halbjahres 2010 hingegen noch kein Anstieg festgestellt werden. Dies ist auf eine zeitliche Verschiebung zwischen dem Produktionsaufschwung und dessen Einfluss auf die Beförderungsnachfrage zurückzuführen.

Die Produktionsanlagen in den Rheinufestaaten arbeiten nämlich erst seit Mai 2010 im Großen und Ganzen wieder auf dem Produktionsniveau der Vorkrisenzeit. Allerdings ist festzustellen, dass einige Hochöfen (Arcelor Mittal) noch stillgelegt sind, so dass hier noch ein Wachstumspotential vorhanden ist.

Die Rohstofftransporte dürften in diesem Sektor 2011 weiter zulegen, wenn auch in einem verminderten Tempo. Bei den Stahlerzeugnissen dürfte sich die Beförderungsnachfrage noch positiver entwickeln.

#### **Energiesektor: Kohle**

Die Kohletransporte auf dem Rhein haben während des ersten Halbjahres 2010 um fast 32 % zugenommen. Diese Entwicklung ist auf den Einfluss des Wirtschaftsaufschwungs und insbesondere die Verdoppelung des Kohleverbrauchs im Stahlsektor gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 zurückzuführen. Hinzu kommt, dass der Bedarf des Energiesektors in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 23 % gestiegen ist.

Die Erwartungen für die künftige Entwicklung in diesem Sektor sind äußerst positiv. Die diesbezüglich wichtigsten Rheinhäfen bauen derzeit ihre Umschlag- und Lagerkapazitäten aus, um für die Importzuwächse, die insbesondere für Deutschland erwartet werden, gerüstet zu sein. Trotz dieser positiven Aussichten für 2011 und darüber hinaus ist anzumerken, dass die Rheinschifffahrt allmählich die Konkurrenz durch die Schiene zu spüren bekommt. Dies gilt insbesondere für die so genannte Betuweroute, die den Hafen von Rotterdam mit Deutschland verbindet.

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

Im Baugewerbe und bei den öffentlichen Arbeiten machte sich der Konjunkturaufschwung nur zaghaft bemerkbar. Zu Jahresbeginn verzögerte die Kälte den Arbeitsbeginn auf mehreren Baustellen. Die Nachfrage war in diesem Zeitraum in Deutschland daher geringer als das Konjunkturprogramm der Regierung hätte erwarten lassen. Die Baustoffbeförderungen sind vor diesem Hintergrund im ersten Halbjahr 2010 auf dem Rhein um 7,2 % zurückgegangen. Seit Sommerbeginn ist in diesem Sektor, der für die Rheinschifffahrt wegen der involvierten Mengen von großer Bedeutung ist, eine steigende Beförderungsnachfrage zu beobachten. Aufgrund dessen ist eine leichte Zunahme der Beförderungsmengen über das gesamte Jahr nicht auszuschließen. Für 2011 ist jedoch eher von einer stagnierenden Nachfrage auszugehen.

#### **b) Frachtniveau**

Obwohl sich die Beförderungsnachfrage bei den wichtigsten Güterarten seit März 2010 (den monatlichen Daten zufolge) wieder auf dem Niveau der Vorkrisenzeit bewegt, liegen die Frachtraten noch weit unter Vorkrisenniveau, und dies bei einer Wasserführung, die mit der des ersten Halbjahres 2009 durchaus vergleichbar ist. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass die Beförderungskapazität durch die Inbetriebnahme vieler neuer Schiffe seit der Krise noch gewachsen ist und sich zur Nachfrage auf dem Markt vorübergehend im Ungleichgewicht befindet.

#### **c) Containerverkehr**

Der Containerumschlag in den Seehäfen ist bedingt durch den allgemeinen Aufschwung im ersten Halbjahr 2010 um 17,3 % gestiegen. Die Binnenschifffahrt konnte ihren Marktanteil hier von 30 % auf 33 % erhöhen, da sie sich im Vergleich zur Schiene bezüglich der Anpassung der Frachttarife in vielen Fällen flexibler zeigte und die Umschlagengpässe insbesondere im Hafen von Rotterdam beseitigt werden konnten. Die Beförderung von Vollcontainern auf dem Rhein hat gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 um 19,9 % zugenommen, die Beförderung von Leercontainern um über 39 %. Das Gesamtvolumen der auf dem Rhein beförderten Container hat während dieses Zeitraums somit wieder fast das Niveau des ersten Halbjahres 2008 erreicht, in dem die Krise aufgetreten ist.

Für den restlichen Verlauf des Jahres 2010 und das gesamte Jahr 2011 wird im gesamten Logistiksektor von einer Verlangsamung des Wachstums ausgegangen. Die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) prognostiziert für den gesamten Sektor in den Jahren 2010 und 2011 ein Marktwachstum von 4 % bis 5 %. Der Containerverkehr auf dem Rhein dürfte eine ähnliche Entwicklung nehmen.

### III. Lage in der Tankschifffahrt

#### a) **Beförderungsmengen**

In der Tankschifffahrt sind die Beförderungsmengen im ersten Halbjahr 2010 gegenüber dem ersten Halbjahr 2009 um 2 % gestiegen. Die Transporte von Chemikalien sind zwar deutlich gestiegen, die Beförderungen im Erdölbereich, die für die Tankschifffahrt nach wie vor ausschlaggebend sind, waren jedoch rückläufig.

#### **Energiesektor**

Die Beförderungen von Erdölerzeugnissen gingen im ersten Halbjahr 2010 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2009 um 7,4 % zurück. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung im ersten Halbjahr 2009 bis zum Frühjahr von der relativ lebhaften Tätigkeit auf dem Erdölmarkt aufgrund der niedrigen Preise auf dem Weltmarkt profitierte. Seither sind die Preise wieder gestiegen, so dass die Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2010 und im Sommer 2010 niedrig blieb, da die Einkäufe auf das Nötigste beschränkt wurden. Die Tatsache, dass die Lagerbestände im Laufe des Jahres 2010 auf ein Rekordniveau geschrumpft sind, lässt auf einen saisonalen Anstieg der Nachfrage hoffen, der sich bei einem strengen Winter zum Jahresende hin noch verstärken könnte.

Was das Jahr 2011 angeht, so bleibt die Beförderungsnachfrage bei den Erdölerzeugnissen kurzfristig von den für diesen Markt typischen Spekulationen abhängig, dies jedoch vor dem Hintergrund, dass der Verbrauch von Erdölerzeugnissen (Heizöl und Treibstoffe) infolge der Energiesparpolitik auf längere Sicht zurückgehen wird.

#### **Chemiesektor**

Die Beförderungen von Chemieerzeugnissen auf dem Rhein haben von der konjunkturellen Verbesserung in diesem Sektor deutlich profitiert. So sind die Beförderungsmengen im ersten Halbjahr 2010 um über 20,7 % gestiegen. Diese Entwicklung wurde wie im Stahlsektor durch den Aufschwung nach der Krise verursacht, die zu einem starken Produktionsrückgang geführt hatte. Den Akteuren des Chemiesektors zufolge fand der Aufschwung zum größten Teil bereits dieses Jahr statt, so dass 2011 mit einem geringeren Produktionswachstum und damit geringeren Beförderungsmengen auf dem Rhein zu rechnen ist.

#### b) **Frachtniveau**

Die schwache Beförderungsnachfrage hat zusammen mit der auf dem Markt vorhandenen Überkapazität vor dem Hintergrund einer Wasserführung, die im Allgemeinen eine volle Abladung der Schiffe zuließ, die Frachtraten im ersten Halbjahr 2010 stark belastet. Diese Situation hat sich im Sommer und Herbst fortgesetzt.

### IV. Entwicklung des Laderaumangebots

#### 1. *Kapazitäten in der Trockenschifffahrt*

Während der ersten zehn Monate des Jahres 2010 wurden 19 neue Motorschiffe mit einer Kapazität von knapp 53.000 Tonnen und neun neue Schubleichter mit einer Kapazität von 18.500 Tonnen in Betrieb genommen. Diese Tonnagen sind ca. dreimal niedriger als im selben Zeitraum der Jahre 2008 und 2009. Die meisten Neubauten wurden in den ersten vier Monaten des Jahres in Betrieb genommen, was auf eine Pause bei der Ausrüstung von Schiffen in der Trockenschifffahrt hinzudeuten scheint. Es sollte jedoch nicht vergessen werden, dass einige vor der Krise gebaute Schiffskörper zwischengelagert wurden, um später ausgerüstet zu werden.

#### 2. *Kapazitäten in der Tankschifffahrt*

Während der ersten zehn Monate des Jahres 2010 wurden 52 Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von ca. 148.000 Tonnen in Betrieb genommen. Die Zahl der Neuinbetriebnahmen ist damit mit der des Vorjahres vergleichbar, was darauf schließen lässt, dass die Umstrukturierung der Flotte in der Tankschifffahrt trotz der Krise voranschreitet. Derzeit sind ca. 50 % der in Betrieb befindlichen Schiffe mit einer Doppelhülle ausgestattet (*Quelle: EBIS*).

### 3. Fahrgastschiffe

In der Fahrgastschiffahrt wurden in den ersten zehn Monaten des Jahres 2010 drei neue Kabinenschiffe und ein Ausflugsschiff in Betrieb genommen. In den letzten Jahren waren pro Jahr durchschnittlich zehn Neuinbetriebnahmen auf diesem Markt zu verzeichnen, der von der Krise übrigens verschont geblieben ist. Diese Entwicklung könnte sich daher insgesamt im gleichen Rhythmus fortsetzen.

## V. Schlussfolgerungen und Perspektiven

### ***Nachfrage in der Trockenschiffahrt***

In diesem Sektor konnten die Verluste, die während der Krise bei den Beförderungsmengen zu verzeichnen waren, großenteils wieder wettgemacht werden. Die Beförderungsmengen dürften 2011 insgesamt weiter steigen, allerdings mit vermindertem Tempo. Damit Angebot und Nachfrage wieder ähnlich ausgeglichen wären wie vor der Krise, müssten sie aufgrund der seit 2008 neu in Betrieb genommenen Kapazitäten um mindestens 15 % steigen. Da aufgrund des nachlassenden Aufholeffekts für 2011 ein geringerer Anstieg der Beförderungsnachfrage prognostiziert wird, ist eine kurzfristige Erreichung dieses Ziels nicht zu erwarten.

### ***Nachfrage in der Tankschiffahrt***

Obwohl sich die Beförderungsnachfrage aus dem Chemiesektor, der wieder Vorkrisenniveau erreicht hat und 2011 trotz etwas langsamerem Wachstums weiter zulegen dürfte, deutlich belebt hat, sind die Beförderungsmengen in der Tankschiffahrt gegenüber dem Beförderungsangebot auf dem Markt insgesamt immer noch zu niedrig. Die Tatsache, dass die Lagerbestände inzwischen auf ein Rekordniveau geschrumpft sind, lässt hoffen, dass sich die Beförderungsnachfrage bei den Erdölzerzeugnissen insbesondere bei einem strengen Winter beleben wird.

### ***Laderaumangebot***

In der Trockenschiffahrt deuten die vorliegenden Zahlen auf eine weitere Verlangsamung bei den Inbetriebnahmen neuer Schiffe hin.

In der Tankschiffahrt hingegen setzt sich das Tempo der Neuinbetriebnahmen fort.

### ***Betriebsbedingungen im Jahre 2009***

#### ***Kostenseite***

Die Betriebskosten sind während der Krise nicht im gleichen Maße zurückgegangen wie die Beförderungsnachfrage. In den Jahren 2009 und 2010 sind sie insgesamt leicht gestiegen. Die Entwicklungen in der Trockenschiffahrt und in der Tankschiffahrt sind in etwa vergleichbar.

#### ***Einnahmenseite***

Während des ersten Halbjahrs 2010 hatten die Unternehmen in der Trockenschiffahrt trotz einer gewissen Nachfrageerholung unter einem Frachtniveau zu leiden, das zu niedrig war, um die finanziellen Belastungen insbesondere im Zusammenhang mit Neubauten tragen zu können.

In der Tankschiffahrt wird die Situation angesichts einer sehr geringen Nachfrage und eines durch die Inbetriebnahme neuer Schiffe stark gestiegenen Angebots zunehmend kritisch. Dies hat zu einem allgemein sehr niedrigen Frachtniveau geführt, das seit Frühjahr und bis Herbst 2010 kaum die Betriebskosten gedeckt hat. Unter den Folgen haben besonders schwer die Betreiber von Doppelhüllenschiffen zu leiden, die erhebliche (insbesondere finanzielle) Belastungen tragen müssen.

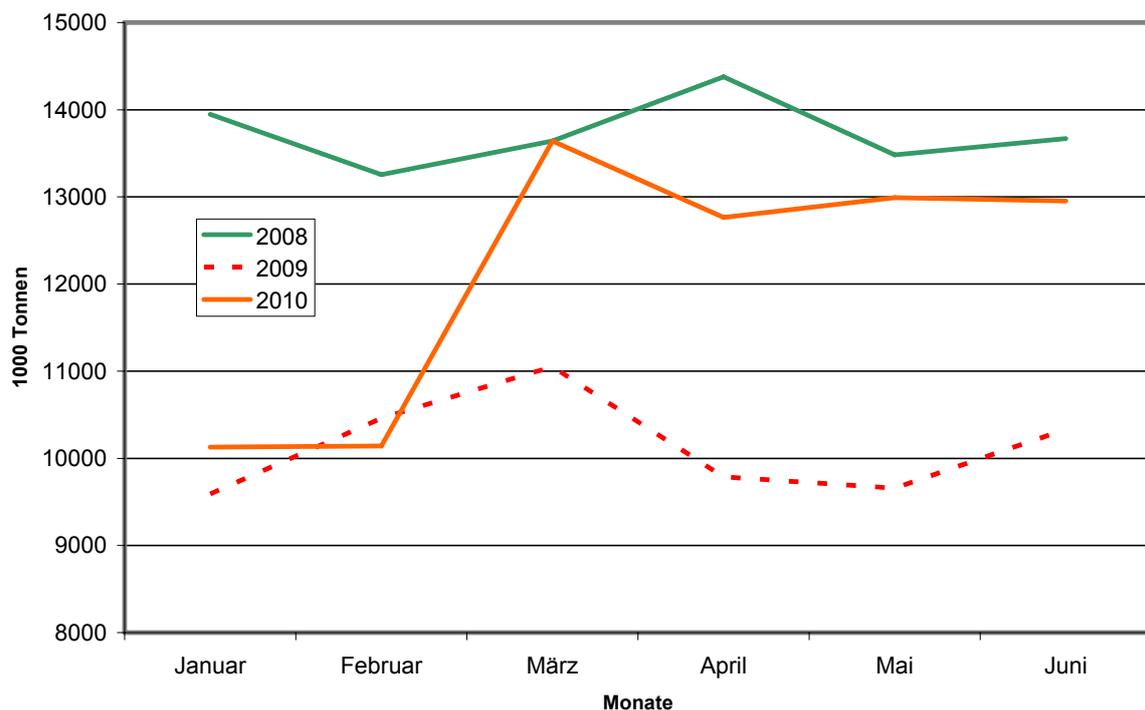
### Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs im ersten Halbjahr 2010

<i>(in 1000 t)</i>	1. Halbjahr 2009	1. Halbjahr 2010	Entwicklung 2010/2009
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	3997	4145	3,7%
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	5078	5590	10,1%
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	11244	14830	31,9%
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	15274	14150	-7,4%
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	9457	16220	71,5%
<b>5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle</b>	4305	4419	2,6%
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	18196	16894	-7,2%
<b>7 Düngemittel</b>	1436	1946	35,5%
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	7832	9455	20,7%
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	7166	8577	19,7%
<b>insgesamt</b>	<b>83983</b>	<b>96225</b>	<b>14,6%</b>

Erstes Halbjahr	2010		2009		Entwicklung		
	leer	beladen	leer	beladen	leer	beladen	insgesamt
<b>Container in TEU</b>	238663	754092	171352	628889	39,3%	19,9%	<b>24,1%</b>

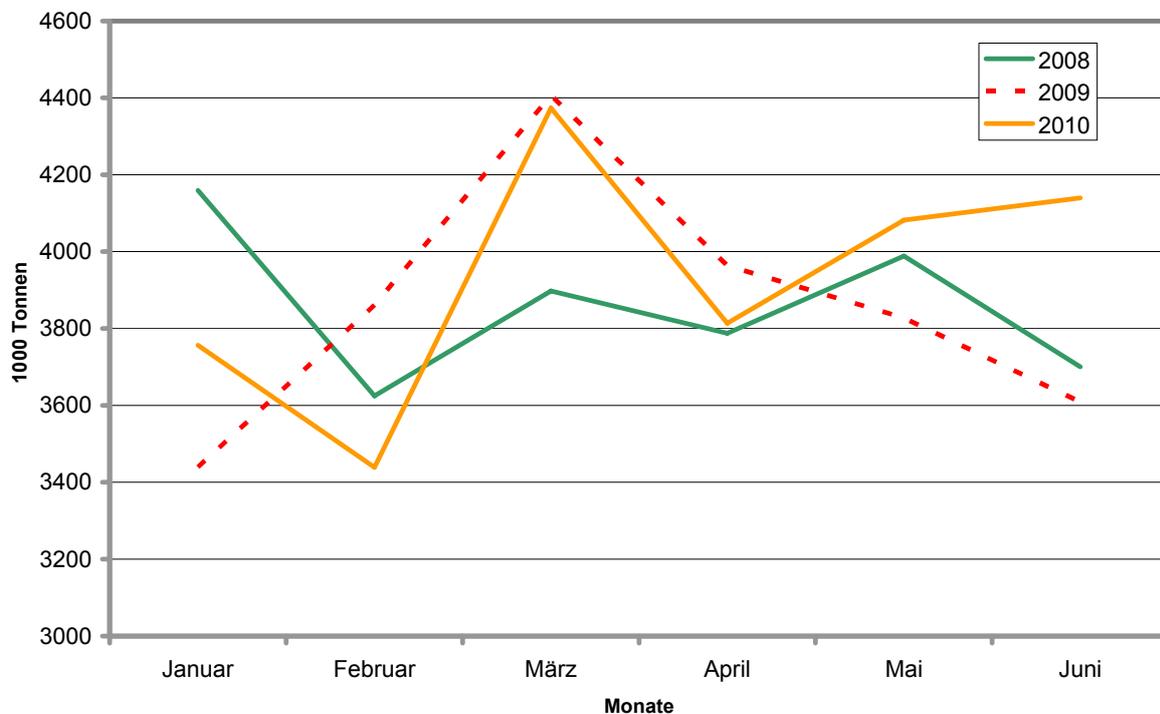
Quelle: Sekretariat und Destatis

### Monatliche Entwicklung der Güterbeförderungen in der Trockenschifffahrt auf dem traditionellen Rhein



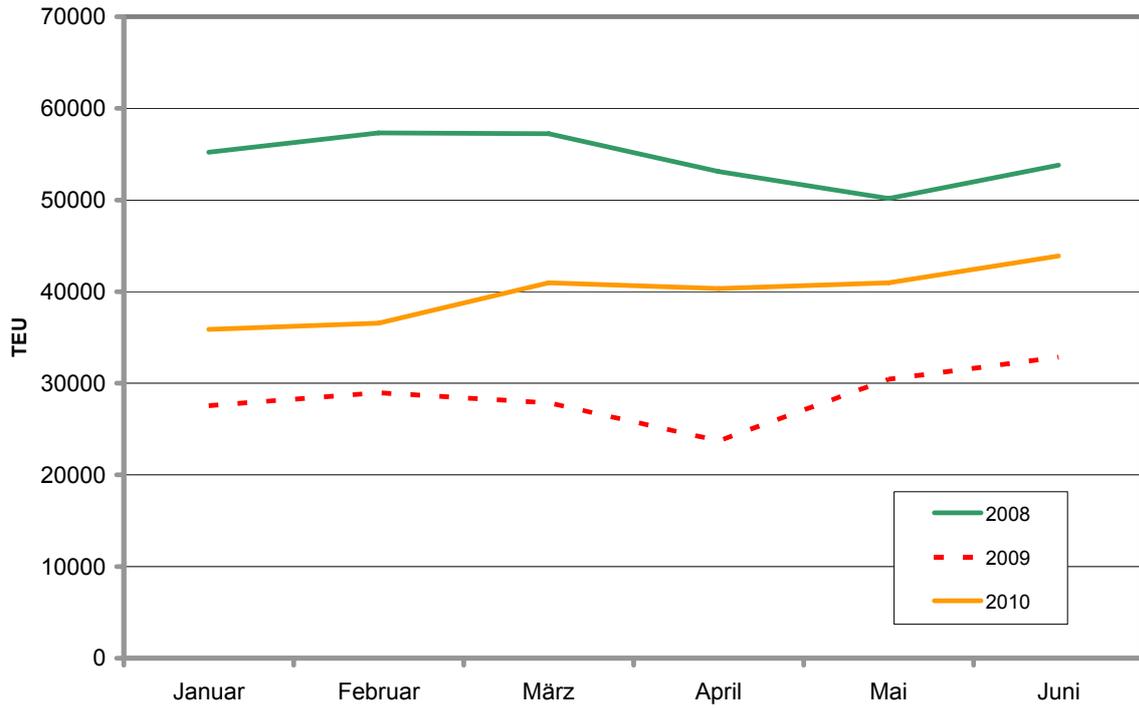
Quelle: Sekretariat und Destatis

### Monatliche Entwicklung der Güterbeförderungen in der Tankschifffahrt auf dem traditionellen Rhein



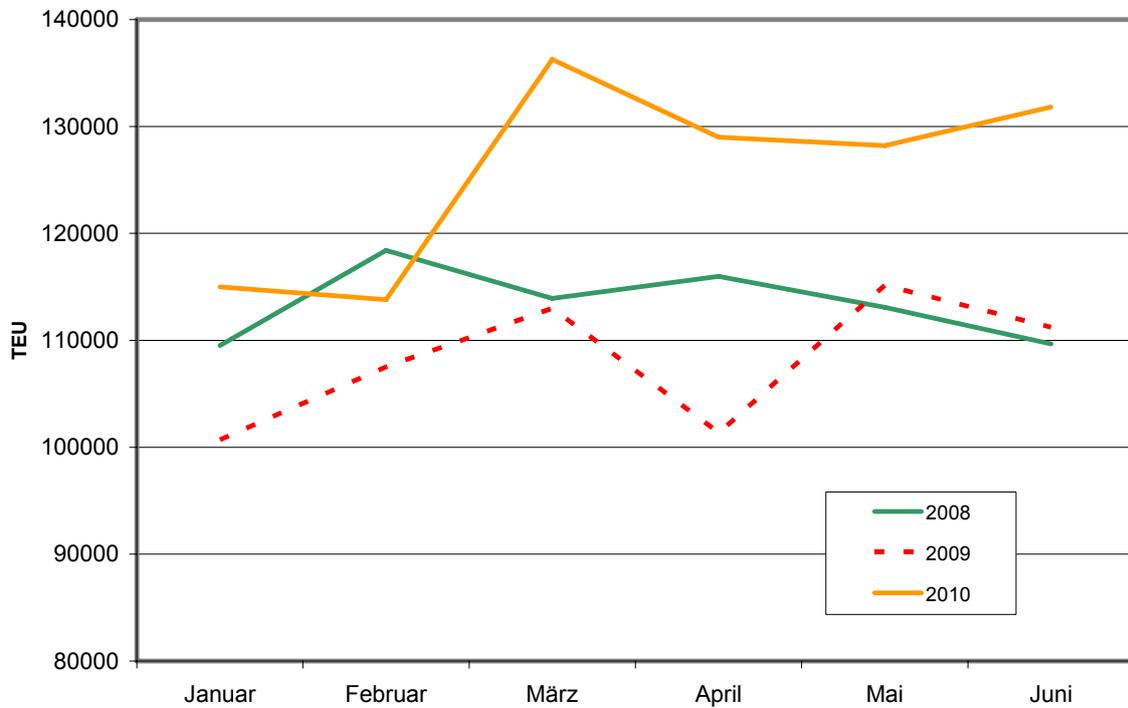
Quelle: Sekretariat und Destatis

### Monatliche Entwicklung der Beförderungen von leeren Containern



Quelle: Sekretariat und Destatis

### Monatliche Entwicklung der Beförderungen von beladenen Containern



Quelle: Sekretariat und Destatis

**Prognosen für Ende 2010 und Anfang 2011 (deutsche Binnenschifffahrt)**

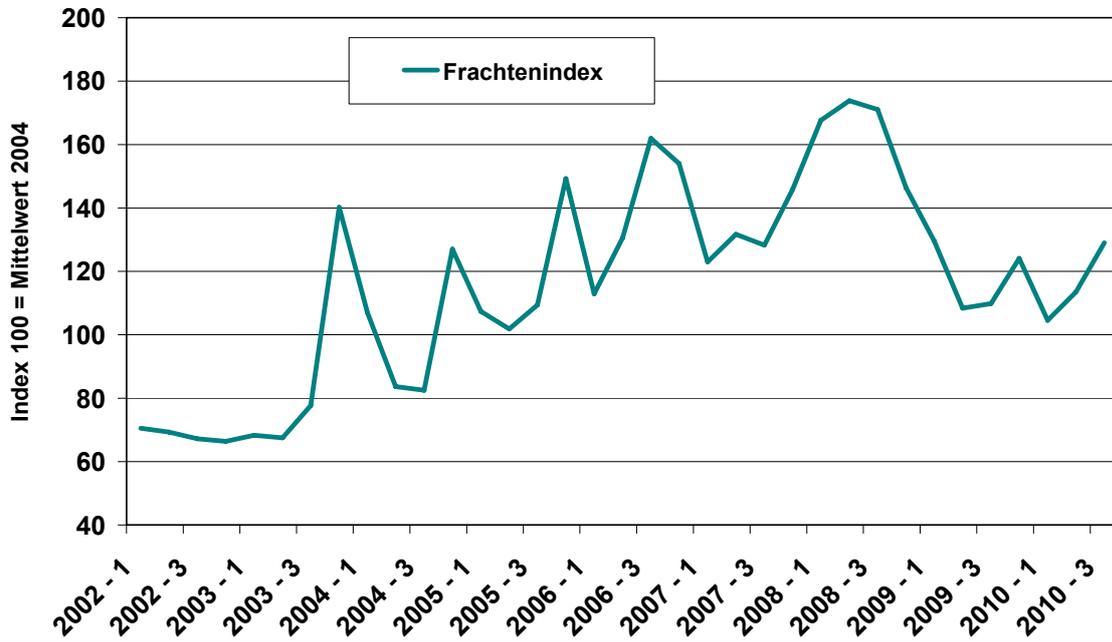
Bereich	Produktion/Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	unterdurchschnittliche Ernte in 2010	16,00%	-
Kohle	Prognose Importe + 8 % gegen 2009	19,00%	+++
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod.: in 2010: + 35 % geg. Vorjahr	20%	+++++
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod.: in 2010: + 35 % geg. Vorjahr	8,00%	+++++
Baustoffe	Kalter Winter, schwache Baunachfrage	27,00%	-
Andere Güter / Container	Welthandel erholt sich weiter, aber langsamer	10%	++++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt</b>			<b>+ + +</b>
Erdölprodukte	Hoher Ölpreis, positiver Lagereffekt im 2. HJ	62%	-
Chemie	Chemieproduktion erholt sich	38%	++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt</b>			<b>0</b>

**Quellen:**

Eurofer  
 Wirtschaftsvereinigung Stahl  
 Wirtschaftsvereinigung Stahl  
 Verein deutscher Kohleimporteure  
 Verband der chemischen Industrie  
 CEFIC  
 Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

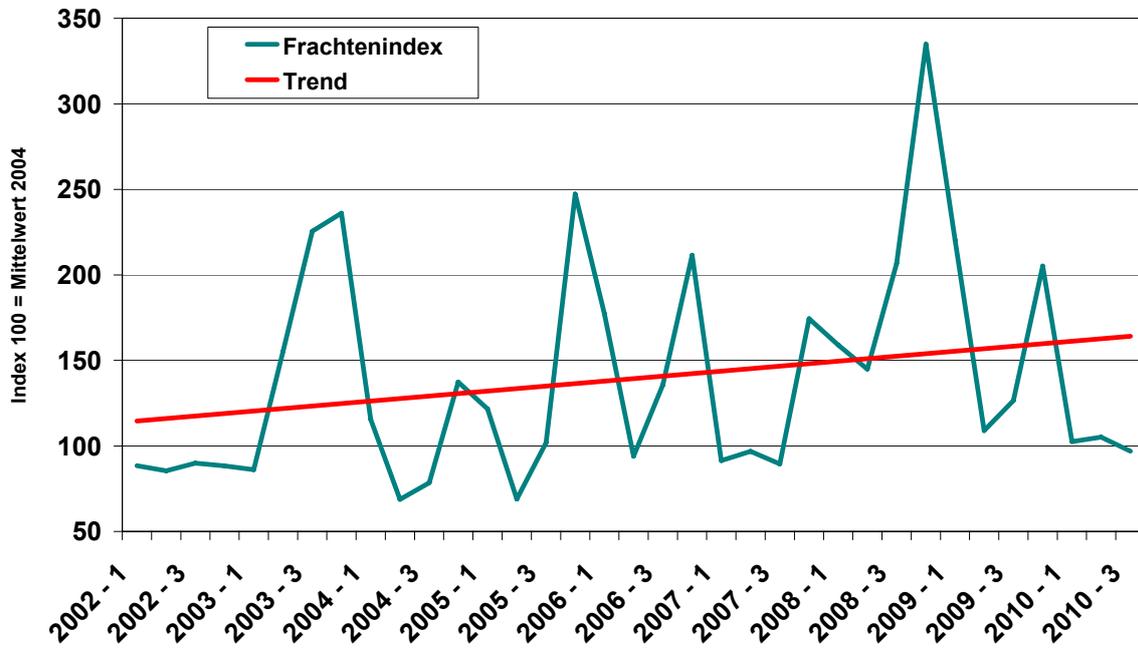
Entwicklung	
0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / ++
11 % bis 15 %	--- / +++
16 % bis 20 %	---- / ++++
über 20 %	----- / +++++

### Entwicklung der Frachten in der Trockenschifffahrt



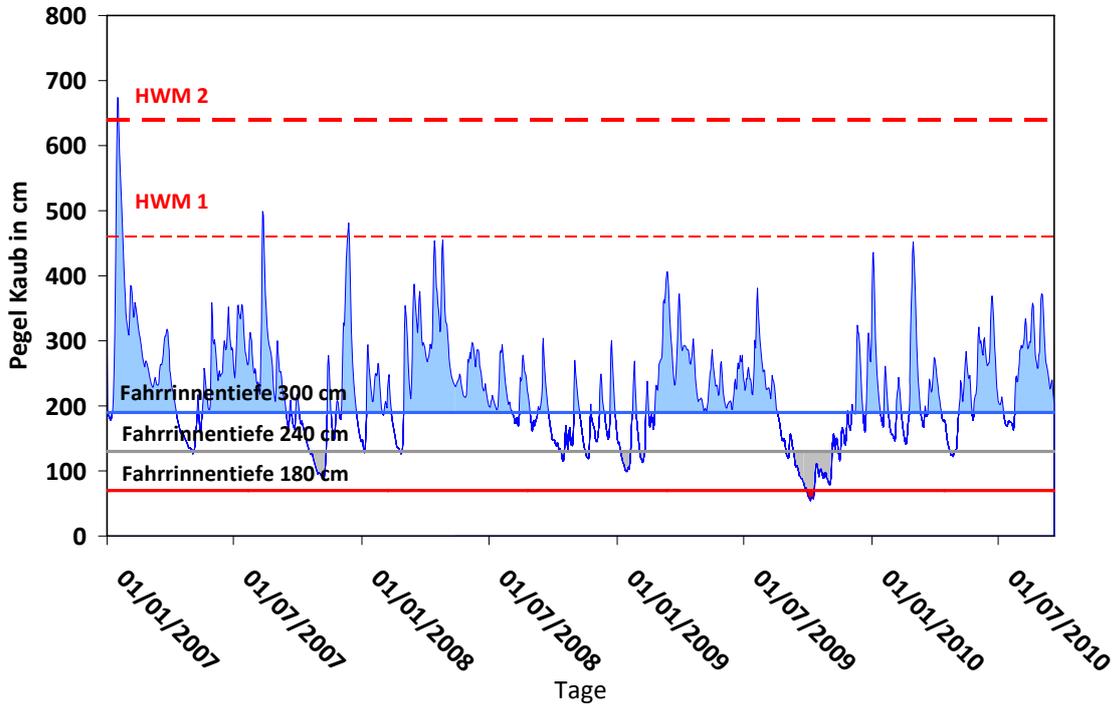
Quelle: NEA

### Entwicklung der Frachten in der Tankschifffahrt (Erdölsektor)



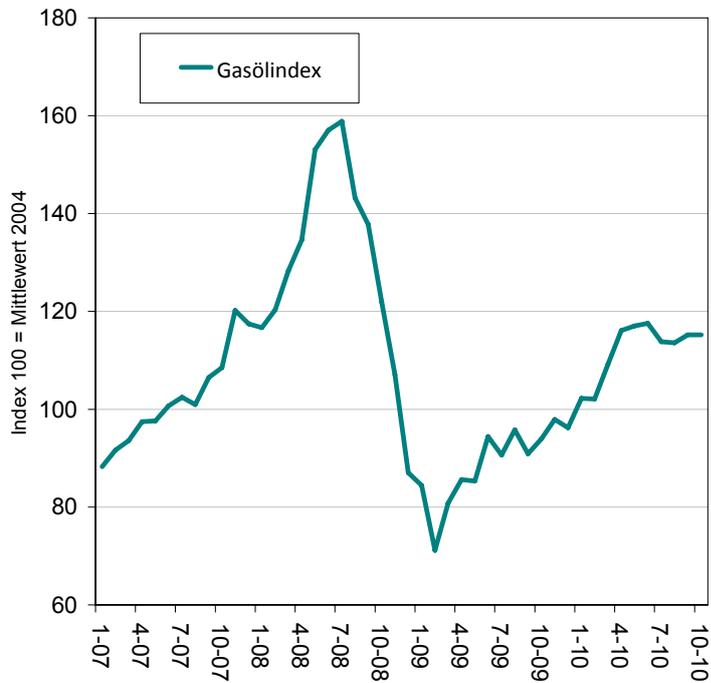
Quelle: NEA und PJK international

### Entwicklung der Wasserführung in Kaub



Quelle: BfG

### Entwicklung des Gasölpreises



Quelle: CBRB

Anlage 1 Bis Ende Oktober 2010 auf dem Markt gesetzte Neubauten

Schiffstyp	2002			2003			2004		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Güterschubleichter	29	37180		28	78156		14	23636	
<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>
Tankmotorschiffe	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankschubleichter	2	178		1	1800		3	2427	
<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>
Schubboote	2		1276	0		0	1		992
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177
<b>Insgesamt</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021
Ausflugsschiffe	9		4834	1		1566	1		662
<b>Insgesamt</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Güterschubleichter	12	11401		18	18385		29	54336	
<b>Insgesamt</b>	<b>46</b>	<b>99046</b>	<b>27490</b>	<b>51</b>	<b>112370</b>	<b>26637</b>	<b>64</b>	<b>165991</b>	<b>31460</b>
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>48</b>	<b>133387</b>	<b>43736</b>	<b>28</b>	<b>77565</b>	<b>24637</b>	<b>23</b>	<b>50333</b>	<b>16534</b>
Schubboote	0		0	0		0	1		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>1</b>		<b>0</b>
Kabinenschiffe	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Ausflugsschiffe	5		2832	2	1959	2244	1		1570
<b>Insgesamt</b>	<b>10</b>		<b>9112</b>	<b>6</b>	<b>3603</b>	<b>5430</b>	<b>3</b>		<b>3386</b>

Schiffstyp	2008			2009			2010 (10 Monate)		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	68	226750	92944	72	237668	114002	19	53072	26072
Güterschubleichter	38	70260		44	97461		9	18445	
<b>Insgesamt</b>	<b>106</b>	<b>297010</b>	<b>92944</b>	<b>116</b>	<b>335129</b>	<b>114002</b>	<b>28</b>	<b>71517</b>	<b>26072</b>
Tankmotorschiffe	47	117500	31870	87	228020	72778	52	148127	55080
Tankschubleichter	0	0		0	0		0	0	
<b>Insgesamt</b>	<b>47</b>	<b>117500</b>	<b>31870</b>	<b>87</b>	<b>228020</b>	<b>72778</b>	<b>52</b>	<b>148127</b>	<b>55080</b>
Schubboote	3		1684	6		11188	1		558
Schleppboote	3		0	6		1697	0		0
<b>Insgesamt</b>	<b>6</b>		<b>1684</b>	<b>12</b>		<b>12885</b>	<b>1</b>		<b>558</b>
Kabinenschiffe	3		5092	9			3		2871
Ausflugsschiffe	6		3092	1			1		2710
<b>Insgesamt</b>	<b>9</b>		<b>8184</b>	<b>10</b>		<b>0</b>	<b>4</b>		<b>5581</b>

Quelle: IVR und Sekretariat

## **PROTOKOLL 20**

### **Mitteilung von VNF über das Projekt Saône-Mosel/Rhein**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 21**

### **Klimawandel und Rheinschifffahrt**

Kein Beschluss.

