

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2013

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2013 - II)

Straßburg, den 5. Dezember 2013

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (13) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2013

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2013-II)

Straßburg, den 5. Dezember 2013

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen	
Protokoll 2: Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	1
Protokoll 3: Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	1
Protokoll 4: Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2012-2013.....	1
Protokoll 5: Durchführung der Arbeitsprogramme	5
Protokoll 6: Zielsetzungen der niederländischen Präsidentschaft.....	5
Protokoll 7: Arbeitsprogramme	8
Protokoll 8: Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2014-2015.....	27
Protokoll 9: ZKR-Kongress 2013	29
Protokoll 10: VISION 2013.....	29
Protokoll 11: Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt und Rolle der ZKR.....	33
III. Rechtsfragen	
Protokoll 12: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	33
IV. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 13: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	40
V. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 14: Ausführungsbestimmungen zur Anerkennung schulischer Matrosenaus-bildungen in Unterzeichnerländern der multilateralen Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher	56

VI. Schifffahrtsregeln

Protokoll 15: Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung - § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen.....	60
Protokoll 16: Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – Verbindliche Einführung von Inland AIS und Inland ECDIS (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	63
Protokoll 17: Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung – §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 – Lichtwahrchau (betrifft nur die niederländische Fassung).....	74

VII. Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein

Protokoll 18: Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	76
--	----

VIII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 19: Änderung der Untersuchungsordnung hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15).....	76
Protokoll 20: Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6).....	85

IX. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Protokoll 21: Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen.....	89
---	----

X. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 22: Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten	89
Protokoll 23: Schutz der neuen Wasserentnahmestelle für das Kraftwerk B des Wasserkraftwerks Kembs	91

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

Protokoll 24: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	96
---	----

XII. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 25: Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2012	175
Protokoll 26: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2012.....	175
Protokoll 27: Revision des Stellenplans des Sekretariats.....	175
Protokoll 28: Änderung der Personalordnung.....	177

XIII. Verschiedenes

Protokoll 29: 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	179
Protokoll 30: Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden.....	179
Protokoll 31: Pressemitteilung.....	179
Protokoll 32: Termin der nächsten Sitzung.....	179



ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2013 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Sitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2012-2013

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seiner Präsidentin über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2012-2013 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

dankt Frau BELLIARD für ihr beständiges und effizientes Wirken als Präsidentin und auch ihrem Team für die geleistete Arbeit.

Anlage

Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2012-2013

Die Arbeit der französischen Präsidentschaft konzentrierte sich auf drei Schwerpunkte: Modernisieren, Erneuern und Verstärken.

Modernisieren

Betroffene Zielsetzungen der Präsidentschaft:

*Modernisierung des Systems der Befähigungen des Personals in der Binnenschifffahrt (a)
Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt und der Zuverlässigkeit der Wasserstraße (c)
Binnenschifffahrt und nachhaltige Entwicklung (f)*

1. Hohe Priorität hatte hier die Begleitung des Berufssektors, um dem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften zu begegnen, und zwar in enger Kooperation mit der Europäischen Kommission, mit dem Ziel einer gemeinsam abgestimmten Entwicklung dieses Bereichs.

Die Modernisierung der Regeln für die Berufsbefähigungen bildete hierbei den Schwerpunkt, insbesondere mit der Berücksichtigung von Fahrsimulatoren. Einen wichtigen Fortschritt erzielten wir mit der Festlegung des Funktionsumfangs dieser Simulatoren, um sicherzustellen, dass diese allen praktischen und gesetzlichen Anforderungen entsprechen.

2. Die Modernisierung umfasste außerdem die Regeln, die mit Recht als essentiell für eine sichere Schifffahrt betrachtet werden. Diese neuen Anforderungen betreffen insbesondere die Frage der Stabilität der Fahrzeuge. Zwar ist es richtig, dass die neuen Technologien in den letzten Jahrzehnten die Sicherheitsmargen deutlich verbessert haben, die Besatzungsmitglieder wurden jedoch nicht immer ausreichend sensibilisiert und in den Kontroll- und Überprüfungsfunktionen geschult.

Auf dieser Ebene konnten umfangreiche Maßnahmen umgesetzt werden, die bald zu entsprechenden Änderungen der geltenden Regelung führen werden.

Die in der Binnenschifffahrt verwendeten Sprachen gehören ebenfalls zum Bereich Sicherheit. Ein erster Schritt war hier die Erstellung eines mehrsprachigen Begriffsglossars, das in Kürze erscheinen wird und der Kommunikation zwischen den Schifffahrtstreibenden dienen soll.

3. In einem allgemeineren Rahmen hat die Problematik der nachhaltigen Entwicklung sämtliche Aktivitäten der ZKR noch stärker durchdrungen. Diesem zentralen Aspekt wurde unter der französischen Präsidentschaft insbesondere durch die Erstellung einer Bestandsaufnahme und die Definition der folgenden Ziele Rechnung getragen:

- Eindämmen der Auswirkungen des Klimawandels;
- Mitwirken bei der Verringerung der Treibhausgase und der Schadstoffbelastung von Luft und Wasser;
- Optimieren der notwendigen Bedingungen für das wirtschaftliche Wohl dieses Verkehrsträgers.

Dieses koordinierte Vorgehen findet seinen Abschluss beim 5. internationalen Kongress der Zentralkommission, der unter folgendem Thema steht: "*Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt*". Es geht somit darum, bei dieser Veranstaltung die Fragen des Umweltschutzes und der Qualifikation des Bordpersonals in engen Zusammenhang zu stellen.

Erneuern

Betroffene Zielsetzungen der Präsidentschaft:

Einrichtung einer Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt (b)

Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt und der Zuverlässigkeit der Wasserstraße (c)

In Hinblick auf eine Erneuerung der Instrumente der ZKR sind mehrere Initiativen zu nennen:

- Um die Anforderungen in Hinblick auf die Bekanntheit der Binnenschifffahrt sowohl in der breiten Öffentlichkeit als auch bei Wissenschaftlern und Fachleuten zu erfüllen, müssen neue Kommunikationsmittel genutzt werden. In diesem Sinne wurde mit der Einrichtung einer Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt begonnen, die einen einfachen Zugang und möglichst vollständige und vielfältige Informationen in Bezug auf die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und in ganz Europa bieten soll. Sie ist bereits mit einigen Pilotfunktionen ausgestattet, wie zum Beispiel einer Informationsdatenbank zur Nutzung von LNG als Treibstoff in der Binnenschifffahrt. Die Beobachtungsstelle gehört zu den in der Verwaltungsvereinbarung mit der Europäischen Kommission vorgesehenen Maßnahmen.
- Als weitere Initiativen sind die Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) und die Datenbank für Binnenschiffe (European Hull Database) zu nennen.

Verstärken

Betroffene Zielsetzungen der Präsidentschaft:

Hinwirkung auf eine wirksamere und transparentere Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene (d)

Stärkung der Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren, insbesondere den Flusskommissionen (e)

Erfassung der Tragweite der „Globalisierung“ der Binnenschifffahrt (g)

1. Die französische Präsidentschaft setzte sich engagiert dafür ein, die Rolle der ZKR auf europäischer Ebene zu stärken. Zu diesem Zweck fanden mehrere Gespräche mit der Europäischen Kommission statt, insbesondere im Mai 2012 mit Herrn Siim KALLAS, Vizepräsident der Kommission und Kommissar für Verkehr.

Mit der Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung am 22. Mai 2013 zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der Zentralkommission wurde ein entscheidender Meilenstein gesetzt. Die Vereinbarung sieht die Einrichtung eines europäischen Ausschusses zur Erarbeitung einheitlicher Standards sowohl auf dem Rhein als auch auf den anderen europäischen Wasserstraßen vor.

Diese Zusammenarbeit, die im Rahmen des Vertrags von Lissabon erfolgt, hat zum Ziel, auf europäischer Ebene Standards zu entwickeln, auf die beide Parteien in ihren jeweiligen Regelwerken verweisen können, nämlich in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung einerseits und in den europäischen Richtlinien andererseits.

Die Verwaltungsvereinbarung muss schrittweise umgesetzt werden, zunächst in Hinblick auf die technischen Vorschriften, anschließend im Bereich der gesetzlichen Rahmenbedingungen für das Bordpersonal, insbesondere in Bezug auf die Modernisierung der Berufsbefähigungen. Die Vereinbarung erstreckt sich außerdem auf die Erfassung und Verbreitung von Wirtschaftsinformationen über eine europäische Beobachtungsstelle für Binnenschiffsverkehr.

2. Zur Erfassung der Tragweite der Globalisierung der Binnenschifffahrt nahm die ZKR am Weltwasserforum teil, das von 12. bis 27. März 2012 in Marseille stattfand. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ergriff hier die Initiative und organisierte ein Treffen der globalen Binnenschifffahrtsakteure. So waren Vertreter zahlreicher wichtiger Strombecken (Mississippi, Mekong, Jangtse, Amazonas, Ganges, Donau, Paraná-Paraguay, Rhein, Mosel) anwesend. Es wurde beschlossen, im Rahmen der ZKR eine Internetplattform einzurichten, auf der sich die zuständigen Behörden über die unterschiedlichen Themen von gemeinsamem Interesse austauschen können.

3. Dieser Öffnung nach außen folgte schließlich die Diplomatische Konferenz, die am 27. September 2012 organisiert wurde, um im Rahmen der ZKR eine Revision des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt zu verabschieden. Das CLNI 2012, das zum Ziel hat, die vor zwanzig Jahren festgelegten Haftungshöchstbeträge zu aktualisieren, steht nunmehr auch europäischen Staaten offen, die nicht Mitglied der ZKR sind, ungeachtet, ob sie über eine direkte schiffbare Verbindung zu Rhein oder Mosel verfügen.

PROTOKOLL 5

Durchführung der Arbeitsprogramme

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Zielsetzungen der niederländischen Präsidentschaft

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2014-2015 festgesetzt werden,

dankt der französischen Delegation für die Arbeiten zur Vorbereitung der kommenden Präsidentschaft,

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2013-II-7).