#### **Anlage**

### **Klimawandel und Rheinschifffahrt**

#### **Bericht des Sekretariats über die Arbeiten der Zentralkommission im Jahre 2010 gemäß Beschluss 2009-II-8**

#### **0. Zusammenfassung**

Die Zentralkommission hatte anlässlich ihrer Herbsttagung 2009 die Durchführung ehrgeiziger Arbeiten im Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt (Climate Change Mitigation) und auf eventuell notwendig werdende Maßnahmen zur Anpassung an mögliche Folgen des Klimawandels für die Rheinschifffahrt (Climate Change Adaptation) beschlossen. Die Arbeiten des Untersuchungsausschusses zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen verlaufen ebenso in Übereinstimmung mit dem Arbeitsprogramm wie die Arbeiten des Ständigen Technischen Ausschusses im Hinblick auf die möglichen Folgen des Klimawandels. Auch der Wirtschaftsausschuss hat mit den ihm übertragenen Arbeiten begonnen. Sollten die Delegationen und das Sekretariat die von ihnen erwarteten Beiträge in den nächsten Monaten erbringen können, kann davon ausgegangen werden, dass der von der Zentralkommission erbetene umfangreiche Bericht über Klimawandel und Rheinschifffahrt wie vorgesehen Ende 2011 von den Ausschüssen vorgelegt werden wird.

Im Verlauf der bisherigen Arbeiten konnte festgestellt werden, dass zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ein Wettbewerb über die niedrigsten spezifischen Treibhausgasemissionen entbrannt ist. Zwar sind die Emissionen der Binnenschifffahrt auf den für sie typischen Transportrouten die Niedrigsten, jedoch scheint es der Binnenschifffahrt nicht zu gelingen, diesen Sachverhalt überzeugend nachzuweisen und darzustellen, vor allem gegenüber den Verladern. Deshalb sollten die Arbeiten der Zentralkommission zu den Treibhausgasen der Binnenschifffahrt von besonderem Nutzen sein.

Diese Schwierigkeit der Binnenschifffahrt, ihre Emissionsvorteile darzustellen und dadurch Marktanteilszugewinne und eine stärkere politische Unterstützung zu erreichen, dürfte wesentlich durch ihre sehr begrenzten Ressourcen für fachliche Arbeiten und ihre Vielzahl relativ kleiner Organisationen bedingt sein. Dies unterstreicht die Notwendigkeit der von der Zentralkommission vorgesehenen Einrichtung einer Plattform zum internationalen Informationsaustausch über Klimawandel und Binnenschifffahrt. Mit den Arbeiten dazu wird das Sekretariat in den nächsten Monaten beginnen.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen aktueller Forschungsarbeiten zu möglichen Änderungen des Wasserabflusses lassen sich wie folgt zusammenfassen: Es kann erwartet werden, dass Änderungen des Abflusses des Rheins bis 2050 moderat ausfallen werden; Aussagen zu Abflussänderungen nach 2050 sind mit sehr großen Unsicherheiten verbunden. Damit finden grundlegende Feststellungen des ZKR Kongresses 2009 zum gleichen Thema ihre wissenschaftliche Bestätigung.

Das Sekretariat vertritt wie vorgegeben die Zentralkommission in den Gremien anderer internationaler Organisationen, die sich mit Fragen des Klimawandels und der Binnenschifffahrt befassen. Die Generaldirektion Move der Europäischen Kommission wird das Thema – soweit dem Sekretariat bekannt – erst ab 2012 vertieft bearbeiten. Das wird der Zentralkommission aufgrund ihrer Vorarbeiten ermöglichen, der Europäischen Kommission umfangreiche Unterstützung anzubieten.

Die nachfolgenden Ausführungen geben im Einzelnen wieder, inwieweit die Gremien und das Sekretariat die einschlägigen Aufträge der Zentralkommission im Jahre 2010 erfüllt haben. Daher ist für jeden Ausschuss und für das Sekretariat der jeweilige Auftrag wiedergegeben, gefolgt von einer Darstellung der bereits durchgeführten wie auch der geplanten Arbeiten. Zusätzlich und als Erleichterung für den Leser sind dem eigentlichen Bericht der Text des Beschlusses 2009-II-8 sowie die relevanten Teile der Arbeitsprogramme 2010-2011 als Anlage beigefügt. Da die Zentralkommission im Hinblick auf andere internationale Organisationen einerseits eine enge Kooperation anstrebt, andererseits Doppelarbeiten vermeiden möchte, sind für jeden Ausschuss relevante Arbeiten anderer internationaler Organisationen aufgeführt. Den Delegierten der Zentralkommission erlaubt dies zudem, sich mit einem geringen Aufwand ein weitgehend vollständiges Bild der Arbeiten auf internationaler Ebene zu verschaffen. Schließlich gibt der Bericht noch für jeden Ausschuss einen Ausblick darauf, ob die jeweiligen Aufträge wie vorgesehen erledigt werden können und welche sonstigen wichtigen Entwicklungen für die weiteren Arbeiten der Zentralkommission noch von Bedeutung sein könnten.

## **1. Untersuchungsausschuss**

### **1.1 Auftrag**

Bis zur Herbsttagung 2011 einen Bericht, basierend auf entsprechenden Studien und auf Beiträgen ihrer Mitglieds- und Beobachterstaaten sowie der mit ihr zusammenarbeitenden internationalen Organisationen und Wirtschaftsverbände, vorlegen und darin Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt zusammenstellen, bewerten und einen Vorschlag unterbreiten, wie diese den Schifffahrtstreibenden sowie anderen potentiellen Nutzern in geeigneter Weise zugänglich gemacht werden können.

### **1.2 Durchgeführte Arbeiten**

Einen vom Sekretariat ausgearbeiteten Arbeitsplan<sup>1</sup> hat der Ausschuss gebilligt. Das Sekretariat hat eine vorläufige Übersicht über Angaben zur CO<sub>2</sub>-Intensität für die Binnenschifffahrt<sup>2</sup>, die in verschiedenen Studien und Berechnungsverfahren hergeleitet oder genutzt werden, vorgelegt, zusammen mit einigen grundsätzlichen Anmerkungen zur Methode der Herleitung und Nutzung dieser Angaben. Der Untersuchungsausschuss hat das vom Sekretariat erstellte Grobkonzept<sup>3</sup> des Berichts zur Herbsttagung 2011 gebilligt.

---

<sup>1</sup> RV/G (10) 38

<sup>2</sup> RV/G (10) 57

<sup>3</sup> RV (10) 49 = RV/G (10) 71

### 1.3 Geplante Arbeiten

Der Ausschuss hat sich darauf verständigt, am 12. April 2011 einen Workshop durchzuführen, der den folgenden Themen gewidmet sein wird:

1. Messung / Menge der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt (Emissionsfaktoren, *Carbon Footprint*),
2. Möglichkeiten der Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt,
3. Etablierung der geplanten Plattform zum internationalen Informationsaustausch zu Klimawandel und Binnenschifffahrt.

Die wichtigsten Ziele des Workshops sind die folgenden:

- Dokumentation des Kenntnisstands,
- Feststellen des Forschungsbedarfs,
- Synchronisierung der Arbeiten der verschiedenen nationalen und internationalen Institutionen, die sich mit dem Thema befassen.

Die Ergebnisse und Erkenntnisse des Workshops sollen in den zu erstellenden Bericht einfließen. Der Entwurf des Berichts soll im Herbst 2011 vorliegen und dann nach dessen Abstimmung im Ausschuss zur Herbsttagung der Zentralkommission vorgelegt werden.

### 1.4 Relevante Arbeiten anderer internationaler Organisationen

#### Europäische Kommission

Die Arbeiten der Generaldirektion Move beschränken sich auf das Forschungsprojekt ECONET<sup>1</sup>. Sie beabsichtigt nach Vorlage der Ergebnisse dieses Projekts, was für 2012 vorgesehen ist, über weitere Arbeiten im Hinblick auf Klimawandel und Binnenschifffahrt zu entscheiden. Das Sekretariat der Zentralkommission ist Mitglied des Beirats des Projekts.

Die Generaldirektion Umwelt hat das umfangreiche Projekt *EU Transport GHG: Routes to 2050*<sup>2</sup> Anfang dieses Jahres abgeschlossen. Resultate dieses Projekts sind unter anderem Berichte, die 9 technische und 3 betriebliche Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt beschreiben. Die gesamten Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt in den Ländern der EU werden mit 5,6 Millionen Tonnen pro Jahr abgeschätzt. Allerdings könnte der Emissionsfaktor von 40 g/tkm, der als Grundlage dieser Schätzung diente, zu hoch angesetzt sein.

#### CEFIC

Die chemische Industrie ist bemüht, ihre transportbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. In einem ersten Schritt hat der European Chemical Industry Council (CEFIC) dazu den Bericht *Measuring and Managing CO<sub>2</sub> Emissions of European Chemical Transport*<sup>3</sup> vorgelegt. Der Bericht scheint ohne besondere Kenntnisse der Binnenschifffahrt erstellt worden zu sein, obwohl die chemische Industrie große Mengen ihrer Produkte mit dem Binnenschiff transportiert. Dem Bericht zugrunde liegt für die Binnenschifffahrt ein Emissionsfaktor von 31 g/tkm, der aus teilweise veralteten Untersuchungen abgeleitet wurde. Die von PLANCO speziell für den Transport von flüssigen Massengütern ermittelten Faktoren, die wesentlich niedriger liegen, wurden hingegen nicht berücksichtigt. Das Sekretariat der Zentralkommission hat das Sekretariat von CEFIC auf diesen Mangel hingewiesen und im Rahmen seiner Möglichkeiten geeignete Daten zu Emissionen und typischen Schiffsgrößen übermittelt. Ende 2010 will CEFIC einen CO<sub>2</sub>-Emissionsvergleichsrechner den Unternehmen der chemischen Industrie anbieten.

---

<sup>1</sup> [www.tmlouven.be/project/ecconet/home.htm](http://www.tmlouven.be/project/ecconet/home.htm)

<sup>2</sup> [www.eutransportghg2050.eu](http://www.eutransportghg2050.eu)

<sup>3</sup> [www.cefic.be/files/publications/McKinnon-Report-Final-230610.pdf](http://www.cefic.be/files/publications/McKinnon-Report-Final-230610.pdf)

## PIANC

Die Arbeiten von PIANC zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Binnenschifffahrt sind weitgehend deckungsgleich mit denen der Zentralkommission. (Der Chefsingenieur ist Leiter einer Unterarbeitsgruppe, die von der PIANC *Permanent Taskgroup on Climate Change* eingesetzt wurde.) Auch dort sind bisher fast keine Beiträge außer denen des Sekretariats der Zentralkommission zu verzeichnen. Die Arbeiten sollen 2012 zum Abschluss kommen.

## UNECE

Die UNECE hat die Federführung in einem gemeinsamen Projekt mehrerer Organisationen der Vereinten Nationen übernommen, das den Auswirkungen des Verkehrs auf den Klimawandel<sup>1</sup> nachgeht. Ziel des Projektes ist die Entwicklung eines Informations- und Analysewerkzeugs auf Basis einer einheitlichen Methodik für die Bewertung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Landverkehrsträger. Das Werkzeug soll die politischen Entscheidungsträger in ihren Bemühungen unterstützen, geeignete Strategien für die Reduzierung der nationalen oder regionalen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu entwickeln oder zu optimieren. Das Werkzeug soll 2012 zur Verfügung stehen.

## VBW

Das Sekretariat hat die aktuellen Arbeiten der Zentralkommission im Fachausschuss Binnenschiffe des Vereins für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) präsentiert. Nach Ansicht des Fachausschusses ist einerseits das Thema von besonderer Bedeutung für die Binnenschifffahrt, andererseits sollten die Emissionsfaktoren der Binnenschifffahrt durch die Bestimmung realer Kraftstoffverbräuche in der Praxis abgesichert werden. Der Fachausschuss sieht sich selbst nicht in der Lage, eine derartige Verifizierung vorzunehmen, sondern schlägt stattdessen vor, eine Studie an eine fachlich geeignete Forschungseinrichtung zu vergeben.

## Verbände des Schifffahrtsgewerbes

Die internationalen Verbände des Binnenschifffahrtsgewerbes, EBU und ESO, und auch der mit ihnen zusammenarbeitende Zusammenschluss von Promotionseinrichtungen, INE, haben sich des Themas angenommen. Allerdings scheinen sie nicht über ausreichende Ressourcen zu verfügen, eigene inhaltliche Arbeiten durchzuführen. INE sieht es als notwendig an, dass eine unabhängige Institution die den Verladern angebotenen CO<sub>2</sub>-Emissionsvergleichsrechner hinsichtlich ihrer Qualität, Objektivität und Neutralität zertifiziert. So soll vermieden werden, dass beispielsweise ein von den europäischen Eisenbahnen angebotener Vergleichsrechner durch die Auswahl ungünstiger Emissionsfaktoren die Binnenschifffahrt als weniger klimafreundlich erscheinen lässt als sie tatsächlich ist.

## **1.5 Ausblick**

Sofern die Delegationen bald beginnen, die erbetenen Beiträge zu dem unter 1.2 genannten Bericht zu übermitteln, sollten der unter 1.1 dargestellte Auftrag sowie das Arbeitsprogramm vom Untersuchungsausschuss und seiner Arbeitsgruppe planmäßig erfüllt werden können.

---

<sup>1</sup> [www.unece.org/trans/theme\\_global\\_warm.html](http://www.unece.org/trans/theme_global_warm.html)

Die bisherigen Arbeiten lassen erkennen, dass die Treibhausgasemissionen der verschiedenen Verkehrsträger in der Verkehrspolitik im Hinblick auf ordnungspolitische Maßnahmen oder Investitionsentscheidungen zunehmend an Bedeutung gewinnen. Gleichmaßen scheinen Unternehmen verstärkt Entscheidungen zu ihren logistischen Abläufen von den Treibhausgasemissionen der verschiedenen Verkehrsträger abhängig zu machen. Die verschiedenen Verkehrsträger müssen also interessiert sein, möglichst geringe Treibhausgasemissionen oder einen möglichst kleinen *Carbon footprint* nachzuweisen, um politische Unterstützung zu erhalten und sich im Verkehrsmarkt zu behaupten.

Beim Gütertransport kann die CO<sub>2</sub>-Intensität eines Verkehrsträgers durch die CO<sub>2</sub>-Emissionen bezogen auf die Verkehrsleistung, überwiegend in g/tkm, aber zum Beispiel auch in g/TEUkm, dargestellt werden. Häufig wird dieses Verhältnis auch als CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktor bezeichnet. Aktuell werden von verschiedenen Institutionen Verfahren und CO<sub>2</sub>-Emissionsvergleichsrechner vorgestellt und angeboten, die einen Vergleich der CO<sub>2</sub>-Emissionen verschiedener Transportmittel für reale Transportaufgaben ermöglichen sollen. Diesen Verfahren liegen Werte der CO<sub>2</sub>-Intensität der Verkehrsträger (Emissionsfaktoren) zugrunde, welche in mehr oder weniger komplizierten Rechenverfahren zur Bestimmung der Gesamtemissionen einer gegebenen Transportaufgabe führen.

Die Binnenschifffahrt scheint sowohl hinsichtlich der vorgestellten Verfahren wie auch der Bestimmung ihrer CO<sub>2</sub>-Intensität in eine ungünstige Situation zu geraten. Sie kann weder selbst ein von ihr entwickeltes Verfahren, noch mit ihr abgestimmte und international anerkannte Werte zu ihrer CO<sub>2</sub>-Intensität vorweisen. Andere Verkehrsträger bieten hingegen derartige Verfahren an und benutzen dabei – aus Sicht des Sekretariats – unangemessen hohe Werte für die CO<sub>2</sub>-Intensität der Binnenschifffahrt. Sollte die Situation fortbestehen, wird die Binnenschifffahrt ihre Klimafreundlichkeit nicht in die gewünschte zusätzliche politische Unterstützung und die erhofften Marktanteilszugewinne umsetzen können.

Im Rahmen der Zentralkommission wurde eine erste Analyse von Studien und Verfahren sowie der darin angegebenen Werte für die CO<sub>2</sub>-Intensität der Binnenschifffahrt durchgeführt. (Siehe Abschnitt 1.2.) Diese Arbeiten sind von der Zentralkommission mit ihren Partnern fortzuführen, da es das Bestreben der Zentralkommission sein muss, dass die Klimafreundlichkeit der Binnenschifffahrt nicht durch die Verwendung von fragwürdigen Emissionsangaben in Politik und Wirtschaft in Frage gestellt wird. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass in Ergänzung zu dem vorgesehen Bericht der Zentralkommission

- die Verifizierung der Emissionsfaktoren der Binnenschifffahrt durch die Bestimmung realer Kraftstoffverbräuche in der Praxis und
- eine unabhängige Zertifizierung der für die Verlager bestimmten Emissionsvergleichsrechner geeignet sein könnten, um die Position der Binnenschifffahrt im ökologischen Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern zu stärken.

## **2. Ständiger Technischer Ausschuss**

### **2.1 Auftrag**

Bis zur Herbsttagung 2011 mögliche Anpassungsmaßnahmen der Wasserstraße zusammenstellen und Szenarien, mit denen langfristig die Rheinschifffahrt auch bei fortschreitendem Klimawandel gewährleistet werden kann, entwickeln.

## 2.2 Durchgeführte Arbeiten

Ein Gliederungsentwurf<sup>1</sup> für einen Bericht über Anpassungsmaßnahmen ist erstellt und vom Ausschuss gebilligt. Eine Redaktionsgruppe zur Ausarbeitung des Berichts ist eingesetzt.

## 2.3 Geplante Arbeiten

Bis Februar 2011 wird ein erster Entwurf von der Redaktionsgruppe erstellt. Der Entwurf wird im Juni 2011 mit dem Untersuchungs- und dem Wirtschaftsausschuss diskutiert und im November 2011 vom Ständigen Technischen Ausschuss verabschiedet.

## 2.4 Relevante Arbeiten anderer internationaler Organisationen

### KHR

Die im Kontext dieses Berichts wichtigste Aktivität der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR) dürfte das Projekt *RheinBlick2050* sein. Dieses versucht mit Hilfe von Modellrechnungen die Frage zu beantworten: Was sind die Auswirkungen des künftigen Klimawandels auf den Abfluss des Rheins und seiner wichtigsten Nebenflüsse? Der Abschlussbericht<sup>2</sup> zu diesem Projekt liegt vor. Die Ständige Technische Arbeitsgruppe hatte über das Sekretariat für die Binnenschifffahrt wichtige Fragestellungen (Indikatoren) in das Projekt eingebracht.

### IKSR

Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) hat eine Expertengruppe *Klima* eingesetzt, deren Aufgabe es ist, die Auswirkungen des Klimawandels auf den Rhein zu untersuchen. Die Expertengruppe hat zunächst eine Literaturlauswertung mit dem Titel *Analyse des Kenntnisstands zu den bisherigen Veränderungen des Klimas und zu den Auswirkungen der Klimaänderung auf den Wasserhaushalt im Rhein-Einzugsgebiet*<sup>3</sup> in Auftrag gegeben. Voraussichtlich Anfang Dezember wird der vorläufige Abschlussbericht<sup>4</sup> hinsichtlich der Arbeiten zur Unterstützung und Begleitung der Erstellung der Szenarienstudie mit belastbaren Ergebnissen für das Abflussregime des Rheins (RheinBlick2050) vorliegen. Aufbauend auf diesen Ergebnissen sollen in einem weiteren Schritt in der IKSR Anpassungsstrategien ausgearbeitet werden. Das Sekretariat der Zentralkommission nimmt an den Sitzungen der Expertengruppe teil und stellt so die Verbindung zu den Arbeiten des Ständigen Technischen Ausschusses sicher.

### EU

Im Kontext der *Common Implementation Strategy* (CIS) zur Wasserrahmenrichtlinie<sup>5</sup> haben die Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt, die Aktivität *Climate Change and Water* angestoßen. Diese führte zu der Erstellung des *Guidance document No. 24 – River Basin Management in a Changing Climate*<sup>6</sup>, welches auch für die Binnenschifffahrt bedeutsame Aspekte abhandelt. Wichtiges Steuerungsinstrument für die CIS ist die *Strategic Coordination Group*, in der das Sekretariat bei Bedarf für die Zentralkommission mitarbeitet.

---

<sup>1</sup> TP (10) 39

<sup>2</sup> TP (10) 46

<sup>3</sup> TP (09) 22 = TP/G (09) 30

<sup>4</sup> TP (10) 41

<sup>5</sup> Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik

<sup>6</sup> [http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?l=/framework\\_directive/guidance\\_documents/management\\_finalpdf/\\_EN\\_1.0\\_&a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?l=/framework_directive/guidance_documents/management_finalpdf/_EN_1.0_&a=d)

Die Arbeiten der Generaldirektion Move der Europäischen Kommission beschränken sich derzeit auf das Forschungsprojekt ECONET. Sie beabsichtigt nach Vorlage der Ergebnisse dieses Projekts, was für 2012 vorgesehen ist, über weitere Arbeiten im Hinblick auf Klimawandel und Binnenschifffahrt zu entscheiden.

### PIANC

PIANC verfügt mit der *WFD Task Group* über ein Instrument, das sehr effektiv die Interessen der Schifffahrt bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie auf internationaler Ebene bündelt und verfolgt. Das Sekretariat vertritt hierin die Zentralkommission. Außerdem hat PIANC die *Permanent Taskgroup on Climate Change* eingesetzt, deren hauptsächliches Ziel die Information über die Betroffenheit der Schifffahrt vom Klimawandel sowie über notwendige Anpassungs- und Reduzierungsmaßnahmen ist. Das Sekretariat arbeitet aktiv in dieser Gruppe mit.

## **2.5 Ausblick**

Sofern die Delegationen die in der Arbeitsgruppe verabredeten Beiträge zu dem unter 2.2 genannten Bericht bis Ende des Jahres übermitteln werden, sollten der unter 2.1 dargestellte Auftrag sowie das Arbeitsprogramm vom Ständigen Technischen Ausschuss und seiner Arbeitsgruppe planmäßig erfüllt werden können. Nach Vorlage des Berichts hat die Zentralkommission eine Entscheidung zu treffen, wie sie ihre eigenen Arbeiten zu den Anpassungsstrategien der Binnenschifffahrt an den Klimawandel und möglichen Maßnahmen konkret mit denen anderer betroffener Sektoren und insbesondere mit der IKSR zu koordinieren gedenkt. Die weiteren Arbeiten der Zentralkommission dürften insbesondere von den folgenden Schlussfolgerungen aktueller Forschungsarbeiten geprägt sein:

- Es kann erwartet werden, dass Änderungen des Abflusses des Rheins bis 2050 moderat ausfallen werden.
- Aussagen zu Abflussänderungen nach 2050 sind mit sehr großen Unsicherheiten verbunden.

## **3. Wirtschaftsausschuss**

### **3.1 Auftrag**

Prüfen, welche regulatorischen oder andere Maßnahmen oder Programme geeignet sein können, die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu unterstützen, und untersuchen, wie Anpassungen der logistischen Ketten zu Mitigation und Adaption beitragen können.

### **3.2 Durchgeführte Arbeiten**

Die Aktivitäten des Ausschusses zum Thema Klimawandel haben sich auf eine erste Bestandsaufnahme der bisher durchgeführten Studien beschränkt. Auf der Grundlage dieser Studien konnte der Ausschuss die Zielsetzung der substantiellen Arbeiten festlegen:

- Die Frage der Internalisierung der externen Kosten, die im Rahmen einer Politik zur substantiellen Reduzierung der Treibhausgasemissionen (GHG) als wichtiges Instrument in Betracht käme, wird in Hinblick auf deren Zweckmäßigkeit und Auswirkungen auf die Marktposition des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt analysiert und bewertet.
- Die anderen Instrumente, die in diesem Kontext in Frage kommen, werden im Hinblick auf ihre mittelbaren und unmittelbaren Folgen für die Entwicklung des Binnenschiffsverkehrs ebenfalls evaluiert; besondere Aufmerksamkeit wird der Frage der Einbindung der Binnenschifffahrt in die logistischen Ketten („Co-Modalität“) gewidmet, die in Hinblick auf eine Verkehrsverlagerung zugunsten der Binnenschifffahrt und der Förderung des Transports über Wasser von großer Bedeutung ist.

### 3.3 Geplante Arbeiten

Im Hinblick auf den Bericht, der der Zentralkommission im Herbst 2011 vorzulegen ist, hat der Ausschuss für seine kommenden Sitzungen folgende Arbeiten geplant:

- a) Folgen einer Politik zur Reduzierung von GHG  
Vertiefung der wirtschaftlichen Studien in Bezug auf den Klimawandel und Evaluierung der möglichen Auswirkungen der bedeutendsten Instrumente zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen (erstes Halbjahr);
- b) Inventar positiver Maßnahmen zur „Adaptation“ des Verkehrssystems Transport über Wasser  
Identifizierung der möglichen Wege zur Anpassung der Binnenschifffahrt an sich ändernde Verhältnisse in Hinblick auf den Klimawandel (Wasserführung) (erstes Halbjahr);
- c) Internalisierung externer Kosten als Instrument  
Evaluierung der im Rahmen der Wirtschaftsforschung angewandten Methoden zur Anlastung externer Kosten (auf der Grundlage der Studie von ECORYS und METTLE – 2005) (erstes Halbjahr);
- d) Zwischenbewertung  
Erarbeitung einer ersten Synthese der Auswirkungen der klimatischen Veränderungen und der Politik zur Reduzierung von GHG in Form einer wirtschaftlichen Stellungnahme, die in den Ende des Jahres erscheinenden Bericht der ZKR aufgenommen werden soll.

### 3.4 Relevante Arbeiten anderer internationaler Organisationen

#### Europäische Kommission

Die aktuellen Arbeiten der Generaldirektion Move beschränken sich, wie unter 1.4 dargestellt, auf das Forschungsprojekt ECONET. Darin werden auch wirtschaftliche sowie logistische Aspekte und Strategien zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels untersucht; die Arbeiten des Ausschusses werden mit dieser laufenden Forschung soweit wie möglich abgestimmt.

#### VBW und andere Verbände (EBU/ESO/FEPI)

Es ist eine Zusammenarbeit mit dem VBW (in Absprache mit der EBU und der FEPI) bezüglich der Methodologie zur Umlegung der externen Kosten auf die Binnenschifffahrt geplant. Die Arbeiten beginnen mit einer gemeinsamen Themensitzung der betroffenen Organe (Februar 2011, Bonn).

### 3.5 Ausblick

Geplante Beiträge 2011:

- a) Kurzvermerk über die Evaluierung der Instrumente zur Reduzierung der Kohlendioxidemissionen im Hinblick auf die Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt (Frühjahrsplenartagung);
- b) Kurzvermerk zu möglichen positiven (logistischen) Maßnahmen zur „Adaptation“ des Systems Transport über Wasser;
- c) Kurzvermerk mit einem Kommentar bezüglich der Methodologie zur Umlegung der externen Kosten auf die Binnenschifffahrt und einem Vorschlag zur Vertiefung dieses Aspekts (Frühjahrsplenartagung);
- d) Zusammenfassung der wirtschaftlichen Aspekte für den Bericht 2011 der Zentralkommission über den Klimawandel (Herbstplenartagung).

## **4. Sekretariat**

### **4.1 Auftrag**

- Die Arbeiten der vorgenannten Ausschüsse insbesondere durch Sammlung und Aufbereitung von Daten und Informationen unterstützen,
- eine Plattform zum internationalen Informationsaustausch über Klimawandel und Binnenschifffahrt einrichten, dazu geeignete Instrumente implementieren und sich dabei mit PIANC und anderen internationalen Organisationen, die sich mit dieser Fragestellung befassen, koordinieren,
- die Zentralkommission in den Gremien der IKSR, der KHR und anderen internationalen Organisationen, die sich mit Fragen des Klimawandels und der Binnenschifffahrt befassen, wie PIANC, vertreten,
- im Rahmen der bestehenden Kooperationsmechanismen mit der Europäischen Kommission die Arbeiten der Zentralkommission in diejenigen der Europäischen Gemeinschaft einfließen lassen,
- alle Arbeiten der Zentralkommission im Hinblick auf den Klimawandel und insbesondere die ihrer vorgenannten Ausschüsse koordinieren und ihr über diese Arbeiten jährlich schriftlich berichten.

### **4.2 Durchgeführte Arbeiten**

Das Sekretariat hat dem Untersuchungs- und dem Ständigen Technischen Ausschuss umfangreiche Daten und Informationen zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen der Binnenschifffahrt und zu Änderungen des Abflussverhaltens des Rheins übermittelt. Priorität hatten dabei Arbeiten anderer internationaler Organisationen und exemplarische Studien nationaler Forschungseinrichtungen. Das Sekretariat geht davon, dass die Delegationen die Gremien der Zentralkommission auf alle wichtigen relevanten Studien und sonstigen Arbeiten in dem jeweiligen Mitgliedstaat aufmerksam machen und bei Bedarf diese bereitstellen werden.

Arbeiten zu der vorgesehenen Informationsplattform hat das Sekretariat noch nicht begonnen, obwohl deren Notwendigkeit zunehmend deutlich wird. Die den verschiedenen internationalen Akteuren der europäischen Binnenschifffahrt zur Verfügung stehenden Ressourcen scheinen so begrenzt, dass deren Arbeiten im Hinblick auf den Klimawandel unbedingt gebündelt und koordiniert werden müssen.

Das Sekretariat hat, wie insbesondere in den Abschnitten 1.4 und 2.4 dargestellt, die Zentralkommission in den relevanten Organisationen vertreten. Diese Vertretung erfolgte fallweise, wobei Nutzen und Kosten jeweils abgewogen wurden.

Die Generaldirektion Move der Europäischen Kommission scheint noch nicht mit substantiellen Arbeiten zum Themenkomplex Klimawandel und Binnenschifffahrt begonnen zu haben. Das Sekretariat informiert sie dennoch durch Übermittlung der Arbeitsdokumente kontinuierlich über die einschlägigen Arbeiten der Zentralkommission. Außerdem beabsichtigt es, bei dem nächsten Arbeitstreffen zwischen der Generaldirektion Move und der Zentralkommission zu diskutieren, wie die Arbeiten der Zentralkommission in diejenigen der Europäischen Gemeinschaft einfließen könnten.

Die Koordinierung der Arbeiten der Ausschüsse wird insbesondere dann notwendig werden, wenn der Wirtschaftsausschuss seine Arbeiten zum Klimawandel aufgenommen haben wird und die Beiträge der verschiedenen Ausschüsse zu dem von der Plenarversammlung erbetenen Bericht aufeinander abzustimmen sein werden. Dies wird etwa Mitte 2011 der Fall sein.