Anlage

Zielsetzungen der niederländischen Präsidentschaft

a) Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission

Im Jahre 2013 wurden unter französischer Präsidentschaft große Schritte unternommen, um die Beziehungen zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission weiter zu intensivieren. Dieses Vorgehen erreichte einen vorläufigen Höhepunkt durch die Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung am 22. Mai. Die niederländische Delegation betrachtet es als ihre Aufgabe, die in dieser Verwaltungsvereinbarung formulierten Zielsetzungen weiter auszuarbeiten und in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission sowie allen übrigen involvierten Parteien weitere Schritte zu unternehmen, um zu einer gleichgewichtigen Struktur zu gelangen, in welcher die Standards für die Binnenschifffahrt in ganz Europa ausgearbeitet werden. Die ZKR wird in diesem Zusammenhang eine herausragende Rolle bei der Umsetzung von NAIADES II spielen müssen. Dies beinhaltet u. a. die Gewährleistung der Qualität und der Zugänglichkeit der Wasserstraßeninfrastruktur und die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die technischen Vorschriften für Binnenschiffe sowie das System der Befähigungen für das Schifffahrtspersonal.

b) Modernisierung der Regelwerke für die Besatzungen

Modernisierung des Befähigungssystems für das Personal in der Binnenschifffahrt

Genau so, wie dies für die französische Präsidentschaft galt, wird die Modernisierung des Systems der Befähigungen des Personals in der Binnenschifffahrt absolute Priorität genießen. Dies ist von großer Wichtigkeit, um die Tätigkeit in der Binnenschifffahrt attraktiver zu gestalten und so dazu beizutragen, den Mangel an qualifiziertem Personal in der Binnenschifffahrt zu beseitigen.

Modernisierung und Flexibilisierung der Regelwerke für die Zusammensetzung der Besatzung, für die Fahr- und Ruhezeiten sowie für die dazu benötigten Vollzugsmittel

Wichtig ist es, zu prüfen, ob die aktuellen, inzwischen schon wieder etwas veralteten Regelwerke für die Zusammensetzung der Besatzung, für die Fahr- und Ruhezeiten sowie für die dazu benötigten Vollzugsmittel die Binnenschifffahrt in ihrer Wettbewerbskraft vielleicht unnötig behindern. Aus diesem Grunde möchten die Niederlande mit Priorität der Frage nachgehen, ob diese Regelwerke überhaupt noch den heutigen Anforderungen bezüglich der Betriebsführung, der neuen technischen Möglichkeiten sowie der geänderten Arbeitsmarktsituation in der Binnenschifffahrt entsprechen.

c) Einheitlicher Standard technische Regelwerke

Gleichzeitig mit den Tätigkeiten für einen einheitlichen Rechtsrahmen, der die Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU besiegelt, muss auf dem Gebiet der technischen Regelwerke auf der Grundlage der aktuellen RheinSchUO und der Anlage II zur Richtlinie 2006/87/EG ein einheitlicher technischer Standard ausgearbeitet werden. Zuerst müssen hierbei die Unterschiede zwischen diesen beiden Verordnungen ersichtlich werden, so dass danach der Versuch unternommen werden kann, diese Unterschiede zu eliminieren. Danach sollte dies der einzige Standard sein, auf dessen Grundlage ein Schiffsattest erteilt werden kann.

d) Greening der Binnenschifffahrt

Einer der wichtigsten Merkposten ist die Schaffung eines allumfassenden Rahmens für die Nutzung von LNG als Kraftstoff für Binnenschiffe. Jeder zuständige Ausschuss der ZKR wird in seinem eigenen Tätigkeitsbereich einen stabilen regulatorischen Rahmen ausarbeiten müssen, um die Nutzung von LNG als Kraftstoff dauerhaft zu ermöglichen. Auch die Nutzung sonstiger alternativer Kraftstoffe wie beispielsweise Wasserstoffgas verdient besondere Aufmerksamkeit.

e) Eindämmung der Krise in der Binnenschifffahrt

Investitionsentscheidungen seitens der Binnenschifffahrtsunternehmer gründen sich zuvorderst auf spezifischen Angaben über den Betrieb, die Fahrausrüstung und das Marktsegment, in welchem der jeweilige Unternehmer tätig ist. Eine Intensivierung der Marktbeobachtung für die Binnenschifffahrt seitens der ZKR kann allgemeine Angaben zu Marktentwicklungen liefern und somit zur Untermauerung von Investitionsentscheidungen seitens der Unternehmer beitragen. Hierdurch sind qua Informationserteilung bessere Bedingungen zu schaffen, um zukünftige Überkapazitätssituationen zu vermeiden.

Als Teil dieses vordringlichen Aufgabengebietes streben die Niederlande eine dauerhafte Lösung von Problemen an, die sich aus dem Auslaufen von Übergangsfristen gemäß RheinSchUO ergeben. Bezüglich einiger Bestimmungen haben die Niederlande Erhebungen bezüglich möglicher Alternativen in Auftrag gegeben. Vor allem den Anforderungen in Bezug auf die Geräuscherzeugung durch Binnenschiffe werden sich die Niederlande mit besonderer Aufmerksamkeit widmen. Aufgrund der lang anhaltenden Krise stehen sämtliche Investitionen an Bord unter Druck, und ein allgemeingültiger Rahmen für die Anwendung der Härtefallklausel ist daher auch für eine große Anzahl von Binnenschifffahrtsunternehmern besonders willkommen.

f) Schaffung von Akzeptanz für die Regelwerke der ZKR

Nach Ansicht der niederländischen Delegation steht und fällt die Wirkung von Regelwerken mit ihrer Akzeptanz durch die anvisierte Zielgruppe. Dabei ist es wichtig, möglich gut zu begründen und zu dokumentieren, warum man sich dazu entschieden hat, diese neuen Regelwerke in der jeweiligen Form festzulegen. Auch muss unmissverständlich klar sein, was diese neuen Regelwerke der Zielgruppe bringen, so dass eine fundierte Abwägung zwischen dem Nutzen und der Notwendigkeit stattfinden kann. Die Niederlande werden deshalb im Rahmen ihrer Präsidentschaft die diesbezüglich im Jahre 2011 getroffenen Vereinbarungen strikt einhalten.

PROTOKOLL 7

Arbeitsprogramme

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2014-2015, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

Anlage

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES DF:
 Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
I-13-1	Ausstellung der Rheinschiffahrts-zugehörigkeitsurkunde Festlegung von Leitlinien für die ausstellenden Behörden zur Sicherstellung wirksamer Kontrollen vor Ausstellung der Urkunde	2008 - 2014		DF (11) 21	DF Ad-hoc-Sitzungen der ausstellenden Behörden	I	→ 7
I-13-2	Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschiffahrtsrechts mit dem Unionsrecht Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kooperationsvereinbarungen Verfügbare rechtliche Instrumente zur Stärkung der Zusammenarbeit	2014 - 2015			DF, auf Antrag und in Abstimmung mit dem Ausschuss PRE	I	
I-13-3	Rechtsbehelfe des ZKR-Personals Einführung von Rechtsbehelfen im Einklang mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte	2009 - 2014		DF (11) 13	DF General sekretär	I	
I-13-4	Konsolidierte Fassung der Mannheimer Akte Instrument ohne Rechtswirkung, das der Öffentlichkeit über die Website der ZKR zur Verfügung gestellt wird	2011 - 2015	DF (09) 7 rev. 2	DF (09)m 5	DF	I	
I-13-5	Änderung des Artikels 32 der Mannheimer Akte Annahme eines Zusatzprotokolls zwecks Verweisung auf die nationale Vorschriften in Bezug auf Bestimmung, Höhe und Art der Sanktionen innerhalb der von der ZKR gesetzten Grenzen	2008 - 2015		DF (09)m 5	DF	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
I-13-6	Bordpersonalbescheinigung Erarbeitung einer Verordnung zur Gewährleistung der Freizügigkeit von Drittstaatsangehörigen auf Nachweis ihrer rechtmäßigen Beschäftigung	2006 - 2015		2003-I-8	DF	II	→ 7
I-13-7	Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	2002 - 2015		DF (11) 20		II	

II – Wirtschaftsausschuss (ECO)

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO:

Wirtschaftliche Lage und Entwicklung der Binnenschifffahrt, Förderung der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
II-14-1	<p>Wirtschaftliche Situation Binnenschiffstransports - Wirtschaftliche Zuverlässigkeit der Schifffahrt auf dem Rhein</p> <p>1) Evaluierung und wirtschaftliche Folgen von Schifffahrtsunterbrechungen auf dem Rhein; 2) Entwicklung eines strategischen Rahmens für die Bergung und die Wiederherstellung der Schifffahrt; 3) Kommunikationsstrategie auf internationaler Ebene und Durchführungsverfahren.</p>		<p>In jüngster Zeit gab es Sperrungen des Rheins (in 2011 durch den Waldhof-Unfall und in 2012 bei Köln). Es stellt sich die Frage nach einer wirtschaftlichen Bewertung solcher Sperrungen. Der Ausschuss könnte hier bestehende Studien auswerten.</p>	<p>ECO (12) 5 ECO (13) 6</p>	<p>ECO, IEN, RV</p>	I	→ 6
II-14-2	<p>Arbeitsmarktsituation im Binnenschifffahrtssektor</p>	<p>2014 - 2015</p>	<p>Der Personalfrage im Binnenschifffahrtssektor sollte weiterhin Aufmerksamkeit geschenkt werden. Eine Auswertung der Patentstatistiken in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss STF wird anvisiert.</p>	<p>ECO (12) 6 ECO (12) 7 ECO (12) 16</p>	<p>ECO</p>	I	
II-14-3	<p>Einführung von LNG in der Binnenschifffahrt Erweiterung der LNG-Projektdatebank um eine Implementierungskarte; Einrichtung eines LNG-Fortschrittmonitorings</p>	<p>2014 - 2015</p>		<p>ECO (13) 7 endg. ECO (13) 28 ECO (13) 34</p>	<p>ECO</p>	I	→ 4

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
II-14-4	Ökonomische Bedingungen des „Greening“ Begleitung der politischen Diskussionen auf europäischer Ebene (Emissionsnormen und Finanzierungsinstrumente)	2014 - 2015	NAIADESII: Revision der Richtlinien 97/68/EG und ggf. 2006/87/EG	ECO (13) 7 endg. PRE (13) 20 rev.1	ECO	II	→ 4
II-14-5	Internalisierung der externen Kosten Begleitung der politischen Diskussionen auf europäischer Ebene; Entwicklung möglicher Szenarien zur Findung eines gemeinsamen Standpunktes Validierung der Daten zur Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt (Umweltbilanz der Binnenschifffahrt in Bezug auf Schadstoff- und Treibhausgasemissionen)	2014 - 2015	NAIADES II: Konsultation zum Thema Infrastrukturentgelte Die Frage des Emissionsprofils der Binnenschifffahrt bedarf weiterer Untersuchungen, die im Rahmen des ECO Ausschusses in Verbindung mit den CDNI- Daten erfolgen könnte.	ECO (13) 7 endg. PRE (13) 20 rev.1 ECO (12) 9 ECO (13) 21 rev1 ECO (13) 25 Workshop Greening ECO (13)m 32	ECO, PRE	II	
II-14-6	Integration des Binnenschiffstransports in die Logistikketten Abschluss der Analyse zu Potentialen und Handlungsbedarfen unter Berücksichtigung der Themen Korridore, See- und Binnenhafenumschlag, elektronische Integration und Ko- Modalität; Benennung zu ergreifender Initiativen und Durchführung	2014 - 2015		ECO (13) 7 endg. ECO (13) 24, ECO (13) 28, PRE (13) 20 rev. 1	ECO	I	→ 6
II-14-7	Beobachtungsstelle der europäischen Binnenschifffahrt Stufenweise Erweiterung der bestehenden Webseite und Zusammenstellung einer ad-hoc Arbeitsgruppe	2014 - 2015			ECO, PRE	I	→ 8
II-14-8	Impact Assessment	2014 - 2015	Der ECO Ausschuss könnte eine praktikable Impact Assessment Methode für Vorschriften in der Binnenschifffahrt vorschlagen.	RV (12)m 53endg.	ECO, RV	I	→ 8