## **Anlagen**

## **Anlage 1 zum Bericht des Sekretariats über die Arbeiten der Zentralkommission im Jahre 2010**

### **PROTOKOLL 2009-II-8**

#### **Klimawandel und Rheinschifffahrt**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

vor dem Hintergrund, dass die internationale Staatengemeinschaft entschlossen ist, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Treibhausgasemissionen (Mitigation) und Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen (Adaptation) zu ergreifen,

mit der Feststellung, dass die Binnenschifffahrt ein Verkehrsträger ist, der geringe Treibhausgasemissionen verursacht und noch zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs insgesamt beitragen kann,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2008-I-12 und 2009-I-5 sowie die diesen Beschlüssen zugrundeliegenden Berichten,

unter Berücksichtigung der in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten wesentlichen Feststellungen und Schlussfolgerungen des Kongresses Rheinschifffahrt und Klimawandel im Juni 2009,

in dem Bewusstsein, dass die Reduzierung von Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt vor allem von den Gewerbetreibenden erreicht werden muss und notwendige Maßnahmen zur Anpassung der Wasserstraße an die Folgen des Klimawandels durch die zuständigen Verwaltungen zu ergreifen sind,

in der Erkenntnis, dass eine effiziente Emissionsminderung und eine wirksame Anpassung an die Folgen des Klimawandels nur durch eine enge Zusammenarbeit der Nutzer und der Betreiber der Wasserstraße zu erreichen ist,

in dem Wunsch, bei der Bewältigung der Folgen des Klimawandels

- die bestehende Zusammenarbeit mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) und der Internationalen Kommission zur Hydrologie des Rheineinzugsgebiets (KHR) effektiv zu nutzen und weiter zu vertiefen, und
- mit allen Nutzergruppen des Rheins eng zusammenzuarbeiten,

um eine Kompatibilität der Nutzungen und Zielsetzungen unter besonderer Berücksichtigung der Gewässerökologie zu erreichen,

in der Überzeugung, dass die Zentralkommission ihren Mitgliedsstaaten und den Nutzern der Wasserstraße Rhein das geeignete Forum bietet, grenzüberschreitend Erkenntnisse und Erfahrungen über die Verminderung von Treibhausgasemissionen und Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Erschließung neuer Möglichkeiten für Rheinschifffahrt auszutauschen, gemeinsam Strategien zu entwickeln sowie Programme und Maßnahmen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen abzusprechen und zu vereinbaren,

mit dem Ziel,

- die Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedsstaaten zu senken und
- die notwendigen Anpassungen der Wasserstraße Rhein und der logistischen Ketten der Binnenschifffahrt vorzunehmen, so dass die Rheinschifffahrt auch weiterhin ihre Verkehrsleistung zuverlässig und wirtschaftlich erbringen und damit zum Erhalt wichtiger Industriestandorte beitragen kann,

in der Erwartung, dass in ein bis zwei Jahren quantifizierbare Aussagen zum Klimawandel und daraus resultierenden Änderungen des Abflusses des Rheins, welche die Grundlage für weitere Planungen oder politisch relevante Entscheidungen bilden können, vorliegen werden,

mit der Absicht, sich auf solche Aktivitäten zu beschränken, die ihren Mitgliedsstaaten sowie der Rhein- und Binnenschifffahrt nützlich sein können und die Doppelung von Aktivitäten anderer internationaler Organisationen zu vermeiden,

beauftragt

- ihren Untersuchungsausschuss, ihr bis zur Herbsttagung 2011 einen Bericht, basierend auf entsprechenden Studien und auf Beiträgen ihrer Mitglieds- und Beobachterstaaten sowie der mit ihr zusammenarbeitenden internationalen Organisationen und Wirtschaftsverbände, vorzulegen und darin Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt zusammenzustellen, zu bewerten und einen Vorschlag zu unterbreiten, wie diese den Schifffahrtstreibenden sowie anderen potentiellen Nutzern in geeigneter Weise zugänglich gemacht werden können,
- ihren Ständigen Technischen Ausschuss, bis zur Herbsttagung 2011 mögliche Anpassungsmaßnahmen der Wasserstraße zusammenzustellen und Szenarien, mit denen langfristig die Rheinschifffahrt auch bei fortschreitendem Klimawandel gewährleistet werden kann, zu entwickeln,
- ihren Wirtschaftsausschuss zu prüfen, welche regulatorischen oder andere Maßnahmen oder Programme geeignet sein können, die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu unterstützen, und zu untersuchen, wie Anpassungen der logistischen Ketten zu Mitigation und Adaption beitragen können,
- ihr Sekretariat,
  - die Arbeiten der vorgenannten Ausschüsse insbesondere durch Sammlung und Aufbereitung von Daten und Informationen zu unterstützen,
  - eine Plattform zum internationalen Informationsaustausch über Klimawandel und Binnenschifffahrt einzurichten, dazu geeignete Instrumente zu implementieren und sich dabei mit PIANC und anderen internationalen Organisationen, die sich mit dieser Fragestellung befassen, zu koordinieren,
  - die Zentralkommission in den Gremien der IKSR, der KHR und anderen internationalen Organisationen, die sich mit Fragen des Klimawandels und der Binnenschifffahrt befassen, wie PIANC, zu vertreten, und
  - im Rahmen der bestehenden Kooperationsmechanismen mit der Europäischen Kommission die Arbeiten der Zentralkommission in diejenigen der Europäischen Gemeinschaft einfließen zu lassen,
  - alle Arbeiten der Zentralkommission im Hinblick auf den Klimawandel und insbesondere die ihrer vorgenannten Ausschüsse zu koordinieren und ihr über diese Arbeiten jährlich schriftlich zu berichten,

fordert darüber hinaus ihre Organe auf, im Hinblick auf den Klimawandel Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Treibhausgasemissionen sowie Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen bei allen Arbeiten und Entscheidungen zu berücksichtigen.

**Wesentliche Feststellungen und Schlussfolgerungen  
des Kongresses Rheinschifffahrt und Klimawandel der Zentralkommission im Juni 2009**

1. Es ist bereits heute dem Klimawandel im Rheineinzugsgebiet Aufmerksamkeit zu schenken.
2. Der Klimawandel kann mittelfristig (um 2050) zu einer Änderung des Wasserabflusses des Rheins führen, wobei diese Änderung heute noch nicht quantifizierbar ist.
3. Diese Änderung des Wasserabflusses kann die Schifffahrtsbedingungen beeinflussen.
4. Es besteht ausreichend Zeit, eine Strategie für notwendige Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln, bei deren Umsetzung eine wirtschaftliche und leistungsfähige Rheinschifffahrt auch langfristig gesichert werden kann.
5. Schon heute ist eine Palette von Maßnahmen bekannt, die einerseits die Risiken des Klimawandels für die Rheinschifffahrt minimieren und andererseits neue wirtschaftliche Chancen erschließen können, bekannt. Diese Maßnahmen betreffen nicht nur die Wasserstraße selbst, sondern auch die Flotte und insbesondere die logistischen Ketten.
6. Die Binnenschifffahrt ist der Verkehrsträger, der die geringsten spezifischen Treibhausgasemissionen aufweist. Diese sind in der Rheinschifffahrt in den vergangenen Jahren zudem noch weiter gesunken.
7. Die Binnenschifffahrt hat das Potential, ihre Treibhausgasemissionen mit bereits heute bekannten Techniken und teilweise schon erprobten Maßnahmen nochmals deutlich zu senken.

**Anlage 2 zum Bericht des Sekretariats über die Arbeiten der Zentralkommission im Jahre 2010**

**PROTOKOLL 2009-II-6**

**Arbeitsprogramme**

**Beschluss**

Nachfolgend sind die im Hinblick auf die Arbeiten zu Klimawandel und Rheinschifffahrt relevanten Teile der Arbeitsprogramme wiedergegeben.

**II – Wirtschaftsausschuss**

Aufträge					
1.	<b>Thematischer Teil</b> <b>- Einfluss des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt</b> ...				
Nr.	Mandat / Gegenstand	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
1.1	Klimawandel: Beiträge unter wirtschaftlichen Aspekten a) Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt und Bewertung in Bezug auf die künftig erforderliche Leistungsfähigkeit („ <i>Adaptation</i> “) b) Umweltprofil des Trägers; Bewertung etwaiger Maßnahmen zur Stärkung („ <i>Mitigation</i> “)	I-10	II-11	- Arbeiten in Abstimmung mit den Ausschüssen RV und TP; - jährliche Information über den Sachstand und die weitere Ausrichtung (siehe Beschluss 2009-II-8)	I
1.5	Wirtschaftliche Regeln für den Verkehrssektor/die Binnenschifffahrt a) ... b) Treibhausgasemissionsrechte	I-10	II-11	- Verfolgung der Arbeiten der EG - vorläufig vom Sekretariat durchgeführte Arbeiten bezüglich der zu leistenden Beiträge (siehe auch 2.1)	II  I
2.1	... b) Workshop über die Treibhausgasemissionsrechte im Verkehrsbereich in Bezug auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt		II-10	Treibhausgas-emissionsrechte Siehe 1.5 oben	I

#### IV - Ständiger technischer Ausschuss

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
1.	Anpassungen der Rheinschiff- fahrt an die möglichen Auswir- kungen des Klimawandels	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5				
1.1	Entwicklung grenzüber- greifender Handlungsoptionen für die Anpassung an den Klimawandel		1/2010	12/2011	Vorschlag von Eckpunkten für die Handlungsoptionen in der Herbstsitzung 2011	I
1.2	Informationsaustausch über Aktivitäten in den Mitglied- staaten und Sammlung möglicher Handlungsoptionen für die Anpassungen den Klimawandel				Es soll ein Überblick über laufende Arbeiten und Maß- nahmen (z.B. Klimaszenarien, Infrastrukturprojekte) erstellt werden	I
1.3	Zusammenarbeit mit IKSR und KHR				Sammlung hydrographischer (z.B. Projekt RheinBlick 2050) und ökologischer (z.B. Um- setzung WRRL und Rhein2020) Informationen. Ab- stimmung der Zusammenarbeit zwischen den drei Organisa- tionen	I

#### VII - Untersuchungsausschuss

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
1.	<b>Treibhausgasemissionen</b>						
	Erstellen eines Berichts über Möglichkeiten zur Reduzierung Kraft- stoffverbrauch und CO <sub>2</sub> -Emissionen	2008-I-12, 2009-I-5, 2009-II-8.	11/2006	12/2011	In Zusammen- arbeit mit Gewerbe- verbänden und anderen interna- tionalen Organi- sationen	derzeit keine	I RV/G

## **PROTOKOLL 22**

### **Nachhaltigkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 23**

### **Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, Kapitel 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)**

#### **Beschluss**

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

- a) § 1.01 Buchstabe ac – Begriffsbestimmung „Inland AIS Gerät“  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24),
- b) § 1.02 Nr. 1 – Begriff „Patentverordnung Rhein“  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-19),
- c) § 1.07 Nr. 2 – Anforderungen an die Beladung, Sicht und Höchstzahl der Fahrgäste  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-18),
- d) § 1.09 Nr. 5 – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassungen)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-19),
- e) § 1.10 Nr. 1 Buchstabe b und h – Begriff „Patentverordnung Rhein“  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-19),
- f) Kapitel 4, Überschrift und Überschrift von Abschnitt III – Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24),
- g) § 4.06 Nr. 1 Buchstabe b – Begriff „Patentverordnung Rhein“  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-19),
- h) § 4.07 Überschrift, Nr. 2 – Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24),
- i) § 4.07 Nr. 1 – Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2008-I-20),
- j) § 6.32 Nr. 1 – Begriff „Patentverordnung Rhein“  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-19),
- k) § 10.01 Nr. 3 – Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spycck'schen Fähre (Germersheim – Mannheim-Rheinau)  
(angenommen mit Beschluss 2009-I-16),

- l) § 11.02 – Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge (angenommen mit Beschluss 2009-I-16),
- m) §§ 11.03 bis 11.05 – Gestrichen (angenommen mit Beschluss 2009-I-16),
- n) § 12.01 – Meldepflicht (angenommen mit Beschluss 2007-II-20).

Die Vorschriften unter Buchstabe b, d, e, g und j gelten vom 1. April 2011 bis zum 30. Juni 2011.

Die Vorschriften unter Buchstabe a, c, f, h, i, k, l, m und n gelten vom 1. April 2011 bis zum 30. November 2013.

## PROTOKOLL 24

### **Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten; Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31 und 3.32, Anlage 3)**

1. Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) schreibt als Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten, und auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden, die Anbringung bestimmter Zeichen vor. Die grafische Darstellung dieser Zeichen ergibt sich aus dem CEVNI. Sie steht jedoch nicht im Einklang mit den Sicherheitszeichen, die nach der Richtlinie 92/58/EWG über Mindestvorschriften für die Sicherheits- und/oder Gesundheitsschutzkennzeichnung am Arbeitsplatz<sup>1</sup> gefordert werden. Letztere wurden auch in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und die Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe übernommen. Das in der RheinSchPV derzeit geforderte Zeichen hinsichtlich des Verbots, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden ist zudem irreführend, da es lediglich ein Rauchverbot signalisiert.
2. Der vorliegende Vorschlag dient der Anpassung der Zeichen an jene der vorgenannten Richtlinien und der RheinSchUO. Außerdem sollen die Formulierungen der Vorschriften noch sprachlich geringfügig an die der RheinSchUO angepasst werden.
3. Es ist nicht notwendig, die derzeit auf den Fahrzeugen angebrachten Zeichen sofort zu entfernen. Vielmehr soll durch eine geeignete Übergangsregelung sichergestellt werden, dass diese noch für einen angemessenen Zeitraum weiter genutzt werden können.
4. Es ist sinnvoll, die vorgesehenen Änderungen auch im CEVNI durchzuführen. Ein entsprechender Änderungsvorschlag ist bereits der UNECE übermittelt worden.
5. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

---

<sup>1</sup> ABl. Nr. L 245 vom 26.8. 1992 S. 23

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

Die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, dass die gemäß §§ 3.31 und 3.32 RheinSchPV anzubringenden Zeichen bei Bestehen eines Verbots, das Fahrzeug zu betreten, oder eines Verbots, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden, künftig

- im Einklang mit den Sicherheitszeichen, die nach den einschlägigen Gemeinschaftsrichtlinien und nach der RheinSchUO gefordert werden, stehen und
- die dargestellten Symbole die Verbote eindeutig wiedergeben.

Die derzeit auf den Fahrzeugen vorhandenen Verbotsschilder sollen für vier Jahre weiterhin zugelassen bleiben.

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

Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen könnten darin bestehen,

- i. die bestehenden Vorschriften unverändert zu lassen;
- ii. die derzeit vorgeschriebenen Zeichen neben den Zeichen nach dem Gemeinschaftsrecht weiterhin unbefristet zuzulassen;
- iii. auf die Verbotsschilder der RheinSchUO Bezug zu nehmen.

Alternative i ließe die aktuellen Unzulänglichkeiten der Vorschriften bestehen. Es würden weiterhin auf einem Schiff für gleiche Sachverhalte unterschiedliche Verbotsschilder vorgeschrieben sein, je nachdem, ob der Sachverhalt in der RheinSchPV oder der RheinSchUO geregelt ist. Schiffseigner wären weiterhin gezwungen, Sonderanfertigungen für Verbotsschilder zu beschaffen, da diese allein nach der RheinSchPV und dem CEVNI vorgeschrieben sind. Die Möglichkeit auf preisgünstigere, weil nach den einschlägigen Gemeinschaftsrichtlinien geforderte handelsübliche Zeichen, bliebe ihnen verwehrt.

Alternative ii ließe es zu, dass die aktuellen Unzulänglichkeiten der Vorschriften fortbestehen können und auf einer nicht abzuschätzenden Zahl von Fahrzeugen auf unbestimmte Zeit irreführende Verbotsschilder angebracht sind.

Alternative iii könnte insbesondere dann eine sinnvolle Lösung sein, wenn das CEVNI, z.B. durch einen Verweis auf die Anlage zur Resolution 61 der UNECE, ebenfalls geändert würde und eine fixe Anbringung der Zeichen auf den Fahrzeugen ausreichend ist zur Erreichung des Schutzziels. Diese Alternative könnte mittelfristig geprüft werden. Das Erreichen der mit dem aktuellen Vorschlag verbundenen Verbesserung sollte durch diese Prüfung jedoch nicht beeinträchtigt werden.

### **Folgen dieser Änderungen**

Für die Schifffahrtstreibenden blieben diese Änderungen zunächst ohne Folgen, da die bestehenden Zeichen beibehalten werden können. Mittelfristig wären diese jedoch gegen die neuen Zeichen auszutauschen. Dadurch würden zusätzliche Kosten entstehen, sofern nicht die Zeichen aufgrund witterungsbedingter Abnutzungen oder von Beschädigungen ohnehin auszutauschen wären. Parallel dazu dürfte das Schifffahrtsgewerbe Kosten einsparen, da künftig statt Sonderanfertigungen für die Binnenschifffahrt international übliche Zeichen Verwendung finden würden.

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

Siehe Alternative i.

## Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, ihre Regelwerke weiter zu vereinfachen und unnötige Sonderregelungen für die Binnenschifffahrt zu vermeiden,

zur weiteren Harmonisierung von Vorschriften der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung mit denen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und zur Anpassung bestimmter Verbotssymbole der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung an international gebräuchliche Sicherheitskennzeichen,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die definitiven Änderungen zu den §§ 3.31 und 3.32 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2011.

## Anlage

### 1. § 3.31 wird wie folgt gefasst:

#### **„§ 3.31**

*Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten  
(Anlage 3: Bild 60)*

1. Sofern es nicht an Bord beschäftigten Personen durch andere Vorschriften verboten ist, das Fahrzeug zu betreten, muss dieses Verbot angezeigt werden durch  
  
runde weiße Symbole mit rotem Rand, rotem Schrägstrich und einem schwarzen Sinnbild der abwehrenden Hand.  
  
Die Symbole sind je nach Bedarf an Bord oder am Laufsteg aufzustellen.  
  
Ihr Durchmesser muss etwa 0,60 m betragen.
2. Die Symbole müssen erforderlichenfalls beleuchtet werden, damit sie bei Nacht deutlich sichtbar sind.
3. Die Symbole, die nach der am 30. November 2011 gültigen Fassung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschrieben waren, dürfen bis zum 30. November 2015 verwendet werden.“

2. § 3.32 wird wie folgt gefasst:

**„§ 3.32**

*Hinweis auf das Verbot,  
zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden  
(Anlage 3: Bild 61)*

1. Sofern es durch andere Vorschriften verboten ist, an Bord
  - a) zu rauchen,
  - b) ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden,muss dieses Verbot angezeigt werden durch

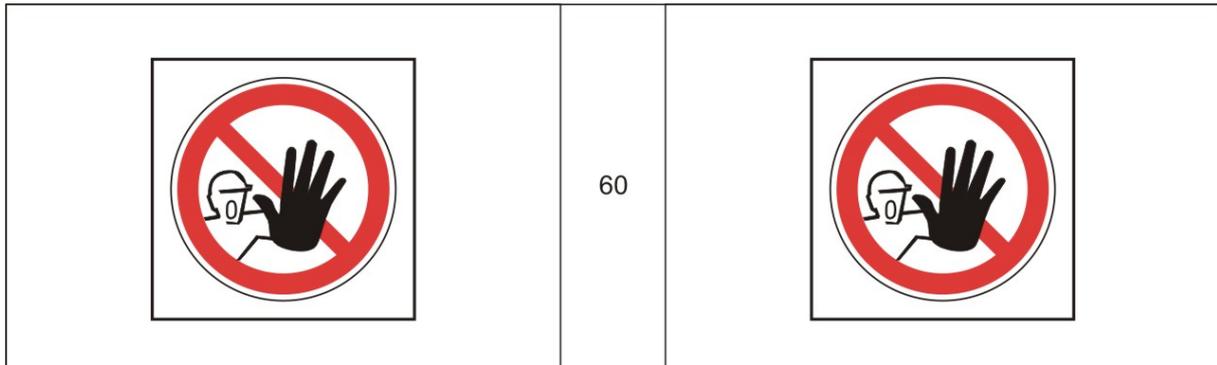
runde weiße Symbole mit rotem Rand und rotem Schrägstrich, auf denen ein brennendes Streichholz abgebildet ist.

Die Symbole sind je nach Bedarf an Bord oder am Laufsteg aufzustellen.

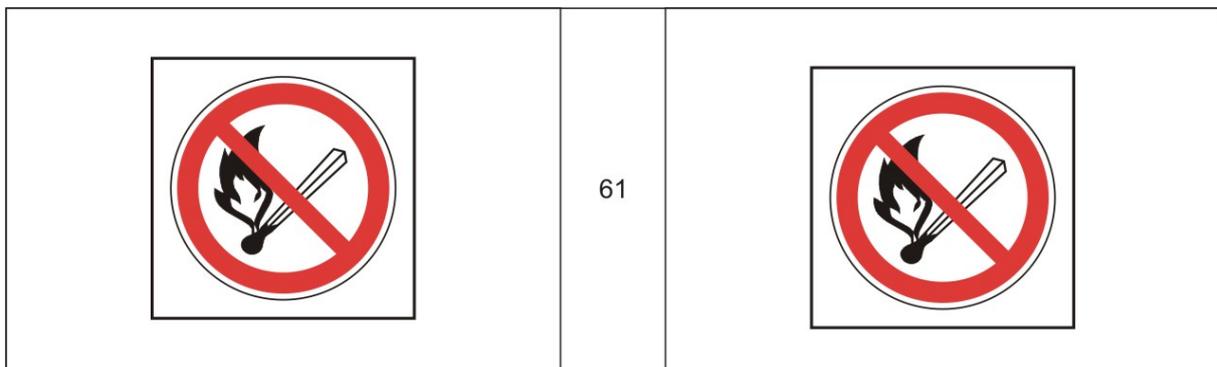
Ihr Durchmesser muss etwa 0,60 m betragen.

2. Die Symbole müssen erforderlichenfalls beleuchtet werden, damit sie bei Nacht deutlich sichtbar sind.
3. Die Symbole, die nach der am 30. November 2011 gültigen Fassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschrieben waren, dürfen bis zum 30. November 2015 verwendet werden.“

3. Anlage 3 Bild 60 und 61 wird wie folgt gefasst:



§ 3.31 Verbot, das Fahrzeug zu betreten



§ 3.32 Verbot zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden

## PROTOKOLL 25

### **Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10)**

1. Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält umfangreiche Bestimmungen zum Gewässerschutz und zur Entsorgung von Schiffsabfällen. Diese umfassen sowohl Verhaltensvorschriften für den Schiffsführer und die übrige Besatzung wie auch Angaben über die zum Nachweis der Einhaltung dieser Vorschriften mitzuführenden Urkunden und sonstiger Unterlagen.
2. Der vorliegende Vorschlag dient der Anpassung der einschlägigen Vorschriften der RheinSchPV an jene des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt vom 9. September 1996 (CDNI).
3. Die Vorschriften der RheinSchPV zum Ölkontrollbuch gehen derzeit von der Prämisse aus, dass nur Fahrzeuge mit einem Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf dem Rhein verkehren. Mit der Zulassung von Fahrzeugen mit einem Gemeinschaftszeugnis zur Fahrt auf dem Rhein ist diese Prämisse nicht mehr zutreffend und die einschlägigen Vorschriften sind an die geänderte Situation anzupassen. (Diese Anpassungen sind auch für das CDNI nachzuvollziehen.)
4. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

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

Die Bestimmungen zum Gewässerschutz und zur Entsorgung von Schiffsabfällen des Kapitels 15 RheinSchPV wie auch die des § 1.10 über die mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen werden an jene des CDNI angepasst. Diese Bestimmungen umfassen sowohl Verhaltensvorschriften für den Schiffsführer und die übrige Besatzung wie auch Angaben über die zum Nachweis der Einhaltung dieser Vorschriften mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen. Ziel der Aufnahme dieser Bestimmungen in der RheinSchPV ist es, den Schiffsführer mit möglichst einfachen und klaren Regeln über seine Verantwortlichkeiten zu informieren und diese Verantwortlichkeiten herauszustellen. Die Aufnahme der Bestimmungen in die RheinSchPV wird außerdem die Verhängung möglicher Sanktionen gegen den Schiffsführer oder andere Besatzungsmitglieder bei Verstößen gegen Bestimmungen zum Gewässerschutz und zur Entsorgung von Schiffsabfällen erleichtern.

Verweise auf das CDNI sind nicht zu vermeiden, jedoch im vorliegenden Vorschlag möglichst gering gehalten. Die Aufnahme der Bestimmungen in die RheinSchPV kann den Schiffsführer jedoch nicht davon entbinden, sich mit den für ihn geltenden Bestimmungen des CDNI vertraut zu machen.

Die Vorschriften der RheinSchPV zum Ölkontrollbuch sehen vor, dass das erste Ölkontrollbuch von der Behörde, welche das Schiffsattest erteilt hat, ausgestellt wird. Fahrzeuge mit einem Gemeinschaftszeugnis, die jetzt zur Fahrt auf dem Rhein zugelassen sind, verfügen im Allgemeinen nicht über Ölkontrollbücher. Daher ist jetzt vorgeschlagen, § 15.05 Nr. 1 und Anlage 10 RheinSchPV an die geänderte Situation anzupassen. Diese Änderungen sind auch für das CDNI nachzuvollziehen. Außerdem sind geringfügige Anpassungen der Anlage 10 der RheinSchPV an den Anhang I der Anwendungsbestimmungen des CDNI notwendig.

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

Alternativ zu den beabsichtigten Änderungen könnten die Vorschriften des Kapitels 15 weitestgehend durch einen Verweis auf das CDNI ersetzt werden. Damit würde die Duplizierung von Bestimmungen des CDNI in der RheinSchPV vermieden und damit auch die Notwendigkeit, bei künftigen Änderungen des CDNI stets die RheinSchPV entsprechend anzupassen. Da den Schiffsführern, insbesondere wenn sie nicht aus dem Rheineinzugsgebiet kommen, das CDNI kaum bekannt sein dürfte und das CDNI auch sehr viel weniger verständlicher ist als die RheinSchPV, wären bei Übernahme dieser Alternative deutlich mehr Verstöße gegen die Bestimmungen zu erwarten. Außerdem dürfte sich die Sanktionierung dieser Verstöße schwieriger gestalten, da diese dann nur auf teilweise sehr unterschiedlich in nationales Recht umgesetzte Bestimmungen des CDNI beruhen würde. Hingegen sind Sanktionen bei Verstößen gegen die Polizeivorschriften in der Schifffahrt des Rheineinzugsgebiets seit langem eingeführt und auch im Rahmen des Möglichen international harmonisiert.

Abweichend von dem vorliegenden Vorschlag könnten die Änderungen zunächst in Form einer Anordnung vorübergehender Art in die RheinSchPV aufgenommen werden. Dies würde es der ZKR und ihren Mitgliedsstaaten erlauben, rascher und mit einem geringeren Verwaltungsaufwand auf mögliche Schwierigkeiten in der Anwendung der angepassten Vorschriften oder bei der parallelen Fortentwicklung der Bestimmungen der RheinSchPV und des CDNI zu reagieren.

Zur beabsichtigten Änderung des § 15.05 Nr. 1 und der Anlage 10 RheinSchPV gibt es grundsätzlich keine Alternative.

## **Folgen dieser Änderungen**

Für die Schifffahrtstreibenden bleiben diese Änderungen grundsätzlich ohne Folgen, da die Bestimmungen der RheinSchPV zum Gewässerschutz und zur Entsorgung von Schiffsabfällen denen des CDNI entsprechen und auf jeden Fall vom Schifffahrtsgewerbe einzuhalten sind. Die Arbeiten der Überwachungsbehörden dürften sich erleichtern, da es bei einer Aufnahme der wichtigsten, die Schiffsführer und Besatzungen betreffenden Bestimmungen in die RheinSchPV zu weniger Verstößen und einer vereinfachten Sanktionierung kommen sollte. Auf den Verordnungsgeber wird, wenn sich solche Bestimmungen des CDNI, die auch in die RheinSchPV aufgenommen wurden, ändern, eine Mehrarbeit hinzukommen. Die Anzahl dieser Änderungen dürfte gering sein, da es sich um eher grundsätzliche Bestimmungen handelt.

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

Eine Ablehnung der Änderungen würde beträchtliche Rechtsunsicherheiten mit sich bringen. Die Bestimmungen zum Gewässerschutz und zur Entsorgung von Schiffsabfällen der RheinSchPV würden von jenen des CDNI abweichen. Die Adressaten der Bestimmungen, insbesondere die Schiffsführer, würden mit unterschiedlichen Vorschriften für den gleichen Sachverhalt konfrontiert.

Hinsichtlich der Ölkontrollbücher wäre es Fahrzeugen mit einem Gemeinschaftszeugnis auf dem Rhein unmöglich, solche zu erhalten.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

zur Anpassung der einschlägigen Vorschriften der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung an jene des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI) und im Hinblick auf die Ausstellung von Ölkontrollbüchern für auf dem Rhein verkehrende Fahrzeuge mit einem Gemeinschaftszeugnis,

beschließt die Änderungen zu § 1.10 Nr. 1, Kapitel 15 und Anlage 10 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2011.

## **Anlage**

1. *Folgende Buchstaben ab und ac werden dem § 1.10 Nr. 1 angefügt:*

„ab) Bezugsnachweis für Gasöl nach Anlage 2 Teil A Artikel 3.04 Absatz 1 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI), einschließlich der Quittungen für die Entgelttransaktionen des SPE-CDNI über einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten. Liegt der letzte Bezug von Gasöl mehr als 12 Monate zurück, so ist mindestens der letzte Bezugsnachweis mitzuführen;

ac) die Entladebescheinigung nach § 15.07 Nr. 2.“

2. *Kapitel 15 wird wie folgt gefasst:*

## **„KAPITEL 15**

### **GEWÄSSERSCHUTZ UND ENTSORGUNG VON SCHIFFSABFÄLLEN**

#### **§ 15.01**

##### *Begriffsbestimmungen und Anwendung*

1. Für dieses Kapitel gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 1 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und der Artikel 5.01 und 8.01 der Anlage 2 des Übereinkommens.
2. Die Einzelheiten der Anwendung der Bestimmungen dieses Kapitels sind im CDNI geregelt.

#### **§ 15.02**

##### *Allgemeine Sorgfaltspflicht*

Der Schiffsführer, die übrige Besatzung und sonstige Personen an Bord, müssen die nach den Umständen gebotene Sorgfalt anwenden, um eine Verschmutzung der Wasserstraße zu vermeiden, die Menge des entstehenden Schiffsabfalls und -abwassers so gering wie möglich zu halten und eine Vermischung verschiedener Abfallarten soweit wie möglich zu vermeiden.

#### **§ 15.03**

##### *Verbot der Einbringung und Einleitung*

1. Es ist verboten, von Fahrzeugen aus öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfall, Slops, Hausmüll, Klärschlamm und übrigen Sonderabfall, Teile der Ladung sowie Abfälle aus dem Ladungsbereich in die Wasserstraße einzubringen oder einzuleiten.
2. Ausnahmen von diesem Verbot sind nur in Übereinstimmung mit dem CDNI zulässig.
3. Sind die in Nummer 1 genannten Abfälle freigeworden oder drohen sie freizuwerden, muss der Schiffsführer unbeschadet der Bestimmungen des CDNI unverzüglich die nächste zuständige Behörde darüber unterrichten; dabei hat er den Ort des Vorfalls sowie Menge und Art des Stoffes so genau wie möglich anzugeben.

## § 15.04

### *Sammlung und Behandlung der Abfälle an Bord*

1. Der Schiffsführer hat sicherzustellen, dass die in § 15.03 Nr. 1 genannten Abfälle, mit Ausnahme von Teilen der Ladung und Abfällen aus dem Ladungsbereich, an Bord getrennt in dafür vorgesehenen Behältern und Bilgenwasser in den Maschinenraumbilgen gesammelt werden. Die Behälter sind an Bord so zu lagern, dass auslaufende Stoffe leicht und rechtzeitig erkannt und zurückgehalten werden können.
2. Es ist verboten,
  - a) an Deck gestaute lose Behälter als Altölsammelbehälter zu verwenden,
  - b) Abfälle an Bord zu verbrennen,
  - c) öl- und fettlösende oder emulgierende Reinigungsmittel in die Maschinenraumbilgen einzubringen. Ausgenommen hiervon sind Mittel, die die Reinigung des Bilgenwassers durch die Annahmestellen nicht erschweren.

## § 15.05

### *Ölkontrollbuch, Abgabe an Annahmestellen*

1. Jedes motorgetriebene Fahrzeug muss, soweit es Gasöl verwendet, ein gültiges Ölkontrollbuch an Bord haben, das von einer zuständigen Behörde nach dem Muster der Anlage 10 ausgestellt wird. Dieses Kontrollbuch ist an Bord aufzubewahren. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende Kontrollbuch mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.
2. Die öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle, Slops und übrigen Sonderabfälle sind in regelmäßigen, durch den Zustand und den Betrieb des Fahrzeugs bestimmten Zeitabständen an die von den zuständigen Behörden zugelassenen Annahmestellen gegen Nachweis abzugeben. Der Nachweis besteht aus einem Vermerk der Annahmestelle im Ölkontrollbuch.
3. Ein Fahrzeug, das aufgrund von Regelungen, die außerhalb des Rheins gültig sind, andere Dokumente über die Abgabe von Schiffsbetriebsabfällen führt, muss in diesen anderen Dokumenten den Nachweis der Abgabe von Abfällen außerhalb des Rheins erbringen können. Als Nachweis in diesem Sinne gilt auch das Öltagebuch nach dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (Marpol).
4. Hausmüll und Klärschlamm sind an den dafür vorgesehenen Annahmestellen abzugeben.