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
II-14-9	Bericht zur wirtschaftlichen Lage in der Rheinschifffahrt	2014 - 2015	Der Bericht sollte weiterhin zweimal pro Jahr erstellt werden und die Grundlage für die Marktbeobachtungsberichte bilden. Die Ansätze sind noch weiter auszubauen, unter anderem um eine vollständige Erfassung von Berg- und Tal-Anteilen des Rheinverkehrs	ECO (12) 11 ECO (12) 14 ECO (12) 15 rev.2 ECO (13) 15	ECO	I	
II-14-10	Begleitung und Unterstützung der Maßnahmen in NAIADES II Erfolgt größtenteils im Rahmen der oben genannten Arbeiten; weitere Beiträge nach Bedarf	2014 - 2015	Umsetzung des Aktionsprogramms NAIADES II	PRE (13) 20 rev.1	ECO, PRE, IEN, RP, RV, STF	II	

III - Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES IEN:

Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße, übergreifende Umweltthemen, grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
III-14-1	Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt	12/2011 - 12/2014	Abschluss der Maßnahmen im Kompetenzbereich des Ausschusses	2011-II-8	IEN/G	I	
III-14-2	Prüfung der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein, Festlegung eines Informations- und Entscheidungs-verfahren	12/2013 - 12/2014		2007-II-6, IV	IEN/G	I	→ 1
III-14-3	Prüfung und Begleitung der Erweiterung des Schwellbetriebs am Oberrhein	9/2011 - 6/2015		2011-II-6, III	IEN/G	I	
III-14-4	Feststellung des Gleichwertigen Wasserstands 2012	2011 - 12/2014		2012-II-18	IEN/G	I	
III-14-5	Fertigstellung des Berichts zu den Liegenstellen am Rhein	2011 - 12/2014		2007-II-6, IV TP (11) 39 = TP/G (11) 39	IEN/G	I	→ 5
III-14-6	Abschluss der Arbeiten zur Bestandsaufnahme der Höchstabmessungen von Schubverbänden	2012 - 2015		2004-I-27	RP, IEN/G	II	→ 5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
III-14-7	Redaktionelle Neufassung der „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“	3/2014 - 6/2015		(TP (95) 18)	IEN/G	II	
III-14-8	Zusammenstellung aller Maßnahmen am Rhein, die zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein geplant oder in der Umsetzung sind	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 6
III-14-9	Mitwirken im Forschungsprojekt PLATINA II	11/2013 - 12/2014		IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II	
III-14-10	Entwicklung von Standards/Leitlinien (als Unterstützung der Delegationen im nachstehenden Prozess) für die Erstellung des 2. Bewirtschaftungsplans für das Flussgebiet Rhein gemäß der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG).	201 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-14-11	Prüfung möglicher Auswirkungen von Hochwasserschutzmaßnahmen auf den Rhein als Wasserstraße	2014 - 2015	Zusammenarbeit mit der IKSR	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5
III-14-12	Erstellung eines Berichts zur Ausweisung von Wasserflächen des Rheins als FFH-Schutzgebiete, einschließlich möglicher negativer Auswirkung auf den Rhein als Wasserstraße	2014 - 2015		IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
III-14-13	Anpassungen der Wasserstraße und der Rheinschifffahrt an die möglichen Auswirkungen des Klimawandels	2014 - 2015		2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	II	→ 5 → 8
III-14-14	Mitwirken an der Erstellung von Arbeitsplänen für multimodale Korridore auf der Ebene der EU	2014 - 2015		IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	II ¹	→ 6
III-14-15	Bereitstellung von Informationen zur Optimierung des Unfallmanagements	3/2014 - 12/2015	Input für III-14-1	IEN (13) 32	IEN/G	II	→ 6

¹ Nach Feststellung der konkreten Arbeiten ist möglicherweise die Priorität anzupassen.

IV – Polizeiausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES POLIZEIAUSSCHUSSES:

Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr;
River Information Services (RIS)

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr							
IV-14-1	Harmonisierung der Vorschriften Neustrukturierung / weitergehende Harmonisierung der Verkehrsvorschriften inkl. CEVNI: Harmonisierung zwischen CEVNI und RheinSchPV: Änderung der RheinSchPV nach Annahme der Edition 5 des CEVNI	2012 - 2016	RheinSchPV	RP (11) 26 = RP/G (11) 56 RP (13) 23 = RP/G (13) 38	RP/G	II	
IV-14-2	Sicherheit bei der Beförderung von Containern: Klarstellung und Vereinfachung der bestehenden Vorschriften	2012 - 2016	§ 1.07 Nr. 4 RheinSchPV	RP (11) 34 = RP/G (11) 50 = RV (11) 58 = RV/G (11) 86	RP/G	II	
IV-14-3	Sicherheit bei der Beförderung von Containern: Umsetzung der Ergebnisse des Runden Tisches	2012 - 2015	--	RP (13) 49 = RP/G (13) 83 = STF (13) 34 = STF/G (13) 48	RP/G	I	
IV-14-4	Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften für Höchstabmessungen von Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen auf dem Mittelrhein	2012 - 2015	§ 11.02 RheinSchPV	Anlage 1 zu Dokument RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	I	
IV-14-5	Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften für Höchstabmessungen von Fahrzeugen	2014 - 2015	§ 11.01 RheinSchPV	Anlage 3 zu Dokument RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
IV-14-6	Modernisierung der Anforderungen an die freie Sicht	2014	§ 1.07 Nr. 2 RheinSchPV	RP (11) 21 = RV (11) 46 = RP/G (11) 43 = RV/G (11) 78	RP/G (RV/G)	I	
IV-14-7	Verbot der Benutzung von Stelzen und Ankerpfählen im Bereich von Ankerverboten	2014	§ 7.03 RheinSchPV	Anlage 4 zu Dokument RP (13) 30 = RP/G (13) 62	RP/G	II	
IV-14-8	Festlegung eines Mindestniveaus an Sprachkenntnissen für den Sprechfunkverkehr: Prüfung des RIVERSPEAK	2014		RP (13) 21 = RP/G (13) 36	RP/G	I	→ 2
IV-14-9	Überprüfung der Notwendigkeit besonderer Vorschriften für Schiffe mit LNG-Antriebssystem, ggf. Aufnahme in die Verkehrsvorschriften	2014 - 2015		RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	I	→ 4

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste							
IV-14-10	Harmonisierung von Datenfeldern elektronischer Nachrichten	2012 - 2015	§ 12.01 RheinSchPV	RP/G (10) 45 ; RP/G (13) 55	RP/G	II	
IV-14-11	Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf andere Fahrzeuge oder Verbände (M-I-3-3)	2014	§ 12.01 RheinSchPV	RP (13) 32 = RP/G (13) 37 = RIS/G (13) 32 und Protokoll 2012-I-10	RP/G	I	
IV-14-12	Prüfung der Möglichkeit der Erleichterung der Absetzung von Meldungen bei Passage eines Meldepunkts mit Hilfe von AIS (M-1.3.4)	2012 - 2015	§ 12.01 RheinSchPV	Protokoll 2012-I-10	RP/G	I	
IV-14-13	Anzeige der Blauen Tafel im Inland ECDIS (M-1.2.6)	2015	RPNR, § 4.07 RheinSchPV, Anlage M RheinSchUO	Protokoll 2012-I-10	RIS/G, RP/G, (RV/G)	I	
IV-14-14	Datenschutz im Rahmen der RIS: Bestandsaufnahme der nationalen Maßnahmen	2014		Protokoll 2012-I-10	RP/G	II	
IV-14-15	Fortentwicklung der RIS-Standards	2014 - 2015	ERI-, VTT-, Inland ECDIS-, NTS-Standards	Protokoll 2012-I-10	RIS/G	II	
IV-14-16	Prüfung der Zulassung von automatischen Bahnführungssystemen (M-1-2-9)	2012 - 2016		Protokoll 2012-I-10	RIS/G, RP/G, (RV/G)	I	
IV-14-17	Mindestanforderungen für Inland ECDIS-Systeme im Informationsmodus	2013 - 2015		RP (13) 68 = RP/G (13) 94 = RIS/G (13) 54	RIS/G	II	
IV-14-18	Aktualisierung des Handbuchs Binnenschifffahrtswirtschaftsfunk in Absprache mit den anderen Flusskommissionen	2014 - 2015	Handbuch Binnenschifffahrtswirtschaftsfunk und § 4.05 RheinSchPV	RP (13) 47 = RP/G (13) 81	RP/G	II	

V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:
Rheinpatente, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“*
V-14-1	Gegenseitige Anerkennung der im Wege der Ausbildung oder Prüfung erworbenen Befähigung zum Matrosen	2014 - 2015	Weiterer Schritt im Zuge der Zielsetzung auf dem Gebiet der gegenseitigen Anerkennung	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	I	→ 2
V-14-2	Überprüfung der Vorschriften über die erforderliche Fahrzeit für den Erwerb der Befähigung zum Matrosen	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	II	→ 2
V-14-3	Überprüfung der Vorschriften über die erforderliche Fahrzeit für den Erwerb des Rheinpatents , insbesondere die Möglichkeit zum Einsatz von Fahr simulatoren	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G, MQ/G	I	→ 2
V-14-4	Entwicklung des Aufbaukurses für Besatzungsmitglieder von LNG betriebenen Fahrzeugen	2013 - 2014		STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, STF/G	I	→ 2
V-14-5	Aktualisierung der Prüfungsprogramme zum Schiffsführer Elektronische Instrumente (AIS, ECDIS usw.), umweltfreundliche Fahrweise, das Führen spezifischer Schiffstypen (Doppelhüllenschiffe, Containerschiffe, große Schiffe, Fahrgastschiffe) usw. und Entwicklung von Modalitäten, die ein „lebenslanges Lernen“ in der Binnenschifffahrt einführen	2014 - 2015		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		II	→ 2