## **§ 15.06**

### *Sorgfaltspflicht beim Bunkern*

1. Der Schiffsführer hat beim Bunkern von Brenn- und Schmierstoffen dafür zu sorgen, dass
  - a) die zu bunkernde Menge innerhalb des ablesbaren Bereichs der Peileinrichtung liegt,
  - b) bei separater Befüllung der Tanks die Absperrventile innerhalb der Tankverbindungsrohrleitungen geschlossen sind,
  - c) der Bunkervorgang überwacht wird und
  - d) eine der Einrichtungen nach § 8.05 Nr. 10 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung genutzt wird.
2. Der Schiffsführer hat weiter dafür zu sorgen, dass die für den Bunkervorgang verantwortlichen Personen der Bunkerstelle und des Fahrzeugs vor Beginn des Bunkervorgangs Folgendes festgelegt haben:
  - a) die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Systems nach § 8.05 Nr. 11 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und einer Sprechverbindung zwischen Schiff und Bunkerstelle,
  - b) die zu bunkernde Menge je Tank und die Einfülleistung, insbesondere im Hinblick auf mögliche Tankentlüftungsprobleme,
  - c) die Reihenfolge der Tankbefüllung und
  - d) die Fahrgeschwindigkeit, wenn während der Fahrt gebunkert wird.
3. Der Schiffsführer eines Bunkerbootes darf mit dem Bunkervorgang erst beginnen, wenn die Festlegungen nach Nummer 2 erfolgt sind.

## **§ 15.07**

### *Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich*

1. Bei der Restentladung sowie bei der Abgabe und Annahme von Abfällen aus dem Ladungsbereich hat der Schiffsführer die Vorschriften des Teils B der Anwendungsbestimmung des CDNI einzuhalten.
2. Jedes Fahrzeug, das auf dem Rhein entladen wurde, muss für jede Entladung eine gültige Entladebescheinigung an Bord haben, die nach dem Muster des Anhangs IV der Anlage 2 des CDNI ausgestellt sein muss. Vorbehaltlich der im CDNI vorgesehenen Ausnahmen ist die Bescheinigung nach ihrer Ausstellung mindestens sechs Monate an Bord aufzubewahren.

## § 15.08

### *Anstrich und Außenreinigung der Fahrzeuge*

Es ist verboten, die Außenhaut der Fahrzeuge mit Öl anzustreichen oder mit Mitteln zu reinigen, die nicht in das Gewässer gelangen dürfen.“

3. *Anlage 10 wird wie folgt gefasst:*

„**Annexe/Anlage/Bijlage 10**

#### MODELE DE CARNET DE CONTROLE DES HUILES USEES

(Article 15.05 RPNR ; annexe 2, appendice I CDNI<sup>1</sup>)

#### MUSTER FÜR DAS ÖLKONTROLLBUCH

(§ 15.05 RheinSchPV; Anlage 2, Anhang I CDNI<sup>1</sup>)

#### MODEL VOOR HET OLIE-AFGIFTEBOEKJE

(Artikel 15.05 RPR; bijlage 2, aanhangsel I CDNI<sup>1</sup>)

---

### **CARNET DE CONTRÔLE DES HUILES USEES**

### **ÖLKONTROLLBUCH**

### **OLIE-AFGIFTEBOEKJE**

---

<sup>1</sup> Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI)  
Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)  
Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)



### **Etablissement des carnets de contrôle des huiles usées**

Le premier carnet de contrôle des huiles usées, muni sur la page 1 du numéro d'ordre 1, est délivré par une autorité compétente sur présentation du certificat de visite en cours de validité ou d'un autre certificat reconnu comme étant équivalent. Cette autorité appose également les indications prévues sur la page 1.

Tous les carnets suivants seront établis et numérotés dans l'ordre par une autorité compétente. Toutefois, ils ne doivent être remis que sur présentation du carnet précédent. Le carnet précédent doit recevoir la mention indélébile "non valable". Après son renouvellement, le carnet précédent doit être conservé à bord durant au moins six mois à compter de la dernière inscription.

### **Ausstellung der Ölkontrollbücher**

Das erste Ölkontrollbuch, versehen auf Seite 1 mit der laufenden Nummer 1, wird von einer zuständigen Behörde gegen Vorlage des gültigen Schiffsattestes oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses ausgestellt. Sie trägt auch die auf Seite 1 vorgesehenen Angaben ein.

Alle nachfolgenden Kontrollbücher werden von einer zuständigen Behörde mit der Folgenummer nummeriert und ausgegeben. Sie dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorhergehenden Kontrollbuches ausgehändigt werden. Das vorhergehende Kontrollbuch wird unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet. Nach seiner Erneuerung muss das vorhergehende mindestens sechs Monate nach der letzten Eintragung an Bord aufbewahrt werden.

### **Afgifte van het olie-afgifteboekje**

Het eerste olie-afgifteboekje, daartoe op bladzijde 1 voorzien van het volgnummer 1, wordt door een bevoegde autoriteit op vertoon van het geldige certificaat van onderzoek of van een gelijkwaardig erkend bewijs afgegeven. Deze autoriteit vult tevens de gegevens op bladzijde 1 in.

Alle volgende olie-afgifteboekjes worden door een bevoegde autoriteit afgegeven nadat deze daarop het aansluitende volgnummer heeft aangebracht. Ieder volgend olie-afgifteboekje mag echter slechts na overleggen van het vorige boekje worden afgegeven. Het vorige boekje wordt op onuitwisbare wijze als „ongeldig” gemerkt. Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje moet het voorgaande boekje gedurende tenminste zes maanden na de laatste daarin vermelde datum van afgifte aan boord worden bewaard.

Page 3 et suivantes/Seite 3 und folgende/Bladzijde 3 en volgende

**1. Déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment acceptés/  
Akzeptierte öl und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle/  
Geaccepteerde olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen:**

- 1.1 Huiles usées/Altöl/afgewerkte olie ..... l
- 1.2 Eau de fond de cale de/Bilgenwasser aus/Bilgewater van
  - Salle des machines arrière/Maschinenraum hinten/  
machinekamer achter ..... l
  - Salle des machines avant/Maschinenraum vorne/  
machinekamer voor ..... l
  - Autres locaux/Andere Räumen/andere ruimten ..... l
- 1.3 Autres déchets huileux ou graisseux/  
Andere öl- oder fetthaltige Abfälle/  
Overige olie- of vethoudende afvalstoffen:
  - Chiffons usés/Altlappen/gebruikte poetslappen ..... kg
  - Graisses usées/Altfett/afgewerkt vet ..... kg
  - Filtres usés/Altfilter/gebruikte filter ..... pièces/Stück/stuk
  - Récipients/Gebinde/verpakkingen ..... pièces/Stück/stuk

**2. Notes/Bemerkungen/Opmerkingen:**

2.1 Déchets refusés/Nicht akzeptierte Abfälle/  
niet geaccepteerd afval .....

2.2 Autres remarques/Andere Bemerkungen/overige opmerkingen:  
.....

Lieu	Date
Ort .....	Datum .....
Plaats	Datum

Cachet et signature de la station de réception  
Stempel und Unterschrift der Annahmestelle  
Ondertekening en stempel van de ontvangstinrichting"

## PROTOKOLL 26

### **Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

in der Erwägung, dass die Europäische Union mit ihrer Richtlinie 2006/87/EG technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet hat,

in dem Bewusstsein, welche Bedeutung einer dauerhaften Übereinstimmung der Vorschriften ihrer Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit den Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG zukommt,

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

- a) § 1.01 Überschrift nach Nr. 88 und Nr. 88a - Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24),
- b) § 7.06, Überschrift und Nr. 3 - Navigationsgeräte  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24),
- c) § 19.03 Buchstabe a – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- d) § 20.02 Nr. 2 Absatz 2 – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- e) § 21.03 Buchstabe a – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- f) § 23.01 Nr. 1 Absatz 3 – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- g) § 23.02 Nr. 2.5 Buchstabe c, Nr. 2.6 Buchstabe d, Nr. 2.7 – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- h) § 23.03 Nr. 1 Buchstabe a und b, Nr. 2 – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- i) § 23.04 Nr. 2 letzter Absatz, Nr. 4 und Nr. 5 Buchstabe a – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- j) § 23.10 Nr. 1 Fußnote 2 der Tabelle – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),

- k) § 23.11 Nr. 1 Fußnote 2 der Tabelle – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- l) § 24.02 Nr. 2, Übergangbestimmung zu § 7.06 Nr. 3  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24),
- m) § 24.06 Nr. 5, Übergangbestimmung zu § 7.06 Nr. 3  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24),
- n) Anlage F, Seite 7 Überschrift und Absatz 1, Seite 62 Buchstabe A und Absatz 1 – Begriff „Patentverordnung Rhein“  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- o) Anlage G, Nr. 2 Absatz 2 – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- p) Anlage K, Überschrift – Begriff „Patentverordnung Rhein“ (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassung)  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-25),
- q) Anlage N – Anforderungen an Inland AIS Geräte  
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24).

Die Vorschriften nach Buchstabe c bis k, n und p gelten vom 1. April 2011 bis zum 30. Juni 2011.

Die Vorschrift nach Buchstabe o gilt vom 1. April 2011 bis zum 30. November 2011.

Die Vorschriften nach Buchstabe a, b, l, m und q gelten vom 1. April 2011 bis zum 31. März 2014.

## **PROTOKOLL 27**

### **Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)**

1. Die Zentralkommission, in dem Bewusstsein, dass die Vermeidung der Einleitung von häuslichen Abwässern der Fahrgastschiffahrt zur Verbesserung der ökologischen Qualität des Rheins beitragen kann, hatte bereits in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) von 1995 die Forderung aufgenommen, dass Kabinenschiffe mit mehr als 50 Schlafplätzen mit Abwassersammeltanks oder Bordkläranlagen ausgerüstet sein müssen. Mit der Neufassung des Kapitels 15 RheinSchUO wurde im Jahre 2006 diese Vorschrift auf alle Fahrgastschiffe ausgedehnt. Dabei wird zusätzlich gefordert, dass geeignete Bordkläranlagen zu installieren sind, ohne jedoch den Begriff weiter zu präzisieren.
2. Im Rahmen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt vom 9. September 1996 (CDNI), in Kraft getreten am 1. November 2009, wurden Grenzwerte, die an den Ausläufen von Bordkläranlagen einzuhalten sind, definiert.

3. Die herstellende Industrie und das Schifffahrtsgewerbe haben den Wunsch nach einheitlichen Zulassungsverfahren für Bordkläranlagen, die Einzelprüfungen an Bord vermeiden und stattdessen typbezogene Zulassungen vorsehen geäußert. Diese Zulassungen müssen die Funktionsfähigkeit der Bordkläranlagen und die Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte unter den speziellen Bedingungen der Binnenschifffahrt gewährleisten.
4. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

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

Derzeit werden nach § 15.14 Nr. 1 „geeignete Bordkläranlagen“ gefordert, ohne dass definiert ist, worin diese Eignung besteht. Durch die Änderung soll Rechtssicherheit geschaffen und die Umsetzung der Ziele des CDNI sichergestellt werden. Diese Rechtssicherheit wird dadurch erreicht, dass die Eignung von Bordkläranlagen durch ein Typgenehmigungsverfahren nachgewiesen wird.

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

Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen könnten darin bestehen, dass

- i. auf einen Nachweis der Eignung von Bordkläranlagen verzichtet wird;
- ii. der Schiffseigner einen entsprechenden Nachweis zu erbringen hat, dass aber von rechtlichen Vorgaben für diese Nachweise abgesehen wird;
- iii. jede Anlage einzeln nach rechtlichen Vorgaben geprüft wird;
- iv. Zulassungen von Kläranlagen für andere Anwendungsfälle als ausreichend anerkannt werden.

Alternative i ließe erwarten, dass – zur Reduzierung der erheblichen Kosten für Bordkläranlagen – in einer großen Zahl Bordkläranlagen installiert würden, die aus technischen oder betrieblichen Gründen die geforderten Grenzwerte nicht einhalten. Dies würde die angestrebte ökologische Entlastung unmöglich machen.

Alternative ii bedingt Rechtsunsicherheit, da den Anlagenherstellern, dem Schifffahrtsgewerbe und den zuständigen Behörden keine umfassende und eindeutige Entscheidungsgrundlage gegeben ist. Das Fehlen dieser Entscheidungsgrundlage führt zu signifikanten Wettbewerbsverzerrungen, da Schiffseigner, die funktionierende Bordkläranlagen installieren, höhere Kosten für Installation und Betrieb der Anlagen tragen müssen als solche, die Kläranlagen mit unzureichender Funktion installieren. Diese Alternative entspricht dem Ist-Zustand.

Alternative iii würde den Sektor mit unnötigen administrativen Kosten belasten, da nicht Typen von Anlagen, sondern jede einzelne Anlage geprüft werden müsste, wobei der Umfang einer Einzelprüfung sich kaum von dem einer Typprüfung unterscheidet.

Alternative iv würde dazu führen, dass Kläranlagen an Bord installiert werden, die die geforderten Grenzwerte nicht einhalten oder unter den speziellen Bedingungen an Bord von Binnenschiffen nicht oder nicht dauerhaft funktionieren. Dies würde die angestrebte ökologische Entlastung verhindern oder mindern und zu Mehrkosten aufgrund von nachträglichen Anpassungsmaßnahmen führen.

## **Folgen dieser Änderungen**

An Bord von Fahrgastschiffen werden künftig Kläranlagen installiert sein, die sicherstellen, dass Einleitungen von Abwässern zu keiner ökologischen Beeinträchtigung der Gewässer führen. Schiffseignern, die die Kosten für Installation und Betrieb von Bordkläranlagen nicht tragen können oder wollen, steht weiterhin die Möglichkeit offen, Abwassersammeltanks zu nutzen.

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

Die aktuelle Rechtsunsicherheit würde fortbestehen. (Siehe Alternative ii.)

Die zu führenden Verzeichnisse der zuständigen Behörden, anerkannten technischen Dienste sowie der Bordkläranlagen mit Typgenehmigungen sind kontinuierlich zu aktualisieren, um den zuständigen Behörden, den Schiffsausrüstern und dem Schifffahrtsgewerbe den höchstmöglichen Nutzen zu bieten. Das Sekretariat wird beauftragt, für die Aktualität, Vollständigkeit und Richtigkeit der Verzeichnisse Sorge zu tragen. Die Listen der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, der anerkannten technischen Dienste sowie der Bordkläranlagen mit Typgenehmigungen werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf ihrer Internetseite ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)) veröffentlicht.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

unter Hinweis auf das am 1. November 2009 erfolgte Inkrafttreten des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI) sowie der „Empfehlungen zur Organisation der Sammlung von Schiffsabfällen in der Donauschifffahrt“ 2009,

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

getragen von dem Wunsch der Industrie und des Schifffahrtsgewerbes nach einheitlichen Zulassungsverfahren, die von Einzelprüfungen an Bord absehen, dabei dennoch die Funktionsfähigkeit der Bordkläranlagen unter den speziellen Bedingungen der Binnenschifffahrt gewährleisten,

in der Erkenntnis, dass zur dauerhaften Gewährleistung eines hohen Umweltstandards Kontrollen während des Betriebes der Anlagen notwendig sind,

in der Erwägung, dass die Europäische Union mit ihrer Richtlinie 2006/87/EG technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet hat,

in dem Bewusstsein, welche Bedeutung einer dauerhaften Übereinstimmung der Vorschriften ihrer Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit den Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG zukommt,

in der Erwartung, dass die vorgenannte Richtlinie in ähnlicher Form ergänzt werden soll,

beschließt durch eine Ergänzung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt ist, erstmals Bestimmungen zur Prüfung, Zulassung, Installation und Kontrolle von Bordkläranlagen auf Binnenschiffen einschließlich entsprechender Grenzwerte,

beauftragt

- ihren Untersuchungsausschuss, durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, die Gleichwertigkeit anderer Normen zu prüfen und gegebenenfalls zur Anerkennung vorzuschlagen,
- ihren Untersuchungsausschuss, insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und nach gewonnenen Betriebserfahrungen, durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, und sofern notwendig in Zusammenarbeit mit den Gremien des CDNI eventuell notwendig werdende weitere Änderungen und Ergänzungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erarbeiten zu lassen,
- ihr Sekretariat, die Verzeichnisse der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, anerkannten technischen Dienste und der Bordkläranlagen mit Typgenehmigungen in eigener Kompetenz zu erstellen, fortzuschreiben und zu veröffentlichen,

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Dezember 2011 bis zum 30. November 2014.

## **Anlage**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Folgende Angaben zu Kapitel 14a werden wie folgt eingefügt:*

### **„Kapitel 14a Bordkläranlagen**

- |          |  |
|----------|--|
| § 14a.01 | Begriffsbestimmungen   |
| § 14a.02 | Allgemeines  |
| § 14a.03 | Antrag auf Typgenehmigung                                      |
| § 14a.04 | Typgenehmigungsverfahren                                       |
| § 14a.05 | Änderung von Typgenehmigungen                                  |
| § 14a.06 | Übereinstimmung der Typgenehmigung                             |
| § 14a.07 | Anerkennung gleichwertiger anderer Normen                      |
| § 14a.08 | Kontrolle der Seriennummern                                    |
| § 14a.09 | Übereinstimmung der Produktion                                 |
| § 14a.10 | Nichtübereinstimmung mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp |
| § 14a.11 | Stichprobenmessung / Sonderprüfung                             |
| § 14a.12 | Zuständige Behörden und Technische Dienste“.                   |

b) *Folgende Angaben zu den Anlagen Q, R und S werden wie folgt angefügt:*

„Anlage Q: (Ohne Inhalt)

Anlage R: Bordkläranlagen - Ergänzende Bestimmungen und Muster von Bescheinigungen

Anlage S: Bordkläranlagen - Prüfverfahren“.

2. Folgendes Kapitel 14a wird nach Kapitel 14 eingefügt:

## **„KAPITEL 14a**

### **BORDKLÄRANLAGEN**

#### **§ 14a.01**

##### *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieses Kapitels gilt als:

1. „Bordkläranlage“ eine Kläranlage zur Abwasserreinigung in kompakter Bauweise für an Bord anfallende häusliche Abwassermengen;
2. „Typgenehmigung“ die Entscheidung, mit der die zuständige Behörde bestätigt, dass eine Bordkläranlage den technischen Anforderungen dieses Kapitels genügt;
3. „Sonderprüfung“ das Verfahren nach § 14a.11, durch das die zuständige Behörde sicherstellt, dass die in einem Fahrzeug betriebene Bordkläranlage den Anforderungen dieser Verordnung genügt;
4. „Hersteller“ die gegenüber der zuständigen Behörde für alle Belange des Typgenehmigungsverfahrens und die Übereinstimmung der Produktion verantwortliche Person oder Stelle. Diese Person oder Stelle muss nicht an allen Stufen der Konstruktion der Bordkläranlage beteiligt sein. Wird die Bordkläranlage erst nach ihrer ursprünglichen Fertigung durch entsprechende Veränderungen und Ergänzungen für die Verwendung auf einem Fahrzeug im Sinne dieser Verordnung hergerichtet, ist der Hersteller im Regelfall diejenige Person oder Stelle, die die Veränderungen oder Ergänzungen vorgenommen hat;
5. „Beschreibungsbogen“ das Dokument nach Anlage R Teil II, in dem die vom Antragsteller zu liefernden Angaben festgelegt sind;
6. „Beschreibungsmappe“ die Gesamtheit der Daten, Zeichnungen, Fotografien und anderen Unterlagen, die der Antragsteller dem Technischen Dienst oder der zuständigen Behörde nach den Anforderungen im Beschreibungsbogen einzureichen hat;
7. „Beschreibungsunterlagen“ die Beschreibungsmappe zuzüglich aller Prüfberichte und sonstiger Dokumente, die der Technische Dienst oder die zuständige Behörde in Ausübung ihrer Funktionen beigefügt haben;
8. „Typgenehmigungsbogen“ das Dokument nach Anlage R Teil III, mit dem die zuständige Behörde die Typgenehmigung bescheinigt;

9. „Bordkläranlagenparameterprotokoll“ das Dokument nach Anlage R Teil VIII, in dem alle Parameter, einschließlich Bauteile (Komponenten) und Einstellungen der Bordkläranlage, die das Niveau der Abwasserreinigung beeinflussen einschließlich deren Änderungen, festgehalten sind;
10. „Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage“ das nach § 14a.11 Nr. 4 zu Zwecken der Durchführung der Sonderprüfungen erstellte Dokument;
11. „häusliches Abwasser“ Abwasser aus Küchen, Essräumen, Waschräumen und Waschküchen sowie Fäkalwasser;
12. „Klärschlamm“ Rückstände, die bei Betrieb einer Bordkläranlage an Bord des Fahrzeugs entstehen.

### § 14a.02

#### *Allgemeines*

1. Dieses Kapitel gilt für alle Bordkläranlagen, die in Fahrzeuge eingebaut sind, sofern diese Bordkläranlagen nicht unter einschlägige Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft hinsichtlich der Abwasserreinigung fallen.
2. a) Bordkläranlagen müssen bei der Typprüfung nachfolgende Grenzwerte einhalten:

Tabelle 1: Während der Typprüfung im Ablauf der Bordkläranlage (Testanlage) einzuhaltende Grenzwerte

Parameter	Konzentration		Probenahmeart
	Stufe I ab 1.11.2009	Stufe II ab 1.1.2011	
Biochemischer Sauerstoffbedarf (BSB <sub>5</sub> ) ISO 5815-1 und 5815-2 : 2003 <sup>1)</sup>	25 mg/l	20 mg/l	24-h-Mischprobe, homogenisiert
	40 mg/l	25 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
Chemischer Sauerstoffbedarf (CSB) <sup>2)</sup> ISO 6060 : 1989 <sup>1)</sup>	125 mg/l	100 mg/l	24-h-Mischprobe, homogenisiert
	180 mg/l	125 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
Gesamter organisch gebundener Kohlenstoff (TOC) EN 1484 : 1997 <sup>1)</sup>	---	35 mg/l	24-h-Mischprobe, homogenisiert
	---	45 mg/l	Stichprobe, homogenisiert

<sup>1)</sup> Die Rheinufestaaten und Belgien können gleichwertige Verfahren einsetzen.

<sup>2)</sup> Anstatt des Chemischen Sauerstoffbedarfs (CSB) kann auch der gesamte organisch gebundene Kohlenstoff (TOC) für die Typprüfung herangezogen werden

b) Im Betrieb sind folgende Überwachungswerte einzuhalten:

Tabelle 2: Während des Betriebes an Bord von Fahrgastschiffen im Ablauf der Bordkläranlage einzuhaltende Überwachungswerte

Parameter	Konzentration		Probenahmeart
	Stufe I ab 1.11.2009	Stufe II ab 1.1.2011	
Biochemischer Sauerstoffbedarf (BSB <sub>5</sub> ) ISO 5815-1 und 5815-2 : 2003 <sup>1)</sup>	40 mg/l	25 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
Chemischer Sauerstoffbedarf (CSB) <sup>2)</sup> ISO 6060 : 1989 <sup>1)</sup>	180 mg/l	125 mg/l	Stichprobe, homogenisiert
	---	150 mg/l	Stichprobe
Gesamter organisch gebundener Kohlenstoff (TOC) EN 1484 : 1997 <sup>1)</sup>	---	45 mg/l	Stichprobe, homogenisiert

<sup>1)</sup> Die Rheinuferstaaten und Belgien können gleichwertige Verfahren einsetzen.

<sup>2)</sup> Anstatt des Chemischen Sauerstoffbedarfs (CSB) kann auch der gesamte organisch gebundene Kohlenstoff (TOC) für die Kontrolle herangezogen werden

3. Verfahren unter Einsatz von chlorhaltigen Mitteln sind nicht zugelassen. Ebenso unzulässig ist es, häusliche Abwässer zu verdünnen, um auf diese Art eine Reduzierung der spezifischen Belastung und dadurch auch eine Entsorgung zu ermöglichen.
4. Für die Speicherung, Frischhaltung (sofern erforderlich) und Abgabe des Klärschlammes sind ausreichende Vorkehrungen zu treffen. Hierzu gehört auch ein Managementplan für die Klärschlämme.
5. Die Einhaltung der Grenzwerte nach Nummer 2 Tabelle 1 wird durch eine Typprüfung bestätigt und durch eine Typgenehmigung festgestellt. Die Typgenehmigung wird in einem Typgenehmigungsbogen bescheinigt. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter hat dem Antrag auf Untersuchung nach § 2.02 eine Kopie des Typgenehmigungsbogens beizufügen. Eine Kopie des Typgenehmigungsbogens und des Bordkläranlagenparameterprotokolls sind an Bord mitzuführen.

6. Nach dem Einbau der Bordkläranlage an Bord wird vom Hersteller vor Aufnahme des Regelbetriebs eine Funktionsprüfung durchgeführt. Die Bordkläranlage ist mit folgenden Angaben in das Schiffsattest unter Nummer 52 einzutragen:
  - a) Name,
  - b) Typgenehmigungsnummer,
  - c) Seriennummer und
  - d) Baujahrder Bordkläranlage.
7. Nach jeder wesentlichen Änderung einer Bordkläranlage, die sich auf die Abwassereinigung auswirkt, muss stets eine Sonderprüfung nach § 14a.11 Nr. 3 durchgeführt werden.
8. Die zuständige Behörde kann sich zur Erfüllung von Aufgaben nach diesem Kapitel eines Technischen Dienstes bedienen.
9. Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit ist die Bordkläranlage nach den Herstellerangaben regelmäßig zu warten. Ein entsprechender Wartungsnachweis ist an Bord mitzuführen.

### **§ 14a.03**

#### *Antrag auf Typgenehmigung*

1. Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Bordkläranlagentyp ist vom Hersteller bei der zuständigen Behörde zu stellen. Dem Antrag sind eine Beschreibungsmappe nach § 14a.01 Nr. 6 und der Entwurf eines Bordkläranlagenparameterprotokolls nach § 14a.01 Nr. 9 sowie der Entwurf einer Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter des Bordkläranlagentyps nach § 14a.01 Nr. 10 beizufügen. Der Hersteller hat für die Typprüfung den Prototyp einer Bordkläranlage vorzuführen.
2. Stellt die zuständige Behörde im Fall eines Antrags auf Typgenehmigung für einen Bordkläranlagentyp fest, dass der eingereichte Antrag hinsichtlich des vorgestellten Prototyps der Bordkläranlage für die in Anlage R Teil II Anhang 1 beschriebenen Merkmale dieses Typs von Bordkläranlagen nicht repräsentativ ist, so ist ein anderer und gegebenenfalls ein zusätzlicher, von der zuständigen Behörde zu bezeichnender Prototyp zur Genehmigung nach Nummer 1 bereitzustellen.
3. Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Bordkläranlagentyp darf nicht bei mehr als einer zuständigen Behörde gestellt werden. Für jeden zu genehmigenden Bordkläranlagentyp ist ein gesonderter Antrag zu stellen.

## § 14a.04

### *Typgenehmigungsverfahren*

1. Die zuständige Behörde, bei der der Antrag gestellt wird, erteilt die Typgenehmigung für den Bordkläranlagentyp, der den Beschreibungen in der Beschreibungsmappe entspricht und den Anforderungen dieser Verordnung genügt. Die Erfüllung dieser Anforderungen wird gemäß Anlage S dieser Verordnung geprüft.
2. Die zuständige Behörde füllt für jeden Bordkläranlagentyp, den sie typgenehmigt, alle einschlägigen Teile des Typgenehmigungsbogens aus, dessen Muster in Anlage R Teil III enthalten ist; sie erstellt oder prüft das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen. Typgenehmigungsbogen sind nach dem Verfahren in Anlage R Teil IV zu nummerieren. Der ausgefüllte Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen sind dem Antragsteller zuzustellen.
3. Erfüllt die zu genehmigende Bordkläranlage ihre Funktion oder hat sie spezifische Eigenschaften nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs, in das sie eingebaut werden soll, und kann aus diesem Grund die Einhaltung einer oder mehrerer Anforderungen nur geprüft werden, wenn die zu genehmigende Bordkläranlage mit anderen echten oder simulierten Fahrzeugteilen zusammen betrieben wird, so ist der Geltungsbereich der Typgenehmigung für diese Bordkläranlage entsprechend einzuschränken. Im Typgenehmigungsbogen für einen Bordkläranlagentyp sind in solchen Fällen alle Einschränkungen ihrer Verwendung sowie sämtliche Einbauvorschriften aufzuführen.
4. Jede zuständige Behörde übermittelt
  - a) den übrigen zuständigen Behörden bei jeder Änderung die Liste der Bordkläranlagentypen (mit den Einzelheiten in Anlage R Teil V), deren Genehmigung sie in dem betreffenden Zeitraum erteilt, verweigert oder entzogen hat;
  - b) auf Ersuchen einer anderen zuständigen Behörde
    - aa) eine Abschrift des Typgenehmigungsbogens für den Bordkläranlagentyp, mit oder ohne Beschreibungsunterlagen, für jeden Bordkläranlagentyp, deren Genehmigung sie erteilt, verweigert oder entzogen hat, und gegebenenfalls
    - bb) die Liste der Bordkläranlagen, die entsprechend den erteilten Typgenehmigungen hergestellt wurden, nach der Beschreibung in § 14a.06 Nr. 3, die die Einzelheiten nach Anlage R Teil VI enthält.
5. Jede zuständige Behörde übermittelt dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt jährlich und zusätzlich dazu bei Erhalt eines entsprechenden Antrags eine Abschrift des Datenblatts nach Anlage R Teil VII über die Bordkläranlagentypen, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist.

## **§ 14a.05**

### *Änderung von Typgenehmigungen*

1. Die zuständige Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihr jede Änderung der in den Beschreibungsunterlagen erwähnten Einzelheiten mitgeteilt wird.
2. Der Antrag auf eine Änderung oder Erweiterung einer Typgenehmigung ist ausschließlich an die zuständige Behörde zu stellen, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt hat.
3. Sind in den Beschreibungsunterlagen beschriebene Merkmale der Bordkläranlage geändert worden, so stellt die zuständige Behörde Folgendes aus:
  - a) soweit erforderlich, korrigierte Seiten der Beschreibungsunterlagen, wobei sie jede einzelne Seite so kennzeichnet, dass die Art der Änderung und das Datum der Neuausgabe deutlich ersichtlich sind. Bei jeder Neuausgabe von Seiten ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen (das dem Typgenehmigungsbogen als Anlage beigefügt ist) entsprechend auf den neuesten Stand zu bringen;
  - b) einen revidierten Typgenehmigungsbogen (mit einer Erweiterungsnummer), sofern Angaben darin (mit Ausnahme der Anhänge) geändert wurden oder die Mindestanforderungen dieses Kapitels sich seit dem ursprünglichen Genehmigungsdatum geändert haben. Aus dem revidierten Genehmigungsbogen müssen der Grund für seine Änderung und das Datum der Neuausgabe klar hervorgehen.

Stellt die zuständige Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass wegen einer an den Beschreibungsunterlagen vorgenommenen Änderung neue Versuche oder Prüfungen gerechtfertigt sind, so unterrichtet sie hiervon den Hersteller und stellt die oben angegebenen Unterlagen erst nach der Durchführung erfolgreicher neuer Versuche oder Prüfungen aus.

## **§ 14a.06**

### *Übereinstimmung der Typgenehmigung*

1. An jeder in Übereinstimmung mit der Typgenehmigung hergestellten Bordkläranlage müssen die in Anlage R Teil I festgelegten Kennzeichen einschließlich der Typgenehmigungsnummer vom Hersteller angebracht sein.
2. Enthält die Typgenehmigung Einschränkungen der Verwendung nach § 14a.04 Nr. 3, so müssen jeder hergestellten Einheit detaillierte Angaben über diese Einschränkungen und sämtliche Einbauvorschriften vom Hersteller beigefügt sein.

3. Der Hersteller übermittelt auf Anforderung der zuständigen Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres und sofort nach jedem von der zuständigen Behörde angegebenen zusätzlichen Zeitpunkt eine Liste mit den (Seriennummern) aller Bordkläranlagen, die in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieses Kapitels seit dem letzten Bericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem diese Bestimmungen erstmalig anwendbar wurden, hergestellt wurden. Auf dieser Liste müssen die Korrelationen zwischen den Seriennummern und den entsprechenden Bordkläranlagentypen und den Typgenehmigungsnummern angegeben werden. Außerdem muss die Liste besondere Informationen enthalten, wenn der Hersteller die Produktion eines typgenehmigten Bordkläranlagentyps einstellt. Falls die zuständige Behörde keine regelmäßige Übermittlung dieser Liste vom Hersteller verlangt, muss dieser die registrierten Daten für einen Zeitraum von mindestens 40 Jahren aufbewahren.

### **§ 14a.07**

#### *Anerkennung gleichwertiger anderer Normen*

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

Anwendung der Bordkläranlage	Vorschrift	Einteilung/Kategorie	Auflagen

2. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann die Gleichwertigkeit von anderen entsprechenden Normen in internationalen Vorschriften oder dritter Staaten mit den Bedingungen und Bestimmungen dieser Verordnung für die Typgenehmigung von Bordkläranlagen anerkennen.

### **§ 14a.08**

#### *Kontrolle der Seriennummern*

1. Die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt, sorgt dafür, dass die Seriennummern der in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung hergestellten Bordkläranlagen - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den anderen zuständigen Behörden - registriert und kontrolliert werden.
2. Eine zusätzliche Kontrolle der Seriennummern kann in Verbindung mit der Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion nach § 14a.09 erfolgen.

3. Bezüglich der Kontrolle der Seriennummer teilen der Hersteller oder seine in den Rheinufestaaten und Belgien niedergelassenen Beauftragten der zuständigen Behörde auf Anforderung unverzüglich alle erforderlichen Informationen über seine/ihre Direktkäufer sowie die Seriennummer der Bordkläranlagen mit, die als nach § 14a.06 Nr. 3 hergestellt gemeldet worden sind.
4. Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der zuständigen Behörde die in § 14a.06 festgelegten Anforderungen einzuhalten, so kann die Genehmigung für den betreffenden Bordkläranlagentyp zurückgezogen werden. In einem solchen Fall wird das Informationsverfahren nach § 14a.10 Nr. 4 angewandt.