* Vorschlag des Sekretariats

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz „Vision 2018“
V-14-6	Einsatz neuer Technologien zur Verbesserung von deren Kontrollen (digitaler Fahrtenschreiber)	2014 - 2016		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		II	→ 2 → 7
V-14-7	Modernisierung/Flexibilisierung der Vorschriften bezüglich der Schiffsbesatzungen und der Fahr- und Ruhezeiten	2014 oder 2015*		STF (13) 40 add. 1 rev. 3		I	→ 2
V-14-8	Vereinheitlichung und Optimierung der Verfahren zum Nachweis der Tauglichkeit.	2013 - 2016	Europäischer Kontext, Vorarbeiten im erweiterten Rahmen der ZKR notwendig	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, MQ/G		
V-14-9	Aktualisierung, Konkretisierung und Vereinheitlichung medizinischer Mindestanforderungen für den Nachweis der Tauglichkeit.	2014	Europäischer Kontext, Vorarbeiten im erweiterten Rahmen der ZKR notwendig	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, MQ/G	I	
V-14-10	Verkehrssprache: Sicherstellen, dass Schiffsführer auf dem Rhein ausreichend mit einander und mit Landstellen kommunizieren können	2010 - 2015	Europäischer Kontext; Thema fällt im aktuellen Stadium eher in die Zuständigkeit von RP	STF (13) 40 add. 1 rev. 3	STF, RP	II	→ 2

VI – Untersuchungsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RV:
Technische Schiffssicherheit, Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung ¹	Priorität	Referenz „Vision 2018“
VI-14-1	Klarstellung / Modernisierung der Anforderungen an die Stabilität	2012 - 2015	Anhang II Artikel / RheinSchUO §§ 3.02 Nr. 3, 15.03, 15a.03, 17.06, 17.07, 17.08, Kapitel 22, Artikel / §§ 22a.04, 22b.06	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	I	
VI-14-2	Revision des Kapitels 9 „Elektrische Anlagen	2014	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 9	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51 RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG-RVG	I	
VI-14-3	Ergänzung der Vorschriften um Anforderungen an dieselektrische Antriebe	2014	Anhang II / RheinSchUO	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG-RV/G	I	

¹ Aufgaben, die gleichermaßen die Richtlinie 2006/87/EG und die RheinSchUO betreffen, sind vorzugsweise in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zu behandeln, sofern dem keine besonderen Gründe entgegenstehen.

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung ¹	Priorität	Referenz „Vision 2018“
VI-14-4	Ergänzung um Vorschriften zu Hochdruckwassernebel-Sprühanlagen	2014	Anhang II Artikel / RheinSchUO § 10.03b	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51 RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG-RV/G	II	
VI-14-5	Ausrüstung bestimmter Fahrgastschiffe mit einem automatischen externen Defibrillator (AED)	2014	Anhang II / RheinSchUO	RV (13) 49 = RV/G (13) 62 = JWG (13) 47	JWG-RV/G	II	
VI-14-6	Anpassen der Vorschriften für Radarausrüstungen und Wendeanzeiger an den Anhang IX der Richtlinie 2006/87/EG	2014	RheinSchUO § 7.05, Anlage M	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51 RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-7	Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des Polizeiausschusses resultieren können	2014 - 2015	Anhang II / RheinSchUO	RP (13) 48 rev.1	RV/G		
VI-14-8	Harmonisierung und Ergänzung der Vorschriften für die Zonen 1, 2 und 4²	2015 - 2017	Anhang II Kapitel 19b, Anhang III und IV	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51 RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	

¹ Aufgaben, die gleichermaßen die Richtlinie 2006/87/EG und die RheinSchUO betreffen, sind vorzugsweise in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zu behandeln, sofern dem keine besonderen Gründe entgegenstehen.

² Diese Aufgaben sind hier nachrichtlich aufgeführt, da sie nur die Richtlinie 2006/87/EG betreffen.

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung ¹	Priorität	Referenz „Vision 2018“
VI-14-9	Ergänzung der Richtlinie um Sonderbestimmungen für Traditionsschiffe¹	2007 - 2014	Anhang II Kapitel 19	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51 RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	
VI-14-10	Revision der Übergangsbestimmungen	2011 - 2015	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 24	RV (13) 18 = RV/G (13) 28, JWG (13) 44 RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	
VI-14-11	Vereinfachung des Verfahrens zur Erteilung von Empfehlungen auch bei einem eventuellen Auslaufen der Härtefallklausel	2014 - 2015	RheinSchUO §§ 2.19, 24.04	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	
VI-14-12	Überarbeitung des Musters Gemeinschaftszeugnis / Schiffsattest und Anpassung der Dienstanweisung zum Ausstellen	2015 - 2016	Anhang V / RheinSchUO Anlage B, Dienstanweisung Nr. 11	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	II	
VI-14-13	Vorbereitung der gemeinsamen Tagung der Schiffsuntersuchungskommissionen (2015)	2014 - 2015		RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	JWG-RV/G	II	

¹ Aufgaben, die gleichermaßen die Richtlinie 2006/87/EG und die RheinSchUO betreffen, sind vorzugsweise in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zu behandeln, sofern dem keine besonderen Gründe entgegenstehen.