### **§ 14a.09**

#### *Übereinstimmung der Produktion*

1. Die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt, vergewissert sich vorher - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den anderen zuständigen Behörden -, dass geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion hinsichtlich der Anforderungen der Anlage R Teil I sicherzustellen.
2. Die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt hat, vergewissert sich - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den anderen zuständigen Behörden -, dass die in Nummer 1 genannten Vorkehrungen hinsichtlich der Bestimmungen der Anlage R Teil I weiterhin ausreichen und jede nach den Anforderungen dieser Verordnung mit einer Typgenehmigungsnummer ausgestattete Bordkläranlage weiterhin der Beschreibung im Typgenehmigungsbogen und seinen Anhängen für den typgenehmigten Bordkläranlagentyp entspricht.
3. Die zuständige Behörde kann vergleichbare Kontrollen anderer zuständiger Behörden als den Bestimmungen zu Nummer 1 und 2 gleichwertig anerkennen.

### **§ 14a.10**

#### *Nichtübereinstimmung mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp*

1. Eine Nichtübereinstimmung mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp liegt vor, wenn Abweichungen von den Merkmalen im Typgenehmigungsbogen oder gegebenenfalls von den Beschreibungsunterlagen festgestellt werden, die von der zuständigen Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, nicht nach § 14a.05 Nr. 3 genehmigt worden sind.

2. Stellt die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass Bordkläranlagen nicht mit dem Bordkläranlagentyp übereinstimmen, für den sie die Genehmigung erteilt hat, so ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Produktion befindlichen Bordkläranlagen wieder mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp übereinstimmen. Die zuständige Behörde, die die mangelnde Übereinstimmung festgestellt hat, unterrichtet die anderen zuständigen Behörden und das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt von den getroffenen Maßnahmen, die bis zum Entzug der Typgenehmigung gehen können.
3. Kann eine zuständige Behörde nachweisen, dass Bordkläranlagen, die mit einer Typgenehmigungsnummer versehen sind, nicht mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp übereinstimmen, so kann sie von der zuständigen Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, verlangen, dass der in der Produktion befindliche Bordkläranlagentyp auf Übereinstimmung mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp geprüft wird. Die hierzu notwendigen Maßnahmen sind binnen sechs Monaten nach dem Antragsdatum zu ergreifen.
4. Die zuständigen Behörden unterrichten sich gegenseitig und das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt innerhalb eines Monats über jeden Entzug einer Typgenehmigung und über die Gründe hierfür.

#### **§ 14a.11**

##### *Stichprobenmessung / Sonderprüfung*

1. Spätestens drei Monate nach der Inbetriebnahme des Fahrgastschiffes oder bei nachträglichem Einbau der Bordkläranlage nach deren Einbau und der entsprechenden Funktionsprüfung nimmt die zuständige Behörde während des Betriebs des Fahrgastschiffes eine Stichprobe zur Prüfung der Einhaltung der in § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 aufgeführten Überwachungswerte.

Die zuständige Behörde führt zudem Kontrollen der Funktionsfähigkeit der Bordkläranlage mittels Stichprobenmessungen zur Prüfung der Einhaltung der in § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 aufgeführten Überwachungswerte in unregelmäßigen Abständen durch.

Stellt die zuständige Behörde fest, dass die Werte der Stichprobenmessungen die Überwachungswerte nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 nicht einhalten, kann sie verlangen:

- a) dass die Mängel der Bordkläranlage behoben werden, um einen ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten;

- b) dass die Übereinstimmung der Bordkläranlage mit der Typgenehmigung wiederhergestellt wird oder
- c) dass eine Sonderprüfung nach Nummer 3 durchgeführt wird.

Wurden die Mängel behoben und die Übereinstimmung der Bordkläranlage mit den Vorgaben der Typgenehmigung wieder hergestellt, kann die zuständige Behörde neue Stichprobenmessungen vornehmen.

Werden die Mängel nicht behoben oder wird die Übereinstimmung der Bordkläranlage mit den Vorgaben der Typgenehmigung nicht wiederhergestellt, versiegelt die zuständige Behörde die Bordkläranlage und informiert die Untersuchungskommission, die einen entsprechenden Eintrag in das Schiffsattest unter Nummer 52 macht.

2. Die Messungen der Stichproben erfolgen nach den in § 14a.02 Nr. 3 Tabelle 2 vorgegebenen Normen.
3. Stellt die zuständige Behörde an der Bordkläranlage Auffälligkeiten fest, die auf eine Abweichung von der Typgenehmigung hindeuten, führt die zuständige Behörde eine Sonderprüfung durch, um den aktuellen Zustand der Bordkläranlage in Bezug auf die im Bordkläranlagenparameterprotokoll spezifizierten Komponenten, die Kalibrierung und die Einstellung der Parameter der Bordkläranlage festzustellen. Kommt die zuständige Behörde zu dem Ergebnis, dass die Bordkläranlage nicht mit dem typgenehmigten Bordkläranlagentyp übereinstimmt, kann sie
  - a) verlangen, dass
    - aa) die Übereinstimmung der Bordkläranlage wiederhergestellt wird oder
    - bb) nach § 14a.05 die Typgenehmigung entsprechend geändert wird oder
  - b) eine Messung gemäß Prüfvorschrift nach Anlage S anordnen.

Wird die Übereinstimmung nicht wiederhergestellt oder wird die Typgenehmigung nicht entsprechend geändert, oder wird aus den Messungen nach Buchstabe b) ersichtlich, dass die in § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 festgelegten Grenzwerte nicht eingehalten werden, versiegelt die zuständige Behörde die Bordkläranlage und informiert die Untersuchungskommission, die einen entsprechenden Eintrag in das Schiffsattest unter Nummer 52 macht.

4. Die Prüfungen nach Nummer 3 erfolgen anhand der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage. In dieser, vom Hersteller zu erstellenden und von einer zuständigen Behörde zu genehmigenden Anleitung, sind die für die Abwasserreinigung relevanten Bauteile sowie Einstellungen, Bemessungskriterien und Parameter spezifiziert, unter deren Verwendung bzw. Einhaltung von der fortwährenden Erfüllung der Werte nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 ausgegangen werden kann. Sie enthält mindestens:
  - a) Angabe des Bordkläragentyps mit Verfahrensbeschreibung und Angabe, ob Abwasserspeichertanks der Bordkläranlage vorzuschalten sind;
  - b) Auflistung der für die Abwasserreinigung spezifischen Komponenten;
  - c) angewendete Auslegungs- und Bemessungskriterien, Bemessungsvorgaben und Regelwerke;
  - d) schematische Darstellung der Bordkläranlage mit eindeutigen Merkmalen zur Identifikation der zugelassenen für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten (z. B. auf den Komponenten befindliche Bauteilnummern).
5. Nach einer Versiegelung darf die Wiederinbetriebnahme einer stillgelegten Bordkläranlage nur nach einer Sonderprüfung nach Nummer 3 Absatz 1 erfolgen.

## **§ 14a.12**

### *Zuständige Behörden und Technische Dienste*

1. Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Namen und Anschriften der zuständigen Behörden und Technischen Dienste mit, die für die Durchführung von Aufgaben nach diesem Kapitel verantwortlich sind. Die Technischen Dienste müssen der europäischen Norm über die allgemeinen Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien (EN ISO/IEC 17025 : 2000) unter Beachtung der nachfolgenden Bedingungen genügen:
  - a) Bordkläranlagenhersteller können nicht als Technische Dienste anerkannt werden.
  - b) Für die Zwecke dieses Kapitels kann ein Technischer Dienst mit Zustimmung der zuständigen Behörde Einrichtungen außerhalb der eigenen Prüfstelle benutzen.
2. Technische Dienste außerhalb der Mitgliedstaaten der Zentralkommission können nur auf Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anerkannt werden.“

3. § 15.14 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Fahrgastschiffe müssen mit Sammeltanks für häusliche Abwässer nach Nummer 2 oder Bordkläranlagen nach Kapitel 14a ausgerüstet sein.“

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

Die Angabe zu Kapitel 14a wird wie folgt eingefügt:

<p>14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5</p>	<p><b>„Kapitel 14a</b> Grenz- / Überwachungswerte und Typgenehmigungen</p>	<p>N.E.U. sofern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) die Grenz- und Überwachungswerte die Werte der Stufe II um nicht mehr als den Faktor 2 überschreiten,</li> <li>b) die Bordkläranlage über eine Hersteller- oder gutachterliche Bescheinigung verfügt, dass sie die typischen Belastungsverläufe, die auf diesem Fahrzeug auftreten, bewältigen kann und</li> <li>c) ein Klärschlammmanagement vorliegt, das den Bedingungen des Einsatzes einer Bordkläranlage auf einem Fahrgastschiff entspricht.“</li> </ul>
---	--	--

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

Die Angabe zu Kapitel 14a wird wie folgt eingefügt:

<p>14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5</p>	<p><b>„Kapitel 14a</b> Grenz- / Überwachungswerte und Typgenehmigungen</p>	<p>N.E.U. sofern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) die Grenz- und Überwachungswerte die Werte der Stufe II um nicht mehr als den Faktor 2 überschreiten</li> <li>b) die Bordkläranlage über eine Hersteller- oder gutachterliche Bescheinigung verfügt, dass sie die typischen Belastungsverläufe, die auf diesem Fahrzeug auftreten, bewältigen kann und</li> <li>c) ein Klärschlammmanagement vorliegt, das den Bedingungen des Einsatzes einer Bordkläranlage auf einem Fahrgastschiff entspricht.</li> </ul>	<p>1.12.2011“</p>
---	--	--	-------------------

6. Folgende Anlagen Q, R und S werden nach Anlage P eingefügt:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
**Anlage Q**

(Ohne Inhalt)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
**Anlage R**

**Bordkläranlagen**  
**- Ergänzende Bestimmungen und Muster von Bescheinigungen -**

**Inhalt**

**Teil I**

Ergänzende Bestimmungen

1. Kennzeichnung der Bordkläranlagen
2. Prüfungen
3. Bewertung der Übereinstimmung der Produktion

**Teil II**

Beschreibungsbogen (Muster)

Anhang 1 - Wesentliche Merkmale des Bordkläranlagentyps (Muster)

**Teil III**

Typgenehmigungsbogen (Muster)

Anhang 1 - Prüfergebnisse für die Typgenehmigung (Muster)

**Teil IV**

Schema für die Nummerierung der Typgenehmigungen

**Teil V**

Aufstellung der Typgenehmigungen für Bordkläranlagentypen

**Teil VI**

Aufstellung der hergestellten Bordkläranlagen (Muster)

**Teil VII**

Datenblatt für Bordkläranlagen mit Typgenehmigung (Muster)

**Teil VIII**

Bordkläranlagenparameterprotokoll für Einbau-, Zwischen- und Sonderprüfung (Muster)

Anhang 1 - Anlage zum Bordkläranlagenparameterprotokoll

## **Teil I**

### **Ergänzende Bestimmungen**

#### **1. Kennzeichnung der Bordkläranlagen**

- 1.1 Die typgeprüfte Bordkläranlage muss folgende Angaben (Kennzeichnung) tragen:
  - 1.1.1 Handelsmarke oder Handelsname des Herstellers,
  - 1.1.2 Bordkläranlagentyp sowie Seriennummer der Bordkläranlage,
  - 1.1.3 Nummer der Typgenehmigung nach Teil IV dieser Anlage,
  - 1.1.4 Baujahr der Bordkläranlage.
- 1.2 Die Kennzeichnung gemäß Abschnitt 1.1 muss während der gesamten Nutzlebensdauer der Bordkläranlage haltbar sowie deutlich lesbar und unauslöschar sein. Werden Aufkleber oder Schilder verwendet, so sind diese so anzubringen, dass darüber hinaus auch die Anbringung während der Nutzlebensdauer der Bordkläranlage haltbar ist und dass die Aufkleber/Schilder nicht ohne Zerstörung oder Unkenntlichmachung entfernt werden können.
- 1.3 Die Kennzeichnung muss an einem Teil der Bordkläranlage befestigt sein, das für den üblichen Betrieb der Bordkläranlage notwendig ist und normalerweise während der Nutzlebensdauer der Bordkläranlage keiner Auswechslung bedarf.
  - 1.3.1 Die Kennzeichnung muss so angebracht sein, dass sie gut sichtbar ist, nachdem die Bordkläranlage mit allen für den Anlagenbetrieb erforderlichen Hilfseinrichtungen fertig gestellt ist.
  - 1.3.2 Erforderlichenfalls muss die Bordkläranlage ein zusätzliches abnehmbares Schild aus einem dauerhaften Werkstoff aufweisen, das alle Angaben gemäß Abschnitt 1.1 enthalten muss und das so anzubringen ist, dass die Angaben gemäß Abschnitt 1.1 nach Einbau der Bordkläranlage in ein Fahrzeug gut sichtbar und leicht zugänglich sind.
- 1.4 Alle Teile der Bordkläranlage, die einen Einfluss auf die Abwasserreinigung haben können, müssen eindeutig gekennzeichnet und identifiziert sein.
- 1.5 Die genaue Lage der Kennzeichnung gemäß Abschnitt 1.1 ist im Typgenehmigungsbogen Abschnitt 1 anzugeben.

## **2. Prüfungen**

Das Verfahren zur Prüfung der vorgeführten Bordkläranlage ist in der Anlage S niedergelegt.

## **3. Bewertung der Übereinstimmung der Produktion**

- 3.1 Bei der Prüfung des Vorhandenseins der notwendigen Modalitäten und Verfahren zur wirksamen Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion vor der Erteilung der Typgenehmigung geht die zuständige Behörde davon aus, dass der Hersteller bei einer Registrierung nach der harmonisierten Norm EN ISO 9001 : 2008 (deren Anwendungsbereich die Produktion der betreffenden Bordkläranlagen einschließt) oder einem gleichwertigen Akkreditierungsstandard die Bestimmungen erfüllt. Der Hersteller liefert detaillierte Informationen über die Registrierung und verpflichtet sich, die zuständige Behörde über jede Änderung der Gültigkeit oder des Geltungsbereichs zu unterrichten. Um sicherzustellen, dass die Anforderungen von § 14a.02 Nr. 2 bis 5 fortlaufend erfüllt werden, sind zweckmäßige Kontrollen der Produktion durchzuführen.
- 3.2 Der Inhaber der Typgenehmigung muss
  - 3.2.1 sicherstellen, dass Verfahren zur wirksamen Kontrolle der Qualität des Erzeugnisses vorhanden sind;
  - 3.2.2 Zugang zu Prüfeinrichtungen haben, die für die Kontrolle der Übereinstimmung mit dem jeweils typgenehmigten Typ erforderlich sind;
  - 3.2.3 sicherstellen, dass die Prüfergebnisse aufgezeichnet werden und die Aufzeichnungen und dazugehörige Unterlagen über einen mit der zuständigen Behörde zu vereinbarenden Zeitraum verfügbar bleiben;
  - 3.2.4 die Ergebnisse jeder Art von Prüfung genau untersuchen, um die Beständigkeit der Merkmale der Bordkläranlage unter Berücksichtigung der in der Serienproduktion üblichen Streuungen nachweisen und gewährleisten zu können;
  - 3.2.5 sicherstellen, dass alle Stichproben von Bordkläranlagen oder Prüfteilen, die bei einer bestimmten Prüfung den Anschein einer Nichtübereinstimmung geliefert haben, Veranlassung geben für eine weitere Musterentnahme und Prüfung. Dabei sind alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Übereinstimmung der Fertigung wiederherzustellen.

- 3.3 Die zuständige Behörde, die die Typp Genehmigung erteilt hat, kann die in den einzelnen Produktionsstätten angewandten Verfahren zur Kontrolle der Übereinstimmung jederzeit prüfen.
- 3.3.1 Bei jeder Prüfung werden dem Prüfer die Prüf- und Herstellungsunterlagen zur Verfügung gestellt.
- 3.3.2 Erscheint die Qualität der Prüfungen als nicht zufriedenstellend, ist folgendes Verfahren anzuwenden:
- 3.3.2.1 Eine Bordkläranlage wird der Serie entnommen und mittels Stichprobenmessungen in der Normallastphase der Anlage S nach einem Tag Betrieb geprüft. Das gereinigte Abwasser darf hierbei entsprechend den Testverfahren nach Anlage S die Werte nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 nicht überschreiten.
- 3.3.2.2 Erfüllt eine der Serie entnommene Bordkläranlage die Anforderungen nach Abschnitt 3.3.2.1 nicht, so kann der Hersteller Stichprobenmessungen an einigen weiteren der Serie entnommenen Bordkläranlagen gleicher Bauart verlangen, wobei die Serie die ursprünglich entnommene Bordkläranlage umfassen muss. Der Hersteller bestimmt den Umfang „n“ der Serie im Einvernehmen mit der zuständigen Behörde. Mit Ausnahme der ursprünglich entnommenen Bordkläranlage sind die Bordkläranlagen einer Prüfung mittels Analyse von Stofffreisetzungen zu unterziehen. Das arithmetische Mittel ( $\bar{x}$ ) der mit der Stichprobe der Bordkläranlage ermittelten Ergebnisse muss dann bestimmt werden. Die Serienproduktion gilt als bestimmungsmäßig konform, wenn folgende Bedingung erfüllt ist:

$$\bar{x} + k \cdot S_t \leq L$$

Hierbei bezeichnet

k: einen statistischen Faktor, der von „n“ abhängt und in der nachstehenden Tabelle angegeben ist:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{wenn } n \geq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

$S_t: \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$ , wobei  $x_i$  ein beliebiges mit der Anlage i der Stichprobe erzielt

Einzelergebnis ist

L: den zulässigen Grenzwert nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 für jeden untersuchten Schadstoff

- 3.3.3 Werden die Werte nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 nicht eingehalten, erfolgt eine erneute Untersuchung nach Nummer 3.3.2.1 und gegebenenfalls 3.3.2.2 mit einer vollständigen Prüfung nach Anlage S wobei die Grenzwerte nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 sowohl für die Misch- als auch für die Stichprobe nicht überschritten werden dürfen.
- 3.3.4 Die zuständige Behörde muss die Prüfungen an Bordkläranlagen vornehmen, die gemäß den Angaben des Herstellers teilweise oder vollständig funktionsfähig sind.
- 3.3.5 Normalerweise erfolgen die Prüfungen der Übereinstimmung der Produktion, zu denen die zuständige Behörde berechtigt ist, einmal pro Jahr. Bei Nichterfüllung der Anforderungen nach Abschnitt 3.3.3 hat die zuständige Behörde sicherzustellen, dass alle notwendigen Maßnahmen getroffen werden, um die Übereinstimmung der Produktion unverzüglich wiederherzustellen.

**Teil II**  
**Beschreibungsbogen Nr. <sup>(1)</sup> . . .**  
**zur Typgenehmigung für Bordkläranlagen,**  
**die für den Einbau in Binnenschiffe bestimmt sind**

Bordkläranlagentyp: .....

0. Allgemeines

0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers): .....

0.2 Herstellerseitige Bezeichnung für den Bordkläranlagentyp: .....

0.3 Herstellerseitige Typenkodierung entsprechend den Angaben an der Bordkläranlage: .....

0.4 Name und Anschrift des Herstellers: .....

Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers: .....

0.5 Lage, Kodierung und Art der Anbringung der Seriennummer der Bordkläranlage: .....

0.6 Lage und Art der Anbringung der Typgenehmigungsnummer: .....

0.7 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n): .....

**Anhänge**

1. Wesentliche Merkmale des Bordkläranlagentyps
2. Angewendete Auslegungs- und Bemessungskriterien, Bemessungsvorgaben und Regelwerke
3. Schematische Darstellung der Bordkläranlagen mit Stückliste
4. Schematische Darstellung der Testanlage mit Stückliste
5. Elektrische Schaltpläne (R+I-Schema)
6. Angabe, dass alle einzuhaltenden Vorgaben hinsichtlich der mechanischen, elektrischen und technischen Sicherheit von Abwasser-Aufbereitungsanlagen sowie Vorgaben, die die Schiffsicherheit betreffen, eingehalten werden

---

<sup>(1)</sup> Nummer des Beschreibungsbogens von der zuständigen Behörde zu vergeben.

7. (Gegebenenfalls) Merkmale der mit dem Bordkläranlage verbundenen Fahrzeugteile
8. Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage nach § 14a.01 Nr. 10
9. Fotografien der Bordkläranlage
10. Betriebskonzepte<sup>(2)</sup>
  - 10.1 Anweisungen für den manuellen Betrieb der Bordkläranlage
  - 10.2 Angaben zum Überschussschlammmanagement (Abgabeintervalle)
  - 10.3 Angaben zu Wartung und Instandsetzung
  - 10.4 Angaben zum Verhalten bei Stand-By Betrieb der Bordkläranlage
  - 10.5 Angaben zum Verhalten bei Notfallbetrieb der Bordkläranlage
  - 10.6 Angaben zum Ausfahr- Stillliege- und Wiedereinfahrbetrieb der Bordkläranlage
  - 10.7 Angaben zu Anforderungen an die Vorbehandlung von Küchenabwässern
11. Sonstige Anlagen (führen Sie hier gegebenenfalls weitere Anlagen auf)

**Datum, Unterschrift des Bordkläranlagenherstellers**

.....

---

<sup>(2)</sup> Betriebsphasen

Für die Prüfung werden folgende Betriebsphasen definiert:

- a) Stand-By Betrieb: Um einen Stand-By Betrieb handelt es sich, wenn die Bordkläranlage selbst in Betrieb ist, jedoch mehr als 1 Tag nicht mit Abwasser beschickt wird. Ein Stand-By Betrieb einer Bordkläranlage kann z.B. auftreten, wenn das Fahrgastschiff für längere Zeit nicht betrieben wird und am Liegeplatz stillliegt.
- b) Notfallbetrieb: Um einen Notfallbetrieb handelt es sich, wenn einzelne Aggregate der Bordkläranlage ausgefallen sind, so dass das Abwasser nicht, wie vorgesehen, behandelt werden kann.
- c) Ausfahr-, Stillliege- und Wiedereinfahrbetrieb: Um einen Ausfahr-, Stillliege- oder Wiedereinfahrbetrieb handelt es sich, wenn die Bordkläranlage für einen längeren Zeitraum (Stillliegezeit im Winter) außer Betrieb genommen und die Stromversorgung unterbrochen wird, bzw. die Bordkläranlage zu Saisonbeginn erneut in Betrieb geht.

**Wesentliche Merkmale des Bordklärantentyps**

**1. Beschreibung der Bordkläranlage**

- 1.1 Hersteller: .....
- 1.2 Seriennummer der Bordkläranlage: .....
- 1.3 Behandlungsweise: Biologisch/mechanisch-chemisch<sup>(1)</sup>
- 1.4 Vorgeschalteter Abwasserspeichertank ja .... m<sup>3</sup> / nein<sup>(1)</sup>

**2. Auslegungs- und Bemessungskriterien (einschließlich spezieller Einbauhinweise oder Nutzungsbeschränkungen)**

- 2.1 .....
- 2.2 .....

**3. Bemessung der Bordkläranlage**

- 3.1 Täglicher maximaler Abwasservolumenstrom  $Q_d$  (m<sup>3</sup>/d): .....
- 3.2 Tägliche Schmutzfracht in Form einer BSB<sub>5</sub>-Fracht (kg/d): .....

---

<sup>(1)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

**Teil III**

**Typgenehmigungsbogen**

Siegel der zuständigen Behörde

**Nr. der Typgenehmigung:** ..... **Nr. der Erweiterung:** .....

Benachrichtigung über

- die Erteilung/Erweiterung/Verweigerung/den Entzug<sup>(1)</sup> der Typgenehmigung  
für einen Bordklärantagentyp gemäß Rheinschiffsuntersuchungsordnung

(Gegebenenfalls) Grund für die Erweiterung: .....

**Abschnitt I**

0. Allgemeines

0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers): .....

0.2 Herstellerseitige Bezeichnung für den Bordklärantagentyp: .....

0.3 Herstellerseitige Typenkodierung entsprechend den Angaben an der Bordkläranlage: .....

Stelle: .....

Art der Anbringung: .....

0.4 Name und Anschrift des Herstellers: .....

Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers: .....

0.5 Lage, Kodierung und Art der Anbringung der Seriennummer der Bordkläranlage: .....

0.6 Lage und Art der Anbringung der Typgenehmigungsnummer: .....

0.7 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n): .....

---

<sup>(1)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

**Abschnitt II**

- 1. Gegebenenfalls Nutzungsbeschränkungen: .....
- 1.1 Besonderheiten, die beim Einbau der Bordkläranlage in das Fahrzeug zu beachten sind: .....
- 1.1.1 .....
- 1.1.2 .....
- 2. Für die Durchführung der Prüfungen verantwortlicher Technischer Dienst<sup>(1)</sup>: .....
- 3. Datum des Prüfberichts: .....
- 4. Nummer des Prüfberichts: .....
- 5. Der Unterzeichnete bescheinigt hiermit die Richtigkeit der Herstellerangaben im beigefügten Beschreibungsbogen der obengenannten Bordkläranlage sowie die Erzielung der beigefügten Prüfergebnisse nach Anlage S der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und deren Gültigkeit in Bezug auf den Bordkläranlagentyp. Das (die) Prüfexemplar(e) wurde(n) mit Genehmigung der zuständigen Behörde vom Hersteller ausgewählt und als Baumuster der Bordkläranlage vorgestellt<sup>(2)</sup>.

Die Typgenehmigung wird erteilt/erweitert/verweigert/entzogen<sup>(2)</sup>:

Ort: .....

Datum: .....

Unterschrift: .....

Anlagen: Beschreibungsmappe  
Prüfergebnisse (siehe Anhang 1)

---

<sup>(1)</sup> Werden die Prüfungen von der zuständigen Behörde selbst durchgeführt, „entfällt“ angeben.

<sup>(2)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

**Prüfergebnisse für die Typgenehmigung**

**0. Allgemeines**

- 0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers): .....
- 0.2 Herstellerseitige Bezeichnung für den Bordkläranlagentyp: .....

**1. Information zur Durchführung der Prüfung(en)<sup>(1)</sup>**

- 1.1 Zulaufwerte
  - 1.1.1 Täglicher Abwasservolumenstrom  $Q_d$  (m<sup>3</sup>/d): .....
  - 1.1.2 Tägliche Schmutzfracht in Form einer BSB<sub>5</sub>-Fracht (kg/d): .....
- 1.2 Reinigungsleistung
  - 1.2.1 Auswertung der Ablaufwerte

Auswertung der Ablaufwerte **BSB<sub>5</sub>** (mg/l)

Ort	Probenahmeart	Anzahl der Proben, die den vorgegebenen Ablaufgrenzwert einhalten	Min	Max		Mittelwert
				Wert	Phase	
Zulauf	24h-Mischproben	---				
Ablauf	24h-Mischproben					
Zulauf	Stichproben	---				
Ablauf	Stichproben					

Auswertung der Ablaufwerte **CSB** (mg/l)

Ort	Probenahmeart	Anzahl der Proben, die den vorgegebenen Ablaufgrenzwert einhalten	Min	Max		Mittelwert
				Wert	Phase	
Zulauf	24h-Mischproben	---				
Ablauf	24h-Mischproben					
Zulauf	Stichproben	---				
Ablauf	Stichproben					

<sup>(1)</sup> Im Fall mehrerer Prüfzyklen für jeden einzelnen anzugeben.

Auswertung der Ablaufwerte **TOC** (mg/l)

Ort	Probenahmeart	Anzahl der Proben, die den vorgegebenen Ablaufgrenzwert einhalten	Min	Max		Mittelwert
				Wert	Phase	
Zulauf	24h-Mischproben	---				
Ablauf	24h-Mischproben					
Zulauf	Stichproben	---				
Ablauf	Stichproben					

Auswertung der Ablaufwerte **AFS** (mg/l)

Ort	Probenahmeart	Anzahl der Proben, die den vorgegebenen Ablaufgrenzwert einhalten	Min	Max		Mittelwert
				Wert	Phase	
Zulauf	24h-Mischproben	---				
Ablauf	24h-Mischproben					
Zulauf	Stichproben	---				
Ablauf	Stichproben					

1.2.2 Reinigungsleistung (Eliminationsleistung)

Parameter	Probenahmeart	Min	Max	Mittelwert
BSB <sub>5</sub>	24h-Mischproben			
BSB <sub>5</sub>	Stichproben			
CSB	24h-Mischproben			
CSB	Stichproben			
TOC	24h-Mischproben			
TOC	Stichproben			
AFS	24h-Mischproben			
AFS	Stichproben			

1.3 Weitere gemessene Parameter

1.3.1 Ergänzende Parameter für Zulauf und für den Ablauf:

Parameter	Zulauf	Ablauf
pH-Wert		
Leitfähigkeit		
Temperatur der flüssigen Phasen		

1.3.2 Folgende Betriebsparameter sind – sofern vorhanden – während der Stichprobenahmen zu erfassen:

Konzentration des gelösten Sauerstoffes im Bioreaktor	
Trockensubstanzgehalt im Bioreaktor	
Temperatur im Bioreaktor	
Umgebungstemperatur	

1.3.3 Weitere Betriebsparameter entsprechend der jeweiligen Betriebsanleitung des Herstellers

.....  
.....  
.....  
.....

1.4 Zuständige Behörde oder Technischer Dienst

Ort, Datum: .....

Unterschrift: .....

## Teil IV

### Schema für die Nummerierung der Typgenehmigungen

#### 1. Systematik

Die Nummer besteht aus 4 Abschnitten, die durch das Zeichen „\*“ getrennt sind.

Abschnitt 1: Der Großbuchstabe „R“, gefolgt von der Kennzahl des Staates, der die Genehmigung erteilt hat:

1	=	für Deutschland	18	=	für Dänemark
2	=	für Frankreich	19	=	für Rumänien
3	=	für Italien	20	=	für Polen
4	=	für die Niederlande	21	=	für Portugal
5	=	für Schweden	23	=	für Griechenland
6	=	für Belgien	24	=	für Irland
7	=	für Ungarn	26	=	für Slowenien
8	=	für die Tschechische Republik	27	=	für die Slowakei
9	=	für Spanien	29	=	für Estland
11	=	für das Vereinigte Königreich	32	=	für Lettland
12	=	für Österreich	34	=	für Bulgarien
13	=	für Luxemburg	36	=	für Litauen
14	=	für die Schweiz	49	=	für Zypern
17	=	für Finnland	50	=	für Malta

Abschnitt 2: Die Kennzeichnung der Anforderungsstufe. Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft die Anforderungen hinsichtlich der Reinigungsleistung verschärft werden. Die verschiedenen Stufen der Anforderungen werden durch römische Ziffern bezeichnet. Die Ausgangsanforderungen werden durch die Ziffer I gekennzeichnet.

Abschnitt 3: Eine vierstellige laufende Nummer (mit ggf. vorangestellten Nullen) für die Nummer der Grundgenehmigung. Die Reihenfolge beginnt mit 0001.

Abschnitt 4: Eine zweistellige laufende Nummer (mit ggf. vorangestellter Null) für die Erweiterung. Die Reihenfolge beginnt mit 01 für jede Nummer einer Grundgenehmigung.

## 2. Beispiele

- a) Dritte von den Niederlanden erteilte Genehmigung entsprechend Stufe I (bislang noch ohne Erweiterung):

R 4\*I\*0003\*00

- b) Zweite Erweiterung zu der von Deutschland erteilten vierten Genehmigung entsprechend Stufe II:

R 1\*II\* 0004\*02

**Teil V**

**Aufstellung der Typgenehmigungen für Bordklärantagentypen**

Siegel der zuständigen Behörde

Listen Nr.: .....  
Zeitraum von ..... bis .....

1	2	3	4	5	6	7
Fabrikmarke <sup>1)</sup>	Herstellerseitige Bezeichnung <sup>1)</sup>	Nummer der Typgenehmigung	Datum der Typ- genehmigung	Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>2)</sup>	Grund der Erweiterung, Verweigerung oder Entzug	Datum der Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Entsprechend Typgenehmigungsbogen.

<sup>2)</sup> Zutreffendes eintragen.

**Teil VI**

**Aufstellung der hergestellten Bordkläranlagen**

Siegel der zuständigen Behörde

Listen-Nr.: .....

für den Zeitraum von: ..... bis: .....

Zu den Bordkläranlagentypen und Typpgenehmigungsnummern der Bordkläranlagen, die innerhalb des obigen Zeitraums entsprechend den Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung hergestellt wurden, werden folgende Angaben gemacht:

Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers): .....

Herstellerseitige Bezeichnung für den Bordkläranlagentyp: .....  
.....

Nummer der Typpenehmigung: .....

Ausstellungsdatum: .....

Datum der Erstaussstellung (bei Nachträgen): .....

Seriennummer der Bordkläranlage:	... 001	... 001	... 001
	... 002	... 002	... 002
	.	.	.
	.	.	.
	.	.	.
	..... m	..... p	..... q

**Teil VII**

**Datenblatt für Bordkläranlagen mit Typgenehmigung**

Siegel der zuständigen Behörde

					Kennwerte der Bordkläranlage				Reinigungsleistung					
Lfd. Nr.	Datum der Typgenehmigung	Nummer der Typgenehmigung	Fabrikmarke	Bordklär-anlagentyp	Täglicher Abwasser volumens trom $Q_d$ (m <sup>3</sup> /d)	Tägliche Schmutz-fracht als BSB <sub>5</sub> -Fracht (kg/d)			BSB <sub>5</sub>		CSB		TOC	
									24-h-Misch-probe	Stich-probe	24-h-Misch-probe	Stich-probe	24-h-Misch-probe	Stich-probe

**Teil VIII**

**Bordkläranlagenparameterprotokoll für Sonderprüfung**

**1. Allgemeines**

1.1 Angaben zur Bordkläranlage

1.1.1 Fabrikmarke: .....

1.1.2 Herstellerseitige Bezeichnung: .....

1.1.3 Typpgenehmigungsnummer: .....

1.1.4 Seriennummer der Bordkläranlage: .....

1.2 Dokumentation

Die Bordkläranlage ist zu prüfen. Die Prüfergebnisse sind zu dokumentieren. Die Dokumentation erfolgt auf gesonderten Blättern, die einzeln zu nummerieren, vom Prüfer zu unterschreiben und diesem Protokoll beizuheften sind.

1.3 Prüfung

Die Prüfung ist auf Basis der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage nach § 14a.11 Nr. 10 durchzuführen. Der Prüfer kann in begründeten Einzelfällen nach eigener Einschätzung von der Kontrolle bestimmter Anlageteile oder -parameter absehen.

Bei der Prüfung ist mindestens eine Stichprobe zu nehmen. Die Ergebnisse der Stichprobenmessung sind mit den Überwachungswerten nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 zu vergleichen.

1.4 Dieses Prüfprotokoll umfasst einschließlich der beigefügten Aufzeichnungen insgesamt .....<sup>(1)</sup> Seiten.

---

<sup>(1)</sup> Vom Prüfer auszufüllen.

**2. Parameter**

Hiermit wird bescheinigt, dass die geprüfte Bordkläranlage von den vorgegebenen Parametern nicht unzulässig abweicht und die Überwachungswerte für den Betrieb nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 2 nicht überschritten werden.

Name und Adresse der Prüfstelle: .....  
.....  
.....

Name des Prüfers: .....  
Ort und Datum: .....  
Unterschrift: .....

Prüfung anerkannt durch  
zuständige Behörde: .....  
.....

Ort und Datum: .....  
Unterschrift: .....

Siegel der zuständigen Behörde

Name und Adresse der Prüfstelle: .....  
.....  
.....

Name des Prüfers: .....  
Ort und Datum: .....  
Unterschrift: .....

Prüfung anerkannt durch  
zuständige Behörde: .....  
.....

Ort und Datum: .....  
Unterschrift: .....

Siegel der zuständigen Behörde

Name und Adresse der Prüfstelle: .....  
.....  
.....

Name des Prüfers: .....

Ort und Datum: .....

Unterschrift: .....

Prüfung anerkannt durch  
zuständige Behörde: .....

.....  
.....

Ort und Datum: .....

Unterschrift: .....

Siegel der zuständigen Behörde

RheinSchUO

**Anlage R, Teil VIII, Anhang 1**  
(Muster)

**Anlage zum Bordkläranlagenparameterprotokoll**

Schiffsname: ..... Einheitliche europäische Schiffsnummer: .....

Hersteller: ..... Bordkläragentyp: .....  
(Fabrikmarke/Handelsmarke/Handelsname des Herstellers) (Herstellerseitige Bezeichnung)

Typgenehmigungs-Nr.: ..... Baujahr der  
Bordkläranlage: .....

Seriennummer der Bordkläranlage: ..... Einbauort: .....  
(Seriennummer)

Die Bordkläranlage und ihre für die Abwasserreinigung relevanten Bauteile wurden anhand des Typenschildes identifiziert.  
Die Prüfung erfolgte auf Basis der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage.

**A. Bauteilprüfung**

Zusätzliche für die Abwasserreinigung relevante Bauteile, die in der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der für die Abwasserreinigung relevanten Komponenten und Parameter der Bordkläranlage bzw. Teil II Anhang 4 aufgeführt sind, sind einzutragen.

Bauteil	Ermittelte Bauteilnummer	Übereinstimmung <sup>(17)</sup>
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Entfällt

<sup>(17)</sup> Zutreffendes ankreuzen.

**B. Ergebnisse der Stichprobenmessung**

Parameter	Ermittelter Wert	Übereinstimmung <sup>(18)</sup>	
BSB <sub>5</sub>		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
CSB		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
TOC <sup>(19)</sup>		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

**C. Bemerkungen**

.....  
(Folgende abweichende Einstellungen, Modifikationen oder Veränderungen an der eingebauten Bordkläranlage wurden festgestellt.)  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Name des Prüfers: .....

Ort und Datum: .....

Unterschrift: .....

<sup>(18)</sup> Zutreffendes ankreuzen.

<sup>(19)</sup> TOC wird ab Grenzwertstufe II .der Tabelle 2 in § 14a.02 Nummer 2 geprüft.

**Bordkläranlagen**  
**- Prüfverfahren -**

**1. Allgemeines**

1.1 Grundlagen

Die Prüfvorschrift dient zur Verifizierung der Eignung von Bordkläranlagen an Bord von Fahrgastschiffen.

Bei diesem Verfahren wird anhand einer Testanlage die eingesetzte Verfahrens- und Behandlungstechnik untersucht und zugelassen. Die Übereinstimmung zwischen Testanlage und den später im Einsatz befindlichen Bordkläranlagen wird durch die Anwendung identischer Auslegungs- und Bemessungskriterien gewährleistet.

1.2. Verantwortlichkeit und Prüfstandort

Die Testanlage einer Bordkläranlagen-Typenreihe ist durch einen Technischen Dienst zu prüfen. Die Prüfbedingungen am Prüfstandort liegen in der Verantwortlichkeit des Technischen Dienstes und müssen mit den hier festgelegten Bedingungen übereinstimmen.

1.3 Einzureichende Unterlagen

Die Prüfung erfolgt anhand des Beschreibungsbogens nach Anlage R Teil II.

1.4 Vorgaben zur Anlagenbemessung

Die Bordkläranlagen sind so zu bemessen und auszuführen, dass in deren Ablauf die in § 14a.02, Nr. 2, Tabelle 1 und 2 vorgegebenen Grenzwerte nicht überschritten werden.

## 2. Vorbereitende Maßnahmen zur Durchführung der Prüfung

### 2.1 Allgemeines

Vor Beginn der Prüfung muss der Hersteller dem Technischen Dienst bautechnische und verfahrenstechnische Festlegungen zur Testanlage einschließlich eines vollständigen Satzes von Zeichnungen und unterstützenden Berechnungen nach Anlage R Teil II liefern sowie vollständige Angaben zu den Anforderungen an Einbau, Betrieb und Wartung der Bordkläranlage bereitstellen. Der Hersteller hat dem Technischen Dienst Angaben zur mechanischen, elektrischen und technischen Sicherheit der zu prüfenden Bordkläranlage zu liefern.

### 2.2 Einbau und Inbetriebnahme

Die Testanlage muss vom Hersteller zur Prüfung so installiert werden, wie es den vorgesehenen Einbaubedingungen an Bord von Fahrgastschiffen entspricht. Der Hersteller muss vor der Prüfung die Bordkläranlage zusammenbauen und in Betrieb nehmen. Die Inbetriebnahme muss entsprechend der Betriebsanleitung des Herstellers erfolgen und ist vom Technischen Dienst zu prüfen.

### 2.3 Einfahrphase

Der Hersteller hat dem Technischen Dienst die nominelle Zeitdauer der Einfahrphase bis zum normalen Betrieb in Wochen mitzuteilen. Der Hersteller gibt vor, ab wann die Einfahrphase als abgeschlossen gilt und mit der Prüfung begonnen werden kann.

### 2.4 Zulaufkennwerte

Zum Zweck der Prüfung der Testanlage ist häusliches Rohabwasser zu verwenden. Die Zulaufkennwerte hinsichtlich der Schmutzkonzentrationen ergeben sich aus den Bemessungsunterlagen des Herstellers der Bordkläranlage nach Anhang R Teil II durch Bildung des Quotienten von Durchsatz an organischen Stoffen als BSB<sub>5</sub>-Fracht in kg/d und dem ausgelegten Abwasservolumenstrom Q<sub>d</sub> in m<sup>3</sup>/d. Die Zulaufkennwerte sind vom Technischen Dienst entsprechend einzustellen.

*Formel 1 – Berechnung des Zulaufkennwertes*

$$C_{BSB5,Mittel} = \frac{BSB_5}{Q_d} \left[ \frac{kg/d}{m^3/d} \right]$$

Sollte sich anhand von Formel 1 eine geringere durchschnittliche BSB<sub>5</sub>-Konzentration von weniger als  $C_{BSB_5, \text{Mittel}} = 500 \text{ mg/l}$  ergeben, so ist im Zulaufwasser mindestens eine mittlere BSB<sub>5</sub>-Konzentration von 500 mg/l einzustellen.

Der Technische Dienst darf das zufließende Rohabwasser nicht in einer Zerkleinerungsvorrichtung behandeln. Das Entfernen (u.a. Absieben) von Sand ist zulässig.

### 3. Prüfverfahren

#### 3.1 Belastungsphasen und hydraulische Beschickung

Der Zeitraum der Prüfung umfasst 30 Prüftage. Die Testanlage wird auf dem Prüffeld mit häuslichem Abwasser entsprechend der nach Tabelle 1 vorgegebenen Belastung beschickt. Es werden unterschiedliche Belastungsphasen untersucht. Der Prüfablauf sieht Normallastphasen und Sonderlastphasen wie Überlastphase, Unterlastphase und Stand-By Betriebsphase vor. Die Dauer der jeweiligen Belastungsphase (Anzahl Prüftage) ist in Tabelle 1 vorgegeben. Die mittlere tägliche hydraulische Belastung für die entsprechenden Lastphasen sind nach Tabelle 1 einzustellen. Die mittlere Schmutzkonzentration, die nach Nummer 2.4 einzustellen ist, wird konstant gehalten.

Tabelle 1: Einstellende Belastung für Lastphasen

Phase	Anzahl Prüftage	Tägliche hydraulische Belastung	Schmutzkonzentration
Normallast	20 Tage	$Q_d$	$C_{BSB_5}$ nach Nummer 2.4
Überlast	3 Tage	$1,25 Q_d$	$C_{BSB_5}$ nach Nummer 2.4
Unterlast	3 Tage	$0,5 Q_d$	$C_{BSB_5}$ nach Nummer 2.4
Stand By	4 Tage	Tag 1 und Tag 2: $Q_d = 0$ Tag 3 und Tag 4: $Q_d$	$C_{BSB_5}$ nach Nummer 2.4

Die Sonderlastphasen „Überlast“, „Unterlast“ und „Stand-By Betrieb“ sind ohne Unterbrechung am Stück durchzuführen, die Normallastphase ist in mehrere Teilphasen aufzuteilen. Die Prüfung ist mit einer jeweils mindestens 5 Tage dauernden Normallastphase zu beginnen und zu beenden.

In Abhängigkeit vom vorgegebenen Betrieb der Bordkläranlage sind tägliche hydraulische Beschickungsganglinien einzustellen. Die Wahl der täglichen hydraulischen Beschickungsganglinie richtet sich nach dem Betriebskonzept der Bordkläranlage. Es wird unterschieden, ob die Bordkläranlage mit einem vorgeschalteten Abwasserspeichertank zu betreiben ist oder nicht. Die Beschickungsganglinien (Tagesganglinien) sind in Abbildung 1 und Abbildung 2 dargestellt

Über die gesamte Dauer muss gewährleistet sein, dass der stündliche Zulauf gleichmäßig erfolgt. Der mittlere stündliche Abwasservolumenstrom  $Q_{h,Mittel}$  entspricht dem 1/24 der täglichen hydraulischen Belastung gemäß Tabelle 1. Der Zufluss ist durch den Technischen Dienst kontinuierlich zu messen. Die Tagesganglinie muss eine Grenzabweichung von  $\pm 5\%$  einhalten.

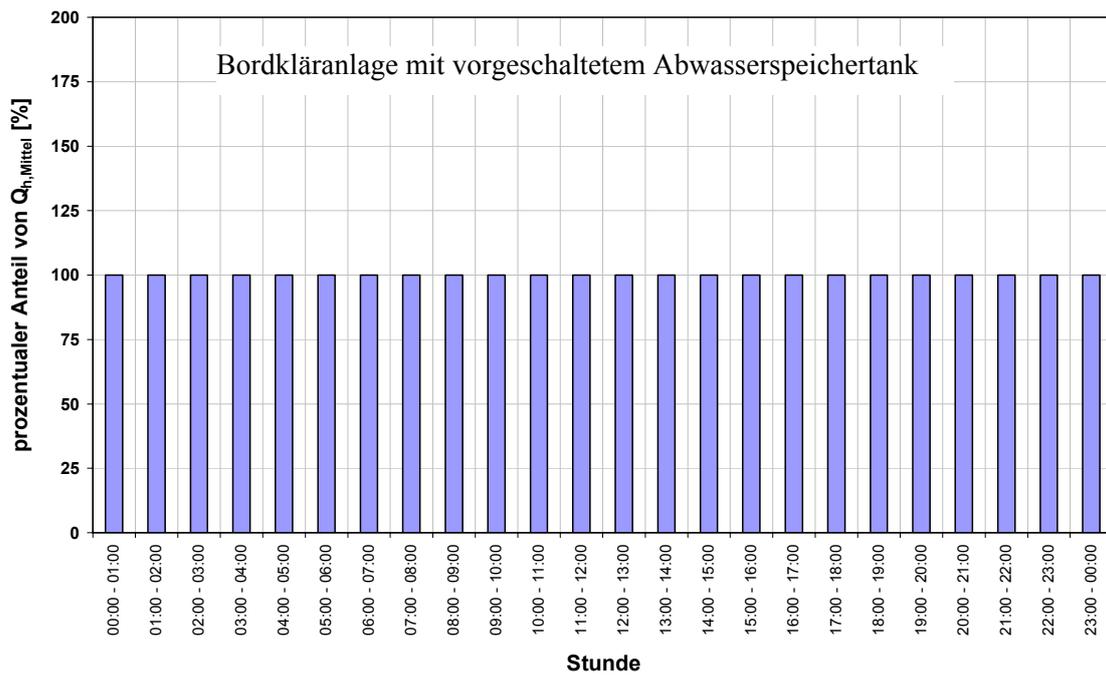


Abbildung 1: Tagesganglinie der Bordkläranlagen-Beschickung mit vorgeschaltetem Abwasserspeichertank

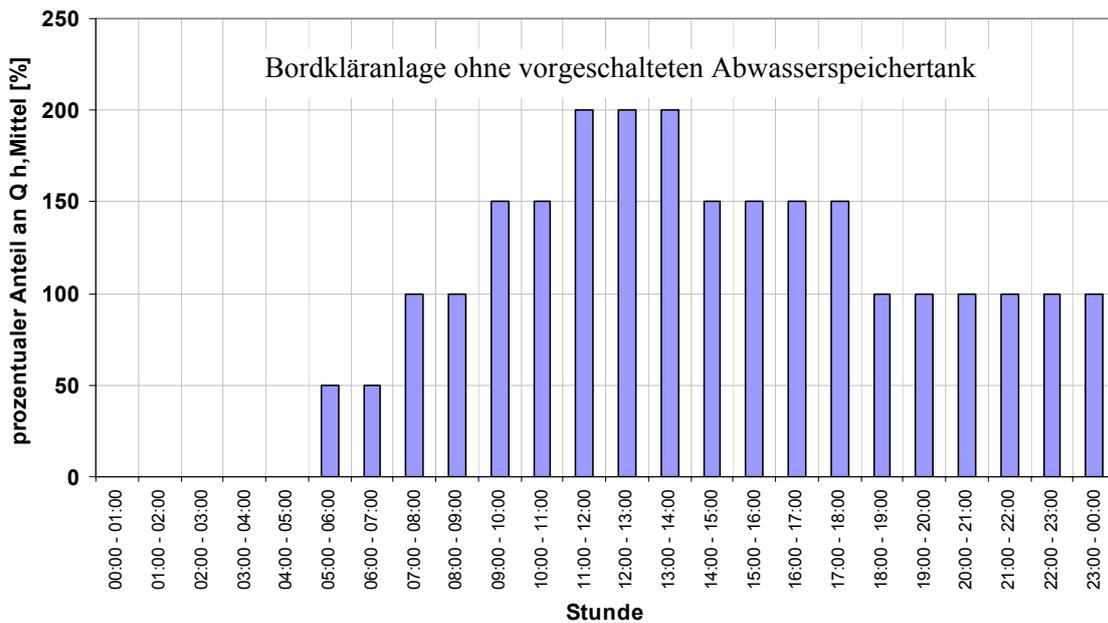


Abbildung 2: Tagesganglinie der Bordkläranlagen-Beschickung ohne vorgeschalteten Abwasserspeichertank

### 3.2 Unterbrechung oder Abbruch der Prüfung

Eine Unterbrechung der Prüfung kann erforderlich sein, wenn die Testanlage aufgrund eines Stromausfalls oder des Ausfalls eines Bauteils oder einer Komponente nicht mehr ordnungsgemäß betrieben werden kann. Für die Dauer der Reparatur kann die Prüfung unterbrochen werden. In diesen Fällen muss die Prüfung nicht vollständig wiederholt werden, sondern nur die Belastungsphase, in der der Aggregatausfall stattgefunden hat.

Nach der zweiten Unterbrechung der Prüfung ist vom Technischen Dienst zu entscheiden, ob die Prüfung fortgeführt werden kann oder abgebrochen werden muss. Die Entscheidung ist zu begründen und im Prüfbericht zu dokumentieren. Bei einem Abbruch der Prüfung muss diese vollständig wiederholt werden.

### 3.3 Untersuchungen zur Reinigungsleistung und Einhaltung von Ablaufgrenzwerten

Der Technische Dienst muss im Zulauf zur Testanlage Proben entnehmen und diese analysieren, um die Übereinstimmung mit den Zulaufkennwerten zu bestätigen. Zur Bestimmung der Reinigungsleistung und Einhaltung der geforderten Ablaufgrenzwerte sind aus dem Ablauf der Testanlage Abwasserproben zu entnehmen und zu analysieren. Bei den Probenahmen sind Stichproben und 24h-Mischproben durchzuführen. Bei den 24h-Mischproben können entweder durchfluss- oder zeitproportionale Probenahmen durchgeführt werden. Die Art der 24h-Mischprobe ist vom Technischen Dienst anzugeben. Die Probenahmen im Zu- und Ablauf sind gleichzeitig und gleichwertig vorzunehmen.

Zur Beschreibung und Darstellung der Umgebungs- und Prüfungsbedingungen sind neben den Überwachungsparametern BSB<sub>5</sub>, CSB und TOC<sup>(20)</sup> folgende Parameter für den Zulauf und für den Ablauf zu erfassen:

- a) Abfiltrierbare Stoffe (AFS)
- b) pH-Wert
- c) Leitfähigkeit
- d) Temperatur der flüssigen Phasen

Die Anzahl der Untersuchungen richtet sich nach den entsprechenden Belastungsphasen und ist in Tabelle 2 geregelt. Die Anzahl der Probenahmen bezieht sich jeweils auf den Zu- und Ablauf der Testanlage.

Tabelle 2: Vorgaben zu Anzahl und Zeitpunkt der Probenahmen im Zu- und Ablauf der Testanlage

Belastungsphase	Anzahl Prüftage	Anzahl Probenahmen	Vorgaben zum Zeitpunkt der Probenahmen
Normallast	20 Tage	24h-Mischproben: 8 Stichproben: 8	Die Probenahmen sind gleichmäßig über den Zeitraum zu verteilen.
Überlast	3 Tage	24h-Mischproben: 2 Stichproben: 2	Die Probenahmen sind gleichmäßig über den Zeitraum zu verteilen.
Unterlast	3 Tage	24h-Mischproben: 2 Stichproben: 2	Die Probenahmen sind gleichmäßig über den Zeitraum zu verteilen.
Stand By	4 Tage	24h-Mischproben: 2 Stichproben: 2	24h-Mischprobe: Ansetzen der Probenahme nach Einschalten Zulauf und 24h später. Stichprobe: 1 Stunde nach Einschalten Zulauf und 24h später.
Gesamtanzahl 24h-Mischproben: 14		Gesamtanzahl Stichproben: 14	

Weiterhin sind - soweit vorhanden - folgende Betriebsparameter während der Stichprobenahmen zu erfassen:

- a) Konzentration des gelösten Sauerstoffes im Bioreaktor
- b) Trockensubstanzgehalt im Bioreaktor
- c) Temperatur im Bioreaktor
- d) Umgebungstemperatur
- e) Weitere Betriebsparameter entsprechend der jeweiligen Betriebsanleitung des Herstellers

<sup>(20)</sup> Der Parameter TOC wird ab Grenzwertstufe II der Tabelle 1 aus § 14a.02 Nummer 2 geprüft

### 3.4 Auswertung der Untersuchungen

Zwecks Dokumentation der festgestellten Reinigungsleistung und Prüfung der Einhaltung von Ablaufgrenzwerten sind für die Überwachungsparameter BSB<sub>5</sub>, CSB und TOC sowie für den Parameter AFS das minimale Probenergebnis (Min), das maximale Probenergebnis (Max) und das arithmetische Mittel (Mittelwert) anzugeben.

Für den maximalen Probenwert ist zusätzlich die Belastungsphase anzugeben. Die Auswertungen sind für alle Belastungsphasen gemeinsam durchzuführen. Die Ergebnisse sind nach folgender Tabelle darzustellen:

Tabelle 3a: Vorgaben zur statistischen Aufbereitung erfasster Daten - Auswertung zur Dokumentation Einhaltung von Ablaufgrenzwerten

Parameter	Probenahmeart	Anzahl der Proben, die den vorgegebenen Ablaufgrenzwert einhalten	Mittelwert	Min	Max	
					Wert	Phase
Zulauf BSB <sub>5</sub>	24h-Mischproben	---				
Ablauf BSB <sub>5</sub>	24h-Mischproben					
Zulauf BSB <sub>5</sub>	Stichproben	---				
Ablauf BSB <sub>5</sub>	Stichproben					
Zulauf CSB	24h-Mischproben	---				
Ablauf CSB	24h-Mischproben					
Zulauf CSB	Stichproben	---				
Ablauf CSB	Stichproben					
Zulauf TOC	24h-Mischproben	---				
Ablauf TOC	24h-Mischproben					
Zulauf TOC	Stichproben	---				
Ablauf TOC	Stichproben					
Zulauf AFS	24h-Mischproben	---				
Ablauf AFS	24h-Mischproben					
Zulauf AFS	Stichproben	---				
Ablauf AFS	Stichproben					

Tabelle 3b: Vorgaben zur statistischen Aufbereitung erfasster Daten - Auswertung zur Dokumentation Reinigungsleistung

Parameter	Probenahmeart	Mittelwert	Min	Max
Eliminationsleistung BSB <sub>5</sub>	24h-Mischproben			
Eliminationsleistung BSB <sub>5</sub>	Stichproben			
Eliminationsleistung CSB	24h-Mischproben			
Eliminationsleistung CSB	Stichproben			
Eliminationsleistung TOC	24h-Mischproben			
Eliminationsleistung TOC	Stichproben			
Eliminationsleistung AFS	24h-Mischproben			
Eliminationsleistung AFS	Stichproben			

Die übrigen Parameter nach Nummer 3.3 Buchstabe b bis d sowie die Betriebsparameter nach Nummer 3.3 sind in einer tabellarischen Übersicht mit Angabe des minimalen Probenergebnisses (Min), des maximalen Probenergebnisses (Max) und des arithmetischen Mittels (Mittelwert) zusammenzustellen.

### 3.5 Einhaltung der Anforderungen des Kapitels 14a

Die Grenzwerte nach § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 gelten als eingehalten, wenn je Parameter CSB, BSB<sub>5</sub> und TOC

- a) die Mittelwerte der insgesamt 14 Ablaufproben und
- b) mindestens 10 der insgesamt 14 Ablaufproben

die vorgegebenen Grenzwerte für 24h-Mischproben und Stichproben nicht überschreiten.

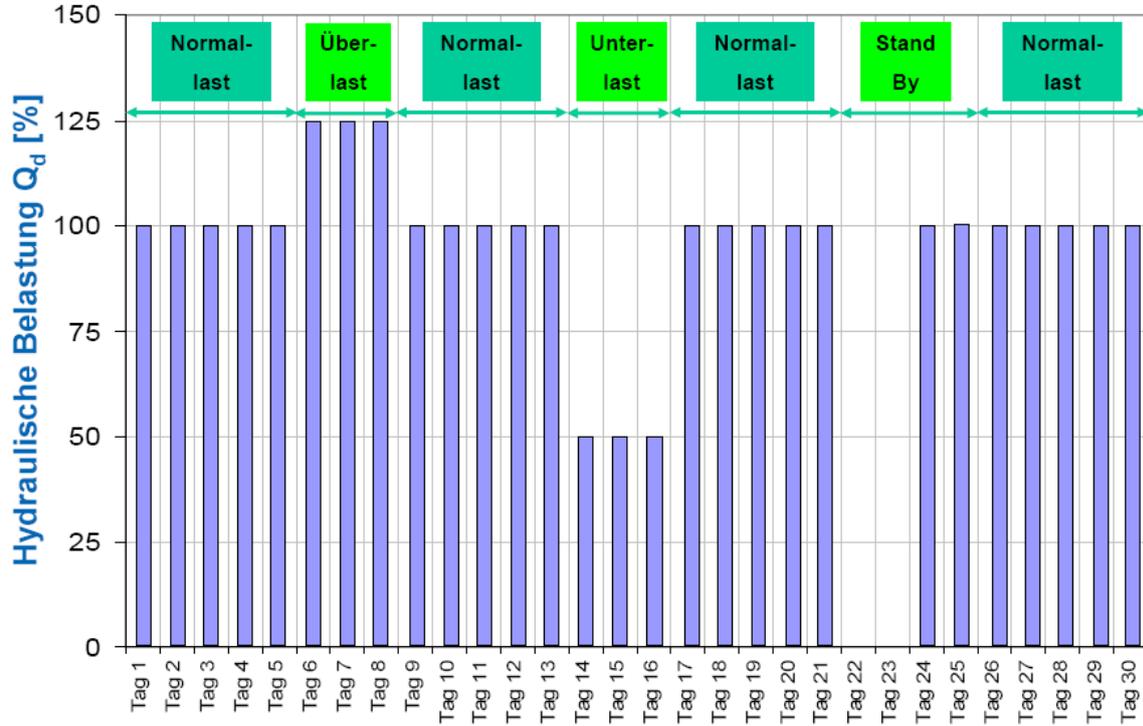
- 3.6 **Betrieb und Wartung während der Prüfung**  
Während der gesamten Prüfdauer ist die Testanlage nach den Vorgaben des Herstellers zu betreiben. Routinemäßige Kontrollen und Wartungen müssen unter Beachtung der Betriebs- und Wartungsanleitung des Herstellers durchgeführt werden. Der durch den biologischen Reinigungsprozess entstehende Überschussschlamm darf nur dann aus der Bordkläranlage entfernt werden, wenn dies vom Hersteller in dessen Betriebs- und Wartungsanleitung festgelegt wurde. Alle durchgeführten Wartungsarbeiten sind durch den Technischen Dienst aufzuzeichnen und im Prüfbericht zu dokumentieren. Während der Prüfung dürfen Unbefugte keinen Zutritt zur Testanlage haben.
- 3.7 **Probenanalyse / Analysenverfahren**  
Die zu untersuchenden Parameter sind unter Anwendung von zugelassenen Normverfahren zu analysieren. Das angewendete Normverfahren ist anzugeben.

#### **4. Prüfbericht**

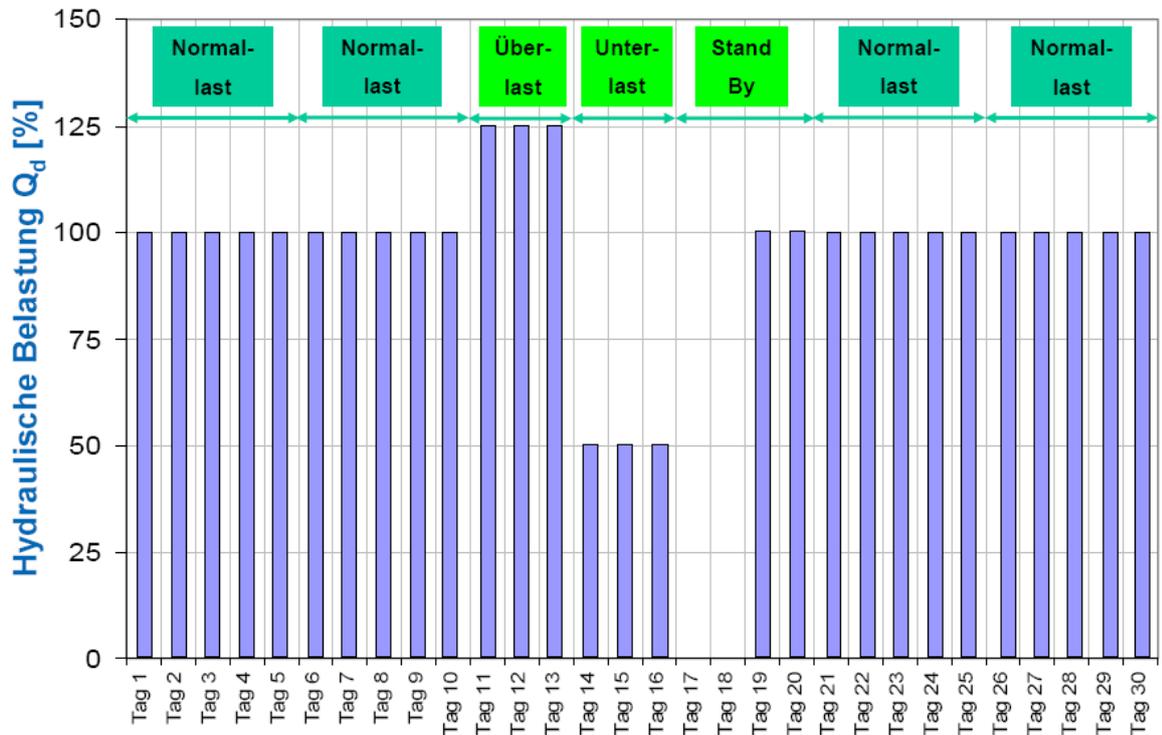
- 4.1 Der Technische Dienst ist verpflichtet, über die durchgeführte Typprüfung einen Bericht zu erstellen. Der Bericht muss mindestens die unten festgelegten Angaben enthalten:
- a) Einzelheiten zur geprüften Bordkläranlage, wie Typ, Angaben zur nominalen Tagesschmutzfracht sowie die vom Hersteller angewendeten Bemessungsgrundlagen;
  - b) Angaben zur Übereinstimmung der geprüften Bordkläranlage mit den vor der Prüfung bereitgestellten Unterlagen;
  - c) Angaben zu Einzelmessergebnissen sowie zur Auswertung der Reinigungsleistung und Einhaltung der geforderten Ablaufgrenzwerte;
  - d) Einzelheiten zur Überschussschlammmentnahme, wie Häufigkeit und Höhe der entnommenen Volumina;
  - e) Angaben zu allen während der Prüfung ausgeführten Betriebs-, Wartungs- und Reparaturmaßnahmen;
  - f) Angaben zu allen während der Prüfung aufgetretenen Qualitätsverschlechterungen der Bordkläranlage und stattgefundenen Unterbrechungen der Prüfung;
  - g) Angaben zu Problemen, die während der Prüfung aufgetreten sind;
  - h) Liste der verantwortlichen Personen mit Angabe der Namen und Stellenbezeichnungen, die bei der Typprüfung der Bordkläranlage beteiligt waren;
  - i) Name und Anschrift des Labors, das die Analysen der Wasserproben durchgeführt hat;
  - j) Angewendete Untersuchungsmethoden.

### Beispiele für Prüfabläufe

#### Beispiel 1



#### Beispiel 2



**Anmerkungen zur Bestimmung des Biochemischen Sauerstoffbedarfs  
nach 5 Tagen (BSB<sub>5</sub>) in 24h-Mischproben**

Die Europäischen Normen ISO 5815-1 und 5815-2 : 2003, schreiben vor, dass zur Bestimmung des Biochemischen Sauerstoffbedarfs nach 5 Tagen die Wasserproben unmittelbar nach der Probenahme in einer randvoll gefüllten, dicht verschlossenen Flasche bei einer Temperatur von 0 bis 4 °C bis zur Durchführung der Analyse aufzubewahren sind. Die BSB<sub>5</sub>-Bestimmung ist sobald wie möglich oder innerhalb von 24h nach Beendigung der Probenahme zu beginnen.

Um ein Einsetzen von biochemischen Abbauprozessen in der 24h-Mischprobe zu verhindern, wird in der Praxis während der Probenahmezeit die Wasserprobe auf maximal 4 °C herunter gekühlt und bis zur Beendigung der Probenahme bei dieser Temperatur aufbewahrt.

Entsprechende Probenahmegeräte sind auf dem Markt verfügbar.“

**PROTOKOLL 28**

**Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Sonderbestimmungen  
für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet  
(Kapitel 22a)**

1. Die Zentralkommission hat erstmals 1995 technische Anforderungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet, beschlossen. 2000 hat sie die Vorschriften aufgehoben und mittels einer Anordnung vorübergehender Art durch anspruchsvollere Vorschriften ersetzt. 2001 hat sie besondere technische Anforderungen für Fahrzeuge dieser Länge, die oberhalb von Mannheim verkehren dürfen, eingeführt. Diese Vorschriften haben sich bewährt und werden jetzt definitiv in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) aufgenommen.
2. Mit Beschluss 1999-III-20 hatte die Zentralkommission ihren Untersuchungsausschuss beauftragt, die Möglichkeit einer Eingliederung der Bestimmungen des Kapitels 22a in die bestehenden Kapitel der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zu prüfen und gegebenenfalls einen Vorschlag auszuarbeiten. Der Untersuchungsausschuss sieht eine Eingliederung derzeit als wenig sinnvoll an, da sich die Vorschriften für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet, erheblich von denen anderer Fahrzeuge unterscheiden, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an die Stabilität. Der große rechtstechnische Aufwand einer Eingliederung könnte dann gerechtfertigt sein, wenn die Systematik der Stabilitätsvorschriften für alle Güterschiffe auf dem Rhein aneinander angeglichen werden sollte.
3. Im Vorfeld dieser Entscheidung hatte der Untersuchungsausschuss festgestellt, dass die Stabilitätsanforderungen der Anordnung vorübergehender Art unklar und so nicht anwendbar waren. Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung hat einen Vorschlag für geänderte Stabilitätsanforderungen ausgearbeitet. Diese sind als § 22a.04 in das anliegende Kapitel 22a übernommen.

4. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung für den § 22a.04 ist nachstehend wiedergegeben. Eine Evaluierung der übrigen Vorschriften ist nicht notwendig, da diese nicht geändert werden.

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

Die aktuellen Vorschriften des § 24a.04 sind wegen unklarer Anforderungen so nicht anwendbar. Eine Angleichung an die Systematik der Stabilitätsvorschriften des Kapitels 15 (Fahrgastschiffe) und des ADN (Gefahrgutschiffe) ist wünschenswert, allein schon zur Vereinfachung der Vorschriften. (Eine ausführliche Begründung ist im Dokument RV/G (09) 63 rev. 2 = JWG (09) 42 rev. 2 der ZKR wiedergegeben.)

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

Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen könnten darin bestehen,

- i. die bestehenden Vorschriften unverändert zu lassen;
- ii. nicht nur die Vorschriften für die Leck-, sondern auch für die Intaktstabilität zu überarbeiten;
- iii. einheitliche Stabilitätsvorschriften für alle Gütermotorschiffe zu entwickeln.

Alternative i würde die inkonsistenten und unklaren Vorschriften fortschreiben.

Alternative ii bedingte eine weitergehende Überarbeitung der technischen Anforderungen. Es ergäbe sich eine logische Abfolge von allgemeinen zu speziellen Stabilitätsanforderungen mit klaren, nachvollziehbaren und konsistenten Vorschriften sowie einem einheitlich hohen Sicherheitsniveau in allen Mitgliedsstaaten. Die Umsetzung dieser Alternative wurde von den Klassifikationsgesellschaften angeregt. Ein erhöhter Aufwand beim Schiffsentwurf wäre die Folge.

Alternative iii würde eine sehr aufwendige Umstellung und Ergänzung der technischen Vorschriften notwendig machen mit dem Nutzen von klaren, nachvollziehbaren und konsistenten Vorschriften für alle Güterschiffe. Ein erhöhter Aufwand beim Schiffsentwurf wäre die Folge.

#### **Folgen dieser Änderungen**

Die vorgeschlagenen Änderungen führen zu klaren, nachvollziehbaren und konsistenten Vorschriften für die Leckstabilität. Der Aufbau der Vorschriften bleibt jedoch unlogisch, da die Vorschriften der Leckstabilität (spezielle Vorschriften) modernisiert wurden, nicht aber die der Intaktstabilität (allgemeine Vorschriften). In der Praxis scheint dieser Mangel unerheblich. Der Aufwand für den Schiffsentwurf nimmt grundsätzlich zu. Da die notwendigen Berechnungen automatisiert sind, sollte dieser Mehraufwand akzeptabel sein. Berechnungsverfahren nach den Vorschriften des ADN sind weiterhin zulässig.

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

Die aktuellen Probleme würden fortbestehen. (Siehe Alternative i.)

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass sich die Bestimmungen des Kapitels 22a, die seit dem 1. April 2000 und dem 1. Oktober 2001 aufgrund von Anordnungen vorübergehender Art in Kraft sind, zwischenzeitlich in der praktischen Anwendung grundsätzlich bewährt haben,

in der Erwägung, dass die Europäische Union mit ihrer Richtlinie 2006/87/EG technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet hat,

in dem Bewusstsein, welche Bedeutung einer dauerhaften Übereinstimmung der Vorschriften ihrer Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit den Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG zukommt,

in der Erwartung, dass die vorgenannte Richtlinie in ähnlicher Form ergänzt werden soll,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt die definitive Übernahme des Kapitels 22a der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, das in der Anlage zu diesen Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2011 in Kraft. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführte Bestimmung, die am 1. Dezember 2011 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

### **Anlage**

*Kapitel 22a wird wie folgt gefasst:*

## **„KAPITEL 22a**

### **SONDERBESTIMMUNGEN FÜR FAHRZEUGE, DEREN LÄNGE 110 M ÜBERSCHREITET**

#### **§ 22a.01**

##### *Anwendung des Teils I*

Für Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m, ausgenommen Seeschiffe, ist zusätzlich zu § 2.03 Nr. 3 die Untersuchungskommission, die später das Attest ausstellen soll, vor Baubeginn (Neubau oder Verlängerung eines in Betrieb befindlichen Fahrzeuges) durch den Eigner oder seinen Bevollmächtigten zu benachrichtigen. Diese Untersuchungskommission führt während der Bauphase Besichtigungen durch. Die Besichtigungen können entfallen, wenn vor Baubeginn eine Bescheinigung vorgelegt wird, in der eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft versichert, dass sie die Bauaufsicht durchführt.

## **§ 22a.02**

### *Anwendung des Teils II*

Für Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m gelten zusätzlich zu den Anforderungen des Teils II die § 22a.03 bis 22a.05.

## **§ 22a.03**

### *Festigkeit*

Die genügende Festigkeit des Schiffskörpers im Sinne von § 3.02 Nr. 1 Buchstabe a (Längs- und Querfestigkeit sowie örtliche Festigkeit) muss durch eine Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachgewiesen sein.

## **§ 22a.04**

### *Schwimmfähigkeit und Stabilität*

1. Für Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m, ausgenommen Fahrgastschiffe, gelten die Nummern 2 bis 10.
2. Die Grundwerte für die Stabilitätsberechnung – Schiffsleergewicht und Lage des Gewichtsschwerpunktes – müssen durch einen Krängungsversuch nach der IMO-Entscheidung MSC 267 (85) Anhang 1 ermittelt werden.
3. Der Antragsteller muss durch eine Berechnung, die auf einem Verfahren des wegfallenden Auftriebs beruht, nachweisen, dass im Leckfall die Schwimmfähigkeit und die Stabilität des Schiffes angemessen sind. Alle Berechnungen müssen mit freiem Trimm und freier Tauchung durchgeführt werden.

Die ausreichende Schwimmfähigkeit und Stabilität des Schiffes im Leckfall müssen bei einer Ladung, die dessen maximaler Tauchung entspricht und gleichmäßig über sämtliche Laderäume verteilt ist, sowie bei maximalen Vorräten und vollem Tank nachgewiesen werden.

Für inhomogene Ladung ist die Stabilitätsberechnung für den ungünstigsten Beladungsfall durchzuführen. Diese Stabilitätsberechnung ist an Bord mitzuführen.

Hierbei muss für die Zwischenzustände der Flutung (25 %, 50 % und 75 % der Füllung im Endzustand der Flutung und gegebenenfalls für den Zustand unmittelbar vor der Querflutung) und für den Endzustand der Flutung unter den vorstehenden Ladebedingungen der rechnerische Nachweis der genügenden Stabilität erbracht werden.

4. Für den Leckfall sind folgende Annahmen zu berücksichtigen:

- a) Ausdehnung des Schadens an einer Schiffseite:  
Längsausdehnung: mindestens 0,10 L,  
Querausdehnung: 0,59 m,  
Senkrechte Ausdehnung: von der Basis aufwärts unbegrenzt.
- b) Ausdehnung des Schadens am Schiffsboden:  
Längsausdehnung: mindestens 0,10 L,  
Querausdehnung: 3,00 m,  
Senkrechte Ausdehnung: von der Basis aufwärts bis 0,39 m, Sumpf ausgenommen.
- c) Alle in den Beschädigungsbereich fallende Schotte sind als leck anzusehen, das heißt, die Schotteinteilung muss so gewählt sein, dass das Fahrzeug auch nach dem Fluten von zwei oder mehreren direkt hintereinander liegenden Abteilungen schwimmfähig bleibt. Für den Hauptmaschinenraum braucht nur die Schwimmfähigkeit für den Einabteilungsstatus nachgewiesen werden, das heißt, Maschinenraumenschotte gelten als nicht beschädigt. Bei Bodenbeschädigungen sind auch querschiffs nebeneinanderliegende Abteilungen als geflutet anzusehen.
- d) Flutbarkeiten

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:

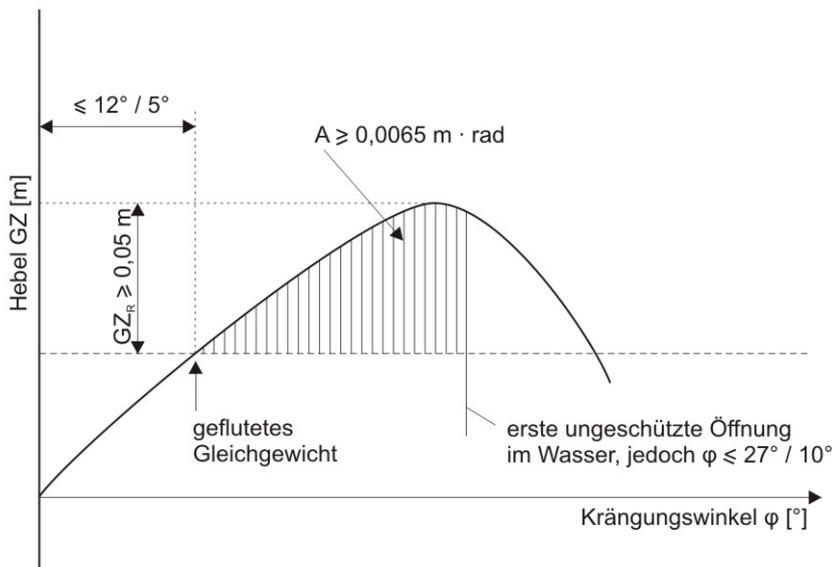
- |   |              |
|---|--------------|
| - Maschinen- und Betriebsräume  | 85 %         |
| - Laderäume   | 70 %         |
| - Doppelböden, Brennstofftanks, Ballasttanks usw.,<br>je nachdem, ob sie ihrer Bestimmung entsprechend<br>für das auf der Ebene der tiefsten Einsenkung schwimmende<br>Fahrzeug als voll oder leer angenommen werden müssen | 0 oder 95 %. |

- e) Für die Berechnung des freien Oberflächeneffekts in allen Zwischenzuständen der Flutung wird von der Bruttogrundfläche der beschädigten Räume ausgegangen.

5. In allen Zwischenzuständen der Flutung nach Nummer 3 müssen folgende Kriterien eingehalten werden:

- a) Der Krängungswinkel  $\varphi$  der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes darf  $15^\circ$  ( $5^\circ$  bei ungesicherten Containern) 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 ( $0,03$  m bei ungesicherten Containern) aufweisen, ehe die erste ungeschützte Öffnung eintaucht oder ein Krängungswinkel  $\varphi$  von  $27^\circ$  ( $15^\circ$  bei ungesicherten Containern) erreicht ist.
  - c) Nicht wasserdichte Öffnungen dürfen nicht eintauchen, bevor die Krängung in der Gleichgewichtslage des jeweiligen Zwischenzustandes erreicht ist.
6. Im Endzustand der Flutung müssen die folgenden Kriterien eingehalten werden:
- a) Die Unterkante von nicht wasserdicht verschließbaren Öffnungen (z. B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss im Endzustand der Flutung mindestens  $0,10$  m über der Schwimmebene liegen.
  - b) Der Krängungswinkel der Gleichgewichtslage darf  $12^\circ$  ( $5^\circ$  bei ungesicherten Containern) nicht überschreiten.
  - c) Über die Krängung in der Gleichgewichtslage hinaus muss der positive Bereich der Hebelarmkurve einen aufrichtenden Hebel  $GZ_R \geq 0,05$  m aufweisen und die Fläche unter der Kurve muss mindestens  $0,0065$  m · rad erreichen, ehe die erste ungeschützte Öffnung eintaucht oder ein Krängungswinkel  $\varphi$  von  $27^\circ$  ( $10^\circ$  bei ungesicherten Containern) erreicht ist.



- d) Wenn nicht wasserdichte Öffnungen eintauchen, bevor die Gleichgewichtslage erreicht ist, wird die Flutung der Räume, die mit ihnen verbunden sind, in der Leckstabilitätsrechnung berücksichtigt.

7. Werden Querflutöffnungen zur Verringerung von asymmetrischen Flutungen vorgesehen, müssen folgende Bedingungen eingehalten werden:
  - a) Für die Berechnung der Querflutung ist die IMO-EntschlieÙung A.266 (VIII) anzuwenden.
  - b) Sie müssen selbsttätig wirken.
  - c) Sie dürfen nicht mit Absperrarmaturen versehen sein.
  - d) Die Zeit für den vollständigen Ausgleich darf 15 Minuten nicht überschreiten.
8. Wenn Öffnungen, über die unbeschädigte Abteilungen zusätzlich fluten können, wasserdicht verschlossen werden können, müssen diese Verschlusseinrichtungen auf beiden Seiten gut lesbar mit der folgenden Beschriftung versehen sein:

„Öffnung sofort nach Durchgang schließen“.
9. Der rechnerische Nachweis nach den Nummern 3 bis 7 gilt als erbracht, wenn Leckstabilitätsrechnungen nach Teil 9 ADN mit positivem Ergebnis vorgelegt werden.
10. Soweit zur Erfüllung der Forderung nach Nummer 3 notwendig, ist die Ebene der größten Einsenkung neu festzulegen.

## § 22a.05

### *Zusätzliche Anforderungen*

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

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

## § 22a.06

### *Anwendung des Teils IV bei Umbauten*

Bei Fahrzeugen, die auf eine Länge von mehr als 110 m umgebaut werden, darf die Untersuchungskommission Kapitel 24 nur aufgrund von besonderen Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anwenden.“

## PROTOKOLL 29

### **Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)**

1. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) sieht für einige Schiffsausrüstungen besondere Prüfungen vor. Diese Prüfungen zeichnen sich dadurch aus, dass deren Durchführung entweder besondere Kenntnisse oder Erfahrungen benötigt, die häufig in den Untersuchungskommissionen nicht anzutreffen sind. Daneben gibt es auch Prüfungen, die in wesentlich kürzeren Intervallen durchzuführen sind als die Untersuchung der Fahrzeuge. Daher werden diese Prüfungen im Allgemeinen nicht von den Untersuchungskommissionen durchgeführt und sind in der RheinSchUO im Einzelnen vorgeben.
2. Die Vorschriften für die Prüfungen sind zu verschiedenen Zeiten in die RheinSchUO übernommen worden. Dabei wurden die Vorschriften in manchen Fällen nicht eindeutig abgefasst, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an die Qualifikation der Prüfer. Außerdem sind in den Formulierungen der Vorschriften Unterschiede aufgetreten, die sachlich nicht zu rechtfertigen sind. Daraus resultieren Missverständnisse bei den Adressaten der Vorschriften und Unterschiede in den Anwendungen der Vorschriften durch die verschiedenen Untersuchungskommissionen.
3. In den Mitgliedstaaten der ZKR erschienen die durch vorgenannte Unzulänglichkeiten bei der Anwendung der Vorschriften hervorgerufenen Probleme – zumindest solange die Zahl dieser Prüfungen begrenzt blieb – in ihrem Ausmaß noch akzeptabel, da sich in diesen Staaten in vielen Fällen ein ähnliches Verständnis der Vorschriften entwickeln konnte. Mit dem Zuwachs dieser Prüfungen durch das Erscheinen neuartiger Ausrüstungen an Bord, wie etwa von festeingebauten Feuerlöschanlagen, nahm auch der Umfang der Probleme zu. Für die Mitgliedsstaaten der EU, die diese Vorschriften im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2006/87/EG erstmals anwenden, sind diese Probleme noch viel größer, da diesen Staaten vielfach weder das System der Untersuchungskommissionen, noch Prüfungen durch externe Fachleute vertraut sind. Daher sind die Vorschriften über die Prüfungen in der RheinSchUO wie auch der Richtlinie zu überarbeiten mit dem Ziel eindeutiger, konsistenter und verständlicher Regelungen, die die Anwendung der technischen Vorschriften erleichtern und in allen Mitgliedstaaten der ZKR und der EU zu einem gleichartigen Niveau der Prüfungen und der technischen Schiffssicherheit führen.
4. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

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

Die Vorschriften der RheinSchUO für Prüfungen, die so auch in die Richtlinie 2006/87/EG übernommen wurden, sind in vielen Fällen nicht eindeutig und weisen teilweise Unterschiede, die sachlich nicht zu rechtfertigen sind, auf. Dies hat bereits zu unterschiedlichen Anwendungen der Vorschriften in den Mitgliedsstaaten der ZKR geführt. Für die Mitgliedsstaaten der EU, die diese Vorschriften im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2006/87/EG erstmals anwenden, sind diese Probleme noch viel größer, da diesen Staaten vielfach weder das System der Untersuchungskommissionen, noch Prüfungen durch externe Fachleute vertraut sind.

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

Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen könnten darin bestehen,

- i. die bestehenden Vorschriften unverändert zu lassen;
- ii. die Prüfungen weiter zu reglementieren, insbesondere fixe einheitliche Fristen einschließlich der Untersuchung der Fahrzeuge vorzuschreiben.

Alternative i ließe erwarten, dass die Probleme mit den aktuellen Vorschriften bestehen bleiben. In der Folge wäre ein erhöhter Beratungs- und Abstimmungsbedarf in den einschlägigen Gremien der ZKR und der EU zu erwarten. Insbesondere aber würden die Vorschriften unterschiedlich angewendet, was zu unterschiedlichen Sicherheitsniveaus und Wettbewerbsverzerrungen führen würde. Letztere würden daraus resultieren, dass die Kosten für einzelne Prüfungen sehr stark variieren und dass die Prüfer aufgrund ihrer unterschiedlichen Kenntnisse und Erfahrungen bei gleichem Sachverhalt in ihrem Umfang sehr unterschiedliche Instandsetzungsmaßnahmen fordern könnten.

Alternative ii würde ein fixes Zeitraster für die Durchführung aller Prüfungen einschließlich der wiederkehrenden Untersuchung der Fahrzeuge vorgeben und damit ein sehr transparentes und einfaches System zur Durchführung aller Prüfungen schaffen. Dieses System würde verlangen, dass unabhängig

- vom Zustand der einzelnen Ausrüstungen,
- vom Zustand des Fahrzeuges insgesamt und insbesondere der Plattenstärken des Schiffskörpers sowie
- von zwischenzeitlich durchgeführten Instandsetzungen nach Schäden an den Ausrüstungen oder Teilen des Schiffes

nach Ablauf der in der Verordnung festgelegten Fristen die Prüfungen durchzuführen sind. Dadurch würden in den Fällen, in denen zwischenzeitlich Instandsetzungen durchgeführt wurden oder der gute Erhaltungszustand des Fahrzeuges insgesamt von der Sache her längere Intervalle zwischen den vorgegebenen Prüfungen zuließen, die tatsächlichen zeitlichen Abstände zwischen den Prüfungen unnötig kurz ausfallen. Andererseits wären bei einem Erhaltungszustand des Fahrzeugs oder von Ausrüstungen, die noch einen sicheren Betrieb für einen Zeitraum, der kürzer ist als der, welcher sich durch die vorgegebenen Prüf Fristen der Verordnung ergibt, sofortige Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen. Diese wären nämlich notwendig zur Herstellung eines Zustands, der einen sicheren Betrieb während des Zeitraums, der durch die in den Vorschriften vorgegebenen Intervalle bestimmt ist, garantiert.

Diese Alternative, in der Verordnung ein fixes Zeitraster für die Durchführung aller Prüfungen einschließlich der wiederkehrenden Untersuchung der Fahrzeuge vorzugeben, wurde intensiv geprüft, letztendlich aber verworfen, da sie unter bestimmten Bedingungen zu zusätzlichen Kosten des Schifffahrtsgewerbes führen würde. Schiffseignern, die diese zusätzlichen Kosten freiwillig in Kauf nehmen möchten um die Prüfungen ihrer Fahrzeuge nach einem fixen Zeitraster durchführen zu können, steht diese Alternative jedoch offen. Die Vorschriften lassen dies zu.

## **Folgen dieser Änderungen**

Die vorgeschlagenen Änderungen der Vorschriften über die Prüfungen in der RheinSchUO wie auch der Richtlinie 2006/87/EG führen zu eindeutigen, konsistenten und verständlichen Regelungen, die die Anwendung der technischen Vorschriften erleichtern und in allen Mitgliedstaaten der ZKR und der EU zu einem gleichartigen Niveau der Prüfungen und damit der technischen Schiffssicherheit führen. Mögliche Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Anwendung der Vorschriften werden ausgeschlossen oder zumindest minimiert. Im Einzelfall, das heißt, für einzelne Prüfungen im allgemeinen oder für die Durchführung einzelner Prüfungen in bestimmten Mitgliedsstaaten, könnten zukünftig sowohl höhere als auch niedrigere Anforderungen als bisher gestellt werden. Daher dürfte insgesamt für das Schifffahrtsgewerbe keine Erhöhung der Belastung zu erwarten sein.

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

Die aktuellen Probleme würden fortbestehen. (Siehe Alternative i.)

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, dem Schifffahrtsgewerbe, den Werften und den Schiffsausrüstern möglichst einfache, transparente und flexible Vorschriften zur Durchführung der in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgeschriebenen Prüfungen vorzugeben,

in der Überzeugung, dass unterschiedliche Anwendungen der Vorschriften in den verschiedenen Staaten vermieden werden sollten, damit ein gleichwertiges Sicherheitsniveau erreicht wird und Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden,

in der Erwägung, dass die Europäische Union mit ihrer Richtlinie 2006/87/EG technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet hat,

in dem Bewusstsein, welche Bedeutung einer dauerhaften Übereinstimmung der Vorschriften ihrer Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit den Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG zukommt,

in der Erwartung, dass die vorgenannte Richtlinie in ähnlicher Form ergänzt werden soll,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung treten am 1. Dezember 2011 in Kraft.

## **Anlage**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*
  - a) *Die Angabe zu § 6.09 wird wie folgt gefasst:*  
„6.09 Prüfung“.
  - b) *Die Angabe zu § 14.13 wird wie folgt gefasst:*  
„14.13 Prüfung“.
  - c) *Die Angabe zu § 14.14 wird wie folgt gefasst:*  
„14.14 Prüfbedingungen“.
  
2. *Folgende Nummern 92 und 93 werden dem § 1.01 angefügt:*
  - „92. „Sachverständiger“, eine von der zuständigen Behörde oder von einer autorisierten Institution eines der Rheinanliegerstaaten oder Belgiens anerkannte Person, die auf Grund ihrer fachlichen Ausbildung und Erfahrung besondere Kenntnisse auf dem zu prüfenden Gebiet hat, mit den einschlägigen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik (z. B. EN-Normen, sachbezogene Regelwerke, technische Regeln anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union) umfassend vertraut ist und die jeweiligen Anlagen bzw. Einrichtungen prüfen und gutachtlich beurteilen kann;
  93. „Sachkundiger“, eine auf Grund ihrer fachlichen Ausbildung und Erfahrung über ausreichende Kenntnisse auf dem zu prüfenden Gebiet verfügende Person, die mit den einschlägigen Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik (z. B. EN-Normen, sachbezogene Regelwerke, technische Regeln anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union) soweit vertraut ist, dass sie die Funktionssicherheit der jeweiligen Anlagen bzw. Einrichtungen beurteilen kann.“
  
3. *§ 2.01 (betrifft nur die niederländische Fassung)*

4. § 3.02 Nr. 1 Buchstabe b 1. Absatz wird wie folgt gefasst:

„b) Bei Untersuchungen nach § 2.09 müssen bei Schiffen, die aus Stahl gebaut sind, die Mindestdicken der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung mindestens dem größeren der nachfolgenden Formeln ermittelten Werte entsprechen.“

5. Die Überschrift von § 6.09 wird wie folgt gefasst:

**„§ 6.09  
Prüfung“.**

6. § 8.01 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Druckbehälter für den Schiffsbetrieb sind

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
- b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer Änderung oder Instandsetzung und
- c) regelmäßig, mindestens jedoch alle fünf Jahre,

durch einen Sachverständigen auf ihren betriebssicheren Zustand zu prüfen. Die Prüfung umfasst eine innere und äußere Prüfung. Bei Druckluftbehältern, die innen nicht einwandfrei besichtigt werden können, oder deren einwandfreier Zustand bei der inneren Besichtigung nicht eindeutig erkannt wurde, ist zusätzlich ein anderes zerstörungsfreies Prüfverfahren oder eine Wasserdruckprüfung vorzunehmen.

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

Andere überwachungsbedürftige Anlagen, insbesondere Dampfkessel, andere Druckbehälter sowie deren Zubehör und Aufzüge, müssen den Vorschriften eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens entsprechen.“

7. § 10.03 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Tragbare Feuerlöscher sind mindestens alle zwei Jahre von einem Sachkundigen zu prüfen. Über die Prüfung ist eine vom Sachkundigen unterzeichnete Kennzeichnung am Feuerlöscher anzubringen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

8. § 10.03a Nr. 6 bis 8 wird wie folgt geändert:

„6. Die Anlagen sind

- a) vor der ersten Inbetriebnahme;
  - b) vor der Wiederinbetriebnahme nach Auslösung;
  - c) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
  - d) regelmäßig, mindestens jedoch alle zwei Jahre
- durch einen Sachverständigen zu prüfen. Prüfungen nach Buchstabe d können auch von einem Sachkundigen einer Fachfirma für Feuerlöschanlagen durchgeführt werden.

7. Bei der Prüfung nach Nummer 6 hat der Sachverständige oder der Sachkundige zu prüfen, ob die Anlagen den Anforderungen dieses Paragraphen entsprechen.

Die Prüfung hat mindestens zu umfassen:

- a) äußere Inspektion der gesamten Anlage;
- b) Kontrolle der Funktionsfähigkeit der Sicherheitsanlagen und der Düsen;
- c) Kontrolle des Druckbehälter-Pumpen-Systems.

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

9. § 10.03b Nr. 9 wird wie folgt geändert:

a) *Buchstabe b* wird wie folgt gefasst:

„b) Die Anlage ist

- aa) vor der ersten Inbetriebnahme;
  - bb) vor der Wiederinbetriebnahme nach Auslösung;
  - cc) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
  - dd) regelmäßig, mindestens jedoch alle zwei Jahre
- durch einen Sachverständigen zu prüfen. Prüfungen nach Buchstabe dd können auch von einem Sachkundigen einer Fachfirma für Feuerlöschanlagen durchgeführt werden.“

b) *Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Bei der Prüfung hat der Sachverständige oder der Sachkundige zu prüfen, ob die Anlage den Anforderungen dieses Paragraphen entspricht.“

10. § 11.12 *wird wie folgt geändert:*

a) *Nummer 6 wird wie folgt gefasst:*

„6. Krane sind

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
  - b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
  - c) regelmäßig, mindestens jedoch alle zehn Jahre,
- durch einen Sachverständigen zu prüfen. Dabei sind ausreichende Festigkeit und hinreichende Stabilität rechnerisch und durch eine Belastungsprüfung an Bord nachzuweisen.

Für Krane, deren Nutzlast 2000 kg nicht überschreitet, kann der Sachverständige entscheiden, den rechnerischen Nachweis durch eine Erprobung mit dem 1,25-fachen der Nutzlast, die über den vollen Fahrweg abgefahren wird, ganz oder teilweise zu ersetzen.

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

b) *Nummer 7 wird wie folgt gefasst:*

„7. Krane sind regelmäßig, mindestens jedoch einmal jährlich von einem Sachkundigen zu prüfen. Hierbei ist der arbeitssichere Zustand des Kranes durch Sicht- und Funktionskontrolle festzustellen.

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

c) *Nummer 8 wird gestrichen.*

d) *Die bisherige Nummer 9 wird die neue Nummer 8.*

e) *Die bisherige Nummer 10 wird die neue Nummer 9 und wie folgt gefasst:*

„9. Für Krane muss sich die Bedienungsanleitung des Kranherstellers an Bord befinden. Diese muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- a) Verwendungsbereich und Funktion der Bedienungsorgane;
- b) höchstzulässige Nutzlast entsprechend der Ausladung;
- c) maximal zulässige Neigung des Krans;
- d) Anleitung für Montage und Instandhaltung;
- e) allgemeine technische Daten.“

11. § 14.13 wird wie folgt gefasst:

**„§ 14.13**

*Prüfung*

Flüssiggasanlagen sind

- a) vor der ersten Inbetriebnahme,
  - b) vor der Wiederinbetriebnahme nach einer wesentlichen Änderung oder Instandsetzung und
  - c) bei jeder Erneuerung der Bescheinigung nach § 14.15
- von einem Sachverständigen daraufhin zu prüfen, ob die Anlage den Anforderungen dieses Kapitels entspricht.

Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist. Der Untersuchungskommission ist hiervon eine Kopie vorzulegen.“

12. Die Überschrift von § 14.14 wird wie folgt gefasst:

**„§ 14.14**

*Prüfbedingungen*“

13. § 14.15 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die Übereinstimmung jeder Flüssiggasanlage mit den Anforderungen dieses Kapitels ist im Schiffsattest zu bescheinigen.“

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Diese Bescheinigung wird im Anschluss an die Prüfung nach § 14.13 von der Untersuchungskommission ausgestellt.“

c) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die Gültigkeitsdauer der Bescheinigung beträgt höchstens drei Jahre. Einer Erneuerung muss eine neue Prüfung nach § 14.13 vorausgehen.

Ausnahmsweise kann die Untersuchungskommission auf begründeten Antrag des Eigners oder seines Bevollmächtigten die Gültigkeit der Bescheinigung um höchstens drei Monate verlängern, ohne dass eine Prüfung nach § 14.13 vorausgehen muss. Diese Verlängerung ist im Schiffsattest einzutragen.“

14. Die Tabelle in § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 11.12 wird wie folgt gefasst:

„11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9	Fabrikschild, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens nach der ersten Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------------------------	---	---

15. Die Tabelle in § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 11.12 wird wie folgt gefasst:

„11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9	Fabrikschild, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens nach der ersten Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.12.2011“.
--------------------------	---	---	-------------

16. Anlage B wird wie folgt geändert:

a) (betrifft nur die niederländische Fassung)

b) Der Absatz nach der Tabelle in Nr. 50 wird wie folgt gefasst:

Diese Bescheinigung gilt bis zum .....	
.....	den .....
(Ort)	(Datum)
.....	Untersuchungskommission
Siegel	.....
	(Unterschrift)

c) (betrifft nur die niederländische Fassung)

## PROTOKOLL 30

### **Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)**

1. Mit Beschluss 2004-II-22 hat die ZKR eine umfassende Revision des Kapitels 15 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) „Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe“ beschlossen. Seit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses am 1. Januar 2006 hat der Untersuchungsausschuss der ZKR durch seine Arbeitsgruppe einen intensiven Austausch mit den zuständigen Behörden, dem Schifffahrtsgewerbe, den Schiffswerften und den Klassifikationsgesellschaften geführt mit dem Ziel, mögliche Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung der Vorschriften des Kapitels 15 in Erfahrung zu bringen. Der Ausschuss hat diese Schwierigkeiten analysiert und – sofern notwendig – Vorschläge zur Anpassung der betreffenden Vorschriften ausgearbeitet. Die ersten Anpassungen erfolgten anlässlich der Plenartagung der ZKR im Herbst 2006. Die jetzt vorgeschlagenen Änderungen betreffen vor allem die Anforderungen an die Stabilität und den Brandschutz der Fahrgastschiffe.
2. Andere jetzt vorgeschlagene Änderungen dienen der Erleichterung der Arbeit der Untersuchungskommissionen, der Abstimmung der technischen Vorschriften mit denen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI), der Aktualisierung von Verweisen auf internationale technische Standards sowie der Zulassung eines weiteren Typs von tragbaren Feuerlöschern.
3. Die in der Anlage 2 zu dem Beschluss vorgeschlagene Änderungen hätten bereits mit Beschluss 2010-I-8 Annahme der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“) und Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgenommen werden sollen, was seinerzeit jedoch versäumt worden war.
4. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

Änderung Nr.	Vorschrift § / Artikel	Anlass, Begründung	Folgen
		Alternativen	
1	2.01 Nr. 2c	Erweiterung des Kreises geeigneter nautischer Sachverständiger	Erleichterung der Arbeiten der Untersuchungskommissionen ohne Reduzierung Sicherheitsniveau
		Keine Änderung	Zunehmende Schwierigkeiten der Untersuchungskommissionen bei der Bestellung nautischer Sachverständiger
2	10.02 Nr. 1	Mindestanforderungen für mitzuführende Abfallbehälter; Anpassung an CDNI	Vorgegebene Mindestbehältergröße üblich und sinnvoll; geringfügige Mehrkosten für Schiffseigner, die bisher ungeeignete Behälter verwendeten
		Keine Änderung	Abweichende Bestimmungen in CDNI und RheinSchPV
		Keine Mindestanforderungen für Behälter	In einzelnen Fällen Verwendung ungeeigneter Behälter und als Folge Auseinandersetzungen zwischen Schiffseigner und Behörden
3a	10.03 Nr. 1	Aktualisierung des Verweises auf internationale Normen für tragbare Feuerlöscher	Übereinstimmung der Vorschriften mit den zum Verkauf angebotenen Feuerlöschern
		Keine sinnvolle Alternative	
3b	10.03 Nr. 2	Zulassung von Sprühschaumfeuerlöschern	Größere Auswahlmöglichkeiten für Schiffseigner; durch klare Bedingungen für Einsatzmöglichkeiten kein Sicherheitsverlust
		Keine Änderung	Festhalten an eingeschränkter Auswahl; die in einigen Fällen bereits an Bord befindlichen Sprühschaumfeuerlöscher wären gegen Pulverlöscher auszutauschen
4	15.02 Nr. 8	Korrektur eines Fehlers, Anpassung an Stand der Vorschriften vom 31.12.2005	Beibehaltung der sicherheitstechnischen Anforderungen, keine Auswirkungen für Schifffahrtsgewerbe
		Keine sinnvolle Alternative	
5	15.03 Nr. 5	Gleiche Sicherheitsanforderungen für Räume, die durch feste und durch mobile Einrichtungen gebildet werden	Mobile Einrichtungen sind in Stabilitätsrechnungen zu berücksichtigen
		Keine Änderung	Stabilitätsprobleme könnten übersehen werden; möglicherweise Unterlaufen der Stabilitätsanforderungen durch Eigner von Schiffen, deren Stabilität grenzwertig

Änderung Nr.	Vorschrift § / Artikel	Anlass, Begründung	Folgen
		Alternativen	
6	15.03 Nr. 9a	Vereinheitlichung der Anwendung als Resultat von Fragen bei der praktischen Anwendung der Vorschriften	Schottversatz ist zulässig, aber nur soweit sicherheitstechnisch vertretbar; gleiche Anwendung der Vorschriften, dadurch Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen
		Übernahme der Anforderung in Datenbank	Substantielle Anforderung (höchstzulässige Länge eines Schottversatzes) in informeller Datenbank zur Anwendung der technischen Vorschriften
		Zulassung von kleinerem Schottversatz	Einschränkung der schiffbaulichen Gestaltungsmöglichkeiten, z.B. bei Einbau eines Aufzugs
		Zulassung von größerem Schottversatz	Sicherheitsrisiko durch Unterlaufen der Stabilitätsanforderungen
7a	15.06 Nr. 1	Gleiche Sicherheitsanforderungen für Räume, die durch feste und durch mobile Einrichtungen gebildet werden	Durch mobile Einrichtungen gebildete Räume dürfen nicht vor dem Kollisions-schott liegen
		Keine Änderung	Sicherheitsrisiken aufgrund exponierter Lage könnten übersehen werden
7b	15.06 Nr. 15	Gleiche Sicherheitsanforderungen für Räume, die durch feste und durch mobile Einrichtungen gebildet werden	Verletzungsrisiko der Fahrgäste bei Installation von mobilen Einrichtungen ist zu berücksichtigen
		Keine Änderung	Sicherheitsrisiken aufgrund Verwendung von gefährlichen Materialien und Bauteilen könnten übersehen werden
8a	15.11 Nr. 2a	Umsetzung von bei Anwendung in der Praxis gewonnener Erfahrungen: Präzisierung bestehender Vorschriften; in bestimmten Fällen Reduzierung der Anforderungen	Erleichterung der Arbeiten der Schiffe-eigner, Werften und Behörden; Reduzierung des baulichen Aufwands ohne signifikante Reduzierung des Sicherheitsniveaus
		Weitergehende Differenzierung der Anforderungen	Zunahme der Komplexität ohne aktuell erkennbaren Nutzen
		Keine Änderung	Fortbestehen von teilweise unpräzisen und ungerechtfertigten Sicherheitsanforderungen
8b	15.11 Nr. 4	Umsetzung von bei Anwendung in der Praxis gewonnener Erfahrungen: Präzisierung bestehender Vorschriften durch Vorsehen einer Ausnahme	Ermöglichung des Einbaus von Saunen in traditioneller Ausführung ohne signifikante Reduzierung des Sicherheitsniveaus
		Keine Änderung	Saunen in traditioneller Ausführung wären nicht zulässig oder nur aufgrund von Einzelzulassungen

Änderung Nr.	Vorschrift § / Artikel	Anlass, Begründung	Folgen
		Alternativen	
8c	15.11 Nr. 7a	Gleiche Sicherheitsanforderungen für Räume, die durch feste und durch mobile Einrichtungen gebildet werden	Brandschutz bei Installation von mobilen Einrichtungen ist zu berücksichtigen
		Keine Änderung	Sicherheitsrisiken aufgrund Verwendung von leicht entflammaren Materialien könnten übersehen werden
9a	24.02 Nr. 2 (10.02 Nr. 1)	Siehe Änderung Nr. 2; Beachtung der grundsätzlich für die Übergangsbestimmungen vorgesehenen Fristen	Die auf einigen Schiffen noch fehlenden Behälter (Eimer) sind spätestens bei Erneuerung des Schiffstests an Bord zu nehmen
		Keine Änderung	Die auf einigen Schiffen noch fehlenden Behälter wären sofort bei Inkrafttreten der Änderung an Bord zu nehmen
		Längere Übergangsfrist	Die geforderten Behälter würden auf einigen Schiffen noch über einen längeren Zeitraum fehlen
9b	24.02 Nr. 2 (15.03 Nr. 7 bis 13)	Fahrgastschiffe, die – bevor die Verpflichtung obligatorisch wurde – einen Doppelboden eingebaut hatten, der in seinen Abmessungen nicht den aktuellen Anforderungen entspricht, brauchen diesen nicht umzubauen; Beachtung der grundsätzlich für die Übergangsbestimmungen vorgesehenen Fristen	Keine
		Keine Änderung	Möglicherweise ungünstige Wertentwicklung der Fahrgastschiffe, die über nicht vorschriftsgemäße Doppelböden verfügen
9c	24.02 Nr. 2 (15.06 Nr. 1)	Siehe Änderung Nr. 7a; Beachtung der grundsätzlich für die Übergangsbestimmungen vorgesehenen Fristen	Sollten auf Fahrgastschiffen Einhausungen vor dem Kollisionsschott installiert sein, sind diese spätestens bei Erneuerung des Schiffstests zu entfernen
		Keine Änderung	Sollten auf Fahrgastschiffen Einhausungen vor dem Kollisionsschott installiert sein, wären diese sofort bei Inkrafttreten der Änderung zu entfernen
		Längere Übergangsfrist	Sollten auf Fahrgastschiffen Einhausungen vor dem Kollisionsschott installiert sein, würden diese über einen längeren Zeitraum fortbestehen

Änderung Nr.	Vorschrift § / Artikel	Anlass, Begründung	Folgen
		Alternativen	
9d	24.02 Nr. 2 (15.06 Nr. 15)	Siehe Änderung Nr. 7b; Beachtung der grundsätzlich für die Übergangsbestimmungen vorgesehenen Fristen	Einhausungen, die ein Verletzungsrisiko darstellen können, sind spätestens bei Erneuerung des Schiffstestest anzupassen
		Keine Änderung	Einhausungen, die ein Verletzungsrisiko darstellen können, wären sofort bei Inkrafttreten der Änderung anzupassen
		Längere Übergangsfrist	Einhausungen, die ein Verletzungsrisiko darstellen können, würden über einen längeren Zeitraum fortbestehen
9e	24.02 Nr. 2 (15.11 Nr. 7a)	Siehe Änderung Nr. 8c; Beachtung der grundsätzlich für die Übergangsbestimmungen vorgesehenen Fristen	Einhausungen, die ein Brandrisiko darstellen können, sind spätestens bei Erneuerung des Schiffstestests anzupassen
		Keine Änderung	Einhausungen, die ein Brandrisiko darstellen können, wären sofort bei Inkrafttreten der Änderung anzupassen
		Längere Übergangsfrist	Einhausungen, die ein Brandrisiko darstellen können, würden über einen längeren Zeitraum fortbestehen
10	Die Vorschriften und die Ergebnisse ihrer Evaluierung sind identisch mit denen der Änderungen 9a bis 9e.		

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

zur Anpassung der Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe aufgrund von Erfahrungen mit ihrer Anwendung in der Praxis, zur Erleichterung der Arbeit der Untersuchungskommissionen, zur Abstimmung der technischen Vorschriften mit denen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt vom 9. September 1996 (CDNI), zur Aktualisierung von Verweisen auf internationale technische Standards sowie zur Zulassung eines weiteren Typs von tragbaren Feuerlöschern,

in der Erwägung, dass die Europäische Union mit ihrer Richtlinie 2006/87/EG technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet hat,

in dem Bewusstsein, welche Bedeutung einer dauerhaften Übereinstimmung der Vorschriften ihrer Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit den Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG zukommt,

in der Erwartung, dass die vorgenannte Richtlinie in ähnlicher Form ergänzt werden soll,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt die Änderungen zum Inhaltsverzeichnis sowie zu §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06 und der Anlage G der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Änderungen treten am 1. Dezember 2011 in Kraft. Die in der Anlage 2 aufgeführten Änderungen treten am 1. Juli 2011 in Kraft.

### **Anlagen**

#### **Anlage 1**

1. *§ 2.01 Nr. 2 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) ein Sachverständiger für Nautik mit Binnenschifferpatent, das zum Führen des zu untersuchenden Fahrzeugs berechtigt“.

2. *§ 10.02 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:*

„1. Folgende Ausrüstungsgegenstände nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung müssen mindestens vorhanden sein:

- a) Sprechfunkanlage;
- b) Geräte und Vorrichtungen, die zum Geben der vorgeschriebenen Sicht- und Schallzeichen sowie zur Bezeichnung der Schiffe erforderlich sind;
- c) vom Bordnetz unabhängige Ersatzlichter für die vorgeschriebenen Lichter für das Stillliegen.

Außerdem müssen mindestens die folgenden Behälter vorhanden sein:

- a) gekennzeichnete Behälter für Hausmüll;
- b) je ein gekennzeichneter Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit dicht schließendem Deckel von ausreichender Größe, mindestens aber 10 l Inhalt, zur Aufnahme der
  - aa) ölhaltigen Putzlappen,
  - bb) festen Sonderabfälle,
  - cc) flüssigen Sonderabfälleund, sofern diese anfallen können, zur Aufnahme der
  - dd) Slops,
  - ee) sonstigen fetthaltigen Schiffsabfälle.“

3. § 10.03 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 einleitender Satz wird wie folgt gefasst:

„1. An folgenden Stellen muss je ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend den Europäischen Normen EN 3-7 : 2007 und EN 3-8 : 2007 vorhanden sein:“.

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Für die in Nummer 1 geforderten tragbaren Feuerlöscher dürfen nur Pulverlöscher mit einer Füllmasse von mindestens 6 kg oder andere tragbare Feuerlöscher gleicher Löschkapazität verwendet werden. Sie müssen für die Brandklassen A, B und C geeignet sein.

Abweichend davon sind auf Schiffen, auf denen keine Flüssiggasanlagen installiert sind, Sprühschaumfeuerlöscher mit bis – 20° C frostsicheren wasserfilmbildenden Schaummitteln (AFFF-AR) zugelassen, auch wenn sie nicht für die Brandklasse C geeignet sind. Die Mindestfüllmenge dieser Feuerlöscher muss 9 Liter betragen.

Sämtliche Feuerlöscher müssen sich für das Löschen von Bränden in elektrischen Anlagen bis 1000 V eignen.“

4. § 15.02 Nr. 8 wird wie folgt gefasst:

„8. Schotte, die Maschinenräume von Fahrgasträumen oder Wohnräumen für Bordpersonal trennen, dürfen keine Türen haben.“

5. § 15.03 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„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].

Bei der Berechnung des Lateralplanes sind die vorgesehenen Einhausungen der Decks durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen zu berücksichtigen.“

6. § 15.03 Nr. 9 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„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. Eine Schottversetzung in einem Querschott, die länger ist als 2,50 m, gilt als Längsschott.“

7. § 15.06 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Fahrgasträume müssen:

- a) sich auf allen Decks hinter der Ebene des Kollisionsschotts und, sofern sie unterhalb des Schottendecks liegen, vor der Ebene des Heckschotts befinden und
- b) von Maschinen- und Kesselräumen gasdicht getrennt sein.

Decksbereiche, die durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen nicht nur nach oben, sondern auch seitlich teilweise oder vollständig eingehaust sind, müssen den gleichen Anforderungen wie an geschlossene Fahrgasträume genügen.“

b) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramasscheiben bestehen, oder Einhausungen durch Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen sowie deren Unterkonstruktion dürfen nur aus solchen Materialien hergestellt und müssen so konstruiert sein, dass im Schadensfall die Verletzungsgefahr für Personen möglichst gering ist.“

8. § 15.11 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„2. Trennflächen

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

aa)<sup>5)</sup> 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>	A30	A60	A60	A30/A60 <sup>5)</sup>
Treppenschächte		-	A0	A30	A60	A60	A30
Sammelflächen			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A60	A30/A60 <sup>5)</sup>
Unterkunfts­räume				-/A0/B15 <sup>3)</sup>	A60	A60	A30
Maschinenräume					A60/A0 <sup>4)</sup>	A60	A60
Küchen						A0	A30/B15 <sup>6)</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	A0/A30 <sup>5)</sup>
Treppenschächte		-	A0	A0	A60	A30	A0
Sammelflächen			-	A30/B15 <sup>2)</sup>	A60	A30	A0/A30 <sup>5)</sup>
Unterkunfts-räume				-B15/B0 <sup>3)</sup>	A60	A30	A0
Maschinenräume					A60/A0 <sup>4)</sup>	A60	A60
Küchen						-	A0/B15 <sup>6)</sup>
Vorratsräume							-

<sup>1)</sup> Trennflächen zwischen Kontrollstationen und innenliegenden Sammelflächen müssen dem Typ A0 entsprechen, bei außenliegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

<sup>2)</sup> Trennflächen zwischen Unterkunfts-räumen und innenliegenden Sammelflächen müssen dem Typ A30 entsprechen, bei außenliegenden Sammelflächen jedoch lediglich dem Typ B15.

<sup>3)</sup> 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. Trennflächen zwischen Kabinen und Saunen müssen dem Typ A 0, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ B15 entsprechen.

<sup>4)</sup> Trennflächen zwischen Maschinenräumen nach §§ 15.07 und 15.10 Nr. 6 müssen dem Typ A60, im Übrigen dem Typ A0 entsprechen.

<sup>5)</sup> Trennflächen zwischen Vorrats-räumen zur Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten und Kontrollstationen sowie Sammelflächen müssen dem Typ A60, bei Räumen mit Druckwassersprühanlagen dem Typ A 30 entsprechen.

<sup>6)</sup> Für Trennflächen von Küchen zu Kühlräumen oder zu Vorrats-räumen für Nahrungsmittel ist B15 ausreichend.“

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. In Unterkunfts-räumen angebrachte Decken und Wandverkleidungen einschließlich ihrer Unterkonstruktion müssen, sofern die Räume nicht über eine Druckwassersprühanlage nach § 10.03a verfügen, aus nicht brennbaren Werkstoffen hergestellt sein mit Ausnahme ihrer Oberflächen, die zumindest schwer entflammbar sein müssen. Satz 1 gilt nicht für Saunen.“

c) Nummer 7a wird wie folgt eingefügt:

„7a. Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen, mit denen Decksbereiche teilweise oder vollständig eingehaust werden, sowie deren Unterkonstruktionen müssen schwer entflammbar sein.“

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

a) Die Angabe zu § 10.02 Nr. 1 Satz 2 Buchstabe b wird wie folgt eingefügt:

„10.02 Nr. 1 Satz 2 Buchstabe b	Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit mindestens 10 l Inhalt	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes“.
---------------------------------------	--	---

b) Die Angabe zu § 12.05 wird gestrichen.

c) Die Angaben zu § 15.03 Nr. 7 bis 13 werden wie folgt gefasst:

„Nr. 7 und 8	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045
Nr. 9	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045
	Senkrechte Ausdehnung des Bodenlecks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045.  Für Schiffe mit einem wasserdichten Deck in einem Abstand von mindestens 0,50 m und weniger als 0,60 m vom Schiffsboden, die erstmals ein Schiffsattest vor dem 31.12.2005 erhalten haben, gilt N.E.U.
Nr. 10 bis 13	2-Abteilungsstatus	N.E.U
	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“.

d) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„15.06 Nr. 1 Satz 1	Fahrgasträume auf allen Decks hinter dem Kollisionsschott und vor dem Heckschott	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045
Satz 2	Anforderungen an Decksbereiche, die eingehaust sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes“.

e) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 15 wird wie folgt gefasst:

„15.06 Nr. 15	Anforderungen an Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramasteiben bestehen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045
	Anforderungen an Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes“.

f) Die Angabe zu § 15.11 Nr. 7a wird wie folgt eingefügt:

„15.11 Nr. 7a	Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes“.
---------------	---	---

10. Die Tabelle in § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 10.02 Nr. 1 Satz 2 Buchstabe b wird wie folgt eingefügt:

„10.02 Nr. 1 Satz 2 Buchstabe b	Behälter aus Stahl oder einem anderen stoßfesten und nicht brennbaren Werkstoff mit mindestens 10 l Inhalt	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.12.2011“.
---------------------------------	--	---	-------------

b) Die Angabe zu § 12.05 wird gestrichen.

c) Die Angaben zu § 15.03 Nr. 7 bis 13 werden wie folgt gefasst:

„Nr. 7 und 8	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.1.2006
Nr. 9	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.1.2006
Nr. 9	Senkrechte Ausdehnung des Bodenlecks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045.	1.1.2006
		Für Schiffe mit einem wasserdichten Deck in einem Abstand von mindestens 0,50 m und weniger als 0,60 m vom Schiffsboden, die erstmals ein Schiffsattest vor dem 31.12.2005 erhalten haben, gilt N.E.U.	1.12.2011
	2-Abteilungsstatus	N.E.U.	1.1.2006
Nr. 10 bis 13	Leckstabilität	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.1.2006“.

d) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„15.06 Nr. 1 Satz 1	Fahrgasträume unterhalb des Schottendecks vor dem Heckschott	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.1.2006
Satz 2	Anforderungen an Decksbereiche, die eingehaust sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.12.2011“.

e) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 15 wird wie folgt gefasst:

„15.06 Nr. 15	Anforderungen an Aufbauten, die vollständig oder deren Dächer aus Panoramasscheiben bestehen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.1.2006
	Anforderungen an Einhausungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.12.2011“.

f) Die Angabe zu § 15.11 Nr. 7a wird wie folgt eingefügt:

„15.11 Nr. 7a	Planen oder ähnliche mobile Einrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.12.2011“.
---------------	---	---	-------------

**Anlage 2**

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 24.05 wird wie folgt gefasst:

„24.05 (Ohne Inhalt)“.

2. § 24.05 wird wie folgt gefasst:

**„§ 24.05**

*(Ohne Inhalt)“.*

3. Anlage G wird wie folgt gefasst:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
**Anlage G**  
(Muster)

**Attest für Seeschiffe auf dem Rhein**  
Nr. ....

Die Untersuchungskommission ..... bestätigt hiermit, dass sie das Seeschiff

Name: .....

Kennzeichen des Schiffes: .....  
(Nummer oder Buchstaben)

Registerort: .....

Baujahr: .....

Länge des Schiffes: .....

aufgrund der von ihr am ..... durchgeführten Untersuchung für die Fahrt auf dem Rhein unter den nachfolgend aufgeführten besonderen Bedingungen als tauglich befunden und zugelassen hat.

Besondere Bedingungen: .....

.....  
.....  
.....

**Besatzung:**

Für die Besatzung können Seeschiffe

- entweder Teil II der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“) anwenden oder
- die Besatzungsregelung, die den Grundsätzen der Resolution A.481 (XII) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und des internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und Wachdienst von Seeleuten entsprechen muss, weiterhin anwenden unter der Voraussetzung, dass die Besatzung zahlenmäßig mindestens mit der Mindestbesatzung in Teil II der RheinSchPersV unter der Betriebsform B übereinstimmt, insbesondere unter Berücksichtigung der §§ 3.14 und 3.18.

In diesem Fall müssen die entsprechenden Dokumente, aus denen die Befähigung der Besatzungsmitglieder und deren Anzahl hervorgehen, an Bord mitgeführt werden. Außerdem muss sich ein Inhaber des für die befahrene Strecke gültigen Großen Patentes nach der RheinSchPersV an Bord befinden. Nach höchstens 14 Stunden Fahrt innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden ist dieser Patentinhaber durch einen anderen Inhaber dieses Patentes zu ersetzen.

Im Logbuch sind folgende Eintragungen zu machen:

- Die Namen der Inhaber des Großen Patentes, die sich an Bord befinden und der Anfang und das Ende ihrer Wache.
- Beginn, Unterbrechung, Wiederaufnahme und Beendigung der Fahrt mit jeweils folgenden Angaben: Datum, Uhrzeit, Ort mit Strom-Kilometerangabe.

Dieses Attest ist nur gültig in Verbindung mit den gültigen Zeugnissen zur See- oder Küstenfahrt und höchstens bis

.....

....., den .....  
(Ort) (Datum)

Siegel

.....  
(Untersuchungskommission)

.....  
(Unterschrift)“.

## **PROTOKOLL 31**

### **Beförderung Gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 32**

### **Erweiterung des Rheinhafens Weil - Nord**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

auf der Grundlage der Beschlüsse 1995-I-29 und 2009-I-22 und des Verfahrens entsprechend des Dokuments TP (95) 18,

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken die Erweiterung des Rheinhafens Weil - Nord.

#### **Anlage**

Die Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein (<http://www.rheinhafen-weil.de/>) beantragt die Erweiterung des Rheinhafens Weil – Nord. Der bestehende Rheinhafen Weil – Nord wurde wasserrechtlich und strom- und schiffahrtspolizeilich im Jahre 1983 genehmigt. Für die geplante Erweiterung führt das Landratsamt Lörrach ein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren durch, wofür das Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg um Stellungnahme gebeten wurde. Die Auswirkung auf die Schifffahrt ist gering, so dass die französische und schweizerische Delegation direkt vom Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg in Rahmen des vereinfachten Verfahrens mit Schreiben vom 27.1.2010 beteiligt wurden.

Ein Lageplan und eine Querschnittszeichnung des Bauwerks liegen bei.





## **PROTOKOLL 33**

### **Einlaufbauwerke des geplanten Polders Wyhl/Weisweil**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf der Grundlage der Beschlüsse 1995-I-29 und 2009-I-22 und des Verfahrens entsprechend des Dokuments TP (95) 18,

nimmt die Billigung ihres Ständigen Technischen Ausschusses der Einlaufbauwerke des geplanten Polders Wyhl/Weisweil nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken zur Kenntnis.

Der Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses über die Baumaßnahme einschließlich eines Lageplans ist als Anlage beigefügt.

#### **Anlage**

Der Bau von Hochwasserrückhalteräumen am Rhein ist Teil des Integrierten Rheinprogramms (IRP) zum Hochwasserschutz des Landes Baden-Württemberg.

Im Zuge des Integrierten Rheinprogramms sind insgesamt 13 Hochwasserrückhalteräume vorgesehen. Einer dieser Rückhalteräume ist der Polder Wyhl/Weisweil zwischen Rhein-km 241,5 und Rhein-km 253,0 mit einem Retentionsvolumen von 7,7 Millionen m<sup>3</sup> (siehe Lageplan als Anlage).

Zur Wasserentnahme werden 3 Einlaufbauwerke gebaut, die bei Hochwasser insgesamt maximal 218 m<sup>3</sup>/s bei Q = 4500 m<sup>3</sup>/s ableiten.

Für den Bau des Polders Wyhl/Weisweil führt das zuständige Regierungspräsidium (RP) Freiburg ein Planfeststellungsverfahren durch. Im Rahmen des Verfahrens wurde das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Freiburg als Träger öffentlicher Belange gehört und hat insbesondere Forderungen zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und zum Schutz des Rheins in seiner Funktion als Verkehrsweg gestellt.

Unter Einhaltung der vom WSA Freiburg im Verfahren eingebrachten Forderungen bestehen gegen den Bau der Einlaufbauwerke keine Bedenken. Nachteile in strom- und schifffahrtspolizeilicher Hinsicht sind durch den Bau und Betrieb der Anlagen nicht zu erwarten. Die Fahrrinne beginnt in einem Abstand von 40 m vom rechten Ufer.

Das WSA Freiburg wurde von Beginn an vom Land Baden-Württemberg in die Planungen mit einbezogen und ist im Rahmen der Jour fixe in ständigem Kontakt mit dem RP Freiburg, so dass die Planungen bezüglich der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs frühzeitig abgestimmt werden.

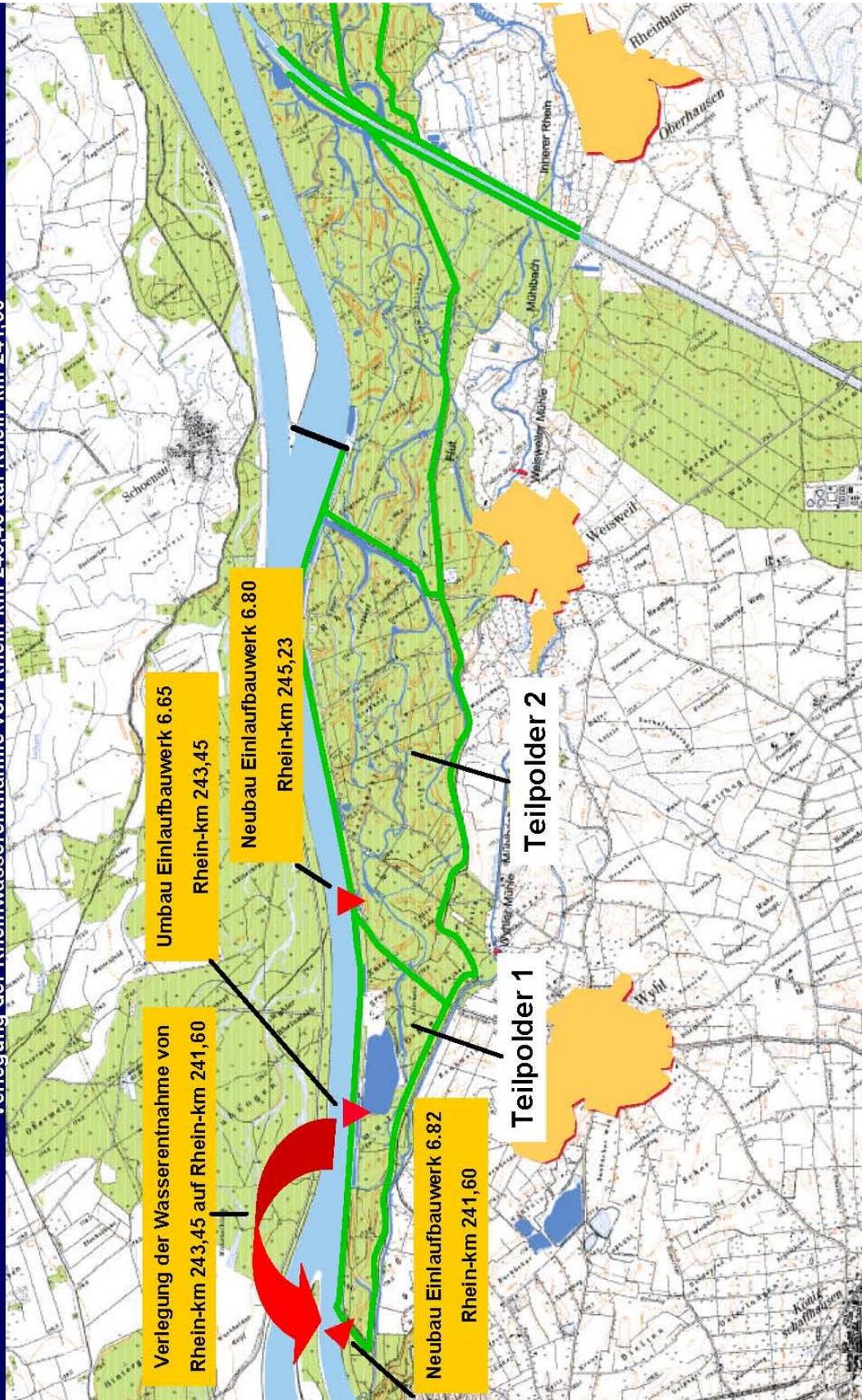
Es wird auf die Mitteilung der deutschen Delegation zu den Einlaufbauwerken des geplanten Polders Wyhl/Weisweil (TP (10) 21 rev. 1) verwiesen, der detaillierte Lagepläne und Querschnittszeichnungen der Bauwerke beiliegen.

# Rückhalteraum Wuhl / Weisweil

## Anlage 1

Geplanter Neubau / Umbau von Einlaufbauwerken

Verlegung der Rheinwasserentnahme von Rhein-km 243,45 auf Rhein-km 241,60



## **PROTOKOLL 34**

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

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

#### **Anlagen**

(gesondert)

## **PROTOKOLL 35**

### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2009**

#### **Beschluss**

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2009.

## **PROTOKOLL 36**

### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2009**

#### **Beschluss**

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2009. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

## **PROTOKOLL 37**

### **Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden**

#### **Bewerbung von AQUAPOL**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3.III und dessen Anlage zur Einführung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbands und zur Festlegung der Bedingungen für die Einräumung dieses Status,

unter Bezugnahme auf den Akkreditierungsantrag von AQUAPOL vom 21. Juli 2010 und der darin enthaltenen Verpflichtung zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes,

angesichts der Tatsache, dass dieser Verband, dem insbesondere Organisationen und Bedienstete der Schifffahrtspolizei sowie Schifffahrtskontrollstellen zahlreicher europäischer Staaten angehören, aufgrund der von seinen Mitgliedern vertretenen Interessen und Gebiete auf europäischer Ebene repräsentativ ist,

verleiht diesem Verband den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes für eine Dauer von fünf Jahren, die verlängert werden kann, für die folgenden Tätigkeitsbereiche der ZKR:

- Förderung der Binnenschifffahrt durch Stärkung der Rechts- und Sicherheitsgarantien;
- Harmonisierung der rechtlichen und politischen Bedingungen für die Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften zur Förderung der Integration des europäischen Wasserstraßennetzes;
- Überprüfung und Fortschreibung der Sicherheitsstandards;
- Untersuchungen zur Entwicklung der Anwendungsbedingungen der Vorschriften in der Binnenschifffahrt in Fragen der Ordnung, der Sicherheit und der Verhütung von Verschmutzungen;
- Verbesserung des Images der Binnenschifffahrt in Bezug auf Ordnung, Sicherheit und Umweltschutz;

beauftragt ihren Generalsekretär, AQUAPOL diesen Beschluss zu übermitteln.

## **PROTOKOLL 38**

### **Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden**

#### **Bewerbung der EBI**

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3.III und dessen Anlage zur Einführung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbands und zur Festlegung der Bedingungen für die Einräumung dieses Status,

unter Bezugnahme auf den Akkreditierungsantrag der European Boating Industry (EBI) vom 7. Juni 2010 und der darin enthaltenen Verpflichtung zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes,

angesichts der Tatsache, dass dieser Verband, dem insbesondere nationale Sportbootherstellerverbände, Sportbootausrüsterverbände und sonstige in der Sportschifffahrt tätige Unternehmen angehören, aufgrund der von seinen Mitgliedern vertretenen Berufsstände und Aktivitäten auf europäischer Ebene repräsentativ ist,

verleiht diesem Verband den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes für eine Dauer von fünf Jahren, die verlängert werden kann, für die folgenden Tätigkeitsbereiche der ZKR:

- Berücksichtigung der Sportschifffahrt im Rahmen der Binnenschifffahrt;
- Überprüfung und Fortschreibung der Sicherheitsstandards im Bereich der Sportschiffe;
- Ausbildung und Entwicklung von Anforderungen an Kenntnisse und Ausbildung in der Sportschifffahrt;
- Harmonisierung der rechtlichen und wirtschaftlichen Bedingungen zur Förderung der Integration des europäischen Wasserstraßennetzes in Bezug auf die Sportschifffahrt;
- Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur der Wasserstraßen und Häfen für die Sportschifffahrt;
- Förderung technischer Neuerungen im Bereich der Binnenschifffahrt für den Sportschifffahrtsektor;
- Untersuchungen zur technologischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Binnenschifffahrt im Bereich des Sportsektors;
- Begrenzung aller durch die Sportschifffahrt verursachten Schadstoffemissionen;
- Verbesserung des Images der Binnenschifffahrt;

beauftragt ihren Generalsekretär, der EBI diesen Beschluss zu übermitteln.

## **PROTOKOLL 39**

### **Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden**

#### **Bewerbung von EDINNA**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3.III und dessen Anlage zur Einführung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes und zur Festlegung der Bedingungen für die Einräumung dieses Status,

unter Bezugnahme auf den Akkreditierungsantrag von EDINNA (Education in Inland Navigation) vom 13. September 2010 und der darin enthaltenen Verpflichtung zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes,

angesichts der Tatsache, dass dieser Verband, dem insbesondere Ausbildungsinstitute für Binnenschifffahrtsberufe verschiedener europäischer Länder angehören, aufgrund der von seinen Mitgliedern vertretenen Institutionen und Länder auf europäischer Ebene repräsentativ ist,

verleiht diesem Verband den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes für eine Dauer von fünf Jahren, die verlängert werden kann, für die folgenden Tätigkeitsbereiche der ZKR:

- Angleichung und Weiterentwicklung der Personalausbildungssysteme;
- Harmonisierung der für das Personal in der Binnenschifffahrt geltenden rechtlichen und politischen Bedingungen im Ausbildungsbereich zur Förderung der Integration des europäischen Wasserstraßennetzes;

- Berücksichtigung gemeinsamer Sicherheitsbedingungen und -standards bei der Ausbildung des Personals;
- Modernisierung und Weiterentwicklung der Regelwerke in Bezug auf die Personalausbildung;
- Förderung technischer Neuerungen wie Simulatoren im Bereich der Personalausbildung;
- Untersuchungen zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in Bezug auf Personalausbildungsfragen;

beauftragt ihren Generalsekretär, EDINNA diesen Beschluss zu übermitteln.

#### **PROTOKOLL 40**

##### **Entwicklung der Verunreinigungen des Rheins aus der Schifffahrt MTBE/ETBE als Beispiel der Emissionsverringerung -**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 41**

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

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2010 und vom 31. Dezember 2010 auf den 1. Januar 2011 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2010 sowie vom 31. Dezember 2010 auf den 1. Januar 2011 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

#### **PROTOKOLL 42**

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

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember 2011 keine Einwände hervorruft.

**PROTOKOLL 43**

**Pressemitteilung**

**Beschluss**

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

**PROTOKOLL 44**

**Zeitpunkt der nächsten Sitzung**

**Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 26. und 27. Mai 2011, in Brüssel, statt.

\*\*\*