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung ¹	Priorität	Referenz „Vision 2018“
VI-14-14	Arbeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt	2014 - 2017		Beschluss 2012-II-4	RV/G	I	→ 3
VI-14-15	Ergänzung um Vorschriften zur Zulassung von LNG als Kraftstoff	2013 - 2014	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 8, 8a	RV (13) 18 = RV/G (13) 28, JWG (13) 44 RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51	RV/G	I	→ 4
VI-14-16	Weiterentwicklung der Emissionsvorschriften, Berücksichtigung von Abgasnachbehandlungssystemen	2015 - 2016	RheinSchUO Kapitel 8a, Anlage J, Dienst-anweisung Nr. 16	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51 RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	→ 4
		2015 - 2016	Anhang II Kapitel 8a	RV (13) 54 = RV/G (13) 68 = JWG (13) 51 RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	JWG	I	→ 4

¹ Aufgaben, die gleichermaßen die Richtlinie 2006/87/EG und die RheinSchUO betreffen, sind vorzugsweise in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zu behandeln, sofern dem keine besonderen Gründe entgegenstehen.

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung ¹	Priorität	Referenz „Vision 2018“
VI-14-17	Prüfung der Notwendigkeit von Anforderungen an Kraftstoff-Wasser-Emulsionsanlagen	2014	Anhang II / RheinSchUO	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	II	
VI-14-18	Ergänzung § 14a.07 durch Bestimmung gleichwertiger Typgenehmigungen	2013 - 2014	Anhang II Artikel / RheinSchUO § 14a.07	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-19	Workshop zu den Anforderungen an „Wohnungen“ und Fertigstellung des Vorschlags zur Änderung von Kapitel 12	2014	Anhang II / RheinSchUO Kapitel 12	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	II	
VI-14-20	Senken der Grenzwerte für Geräuschemissionen	2011 - 2015	Anhang II Artikel / RheinSchUO §§ 8.10, 11.09	RV (13) 57 = RV/G (13) 74 = JWG (13) 56	RV/G	I	
VI-14-21	Erarbeitung eines einheitlichen Standards für die technischen Anforderungen an Binnenschiffe	2014 - 2015	Anhang II / RheinSchUO		JWG – RV/G	I	→ 1

¹ Aufgaben, die gleichermaßen die Richtlinie 2006/87/EG und die RheinSchUO betreffen, sind vorzugsweise in der Gemeinsamen Arbeitsgruppe zu behandeln, sofern dem keine besonderen Gründe entgegenstehen.

PROTOKOLL 8

Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2014-2015

Beschluss

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2014-2015

Anlage

Anlage zu Protokoll 8

Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2014-2015

ZEITRAUM	GREMIEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	CPC
Vorsitz 2014/2015	NL	NL	NL	BE	DE	CH	FR	CH	NL/DE	CH

Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2014-2015

ZEITRAUM	GREMIEN									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	CPC
Stellv. Vorsitz 2014/2015	CH	CH	FR	DE	NL	FR	CH	BE	BE	DE

PROTOKOLL 9

ZKR-Kongress 2013

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

VISION 2018

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2012-I-5,

unter Hinweis darauf,

- dass die Europäische Kommission am 10. September 2013 ihr neues Aktionsprogramm „NAIADES II“ vorgestellt hat, mit dem die Rolle der Binnenschifffahrt und ihre Integration in das europäische Verkehrssystem gestärkt werden sollen, ebenso wie das Steuerungs- und Regelungssystem für diesen Verkehrsträger;
- dass innerhalb der Zentralkommission, unter Einbindung all ihrer Ausschüsse, Arbeiten durchgeführt worden, um einen mittelfristigen strategischen Rahmen zu entwickeln, mit dem eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt gefördert werden kann;
- dass dieser strategische Rahmen als Beitrag der Zentralkommission zu den Zielen und zur Umsetzung des Aktionsprogramms „NAIADES II“ der Europäischen Kommission betrachtet werden sollte;
- dass dieser strategische Rahmen es erlauben sollte, die Tätigkeiten der Zentralkommission besser auf Prioritäten abzustimmen, deren Umsetzung sich über mehrere zweijährige Arbeitsprogramme hinweg erstreckt oder ein koordiniertes Vorgehen mit Partnern erfordert;

in der Feststellung, dass die Europäischen Kommission die „VISION 2018“ begrüßt hat;

ferner in der Feststellung, dass sich die von der Zentralkommission anerkannten Verbände sehr positiv zur Einführung dieses strategischen Instruments und dessen Inhalt geäußert und zugleich ihre Bereitschaft bekundet haben, zu dessen Implementierung beizutragen,

nimmt die beigefügte „VISION 2018“ an,

fordert ihre Ausschüsse auf, dieser Vision bei der Umsetzung des laufenden Arbeitsprogramms Rechnung zu tragen und sie bei der Festlegung künftiger mittelfristiger Vorhaben heranzuziehen;

beauftragt ihr Sekretariat,

- ein Begleitverfahren für die Umsetzung der „VISION 2018“ einzuführen;
- eine regelmäßige Aktualisierung der für eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt zu berücksichtigenden Themen zu gewährleisten;
- ihr spätestens im Laufe des Jahres 2016 einen Zwischenbericht zur Umsetzung der „VISION 2018“ und eventuell zusätzlich zu ergreifender Initiativen vorzulegen.

Anlage



„Vision 2018“ für eine nachhaltige Binnenschifffahrt

- (a) Die Binnenschifffahrt ist ein dynamischer, zukunftsorientierter Verkehrsträger. Mit der „Vision 2018“ setzt sich die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) für die fünf kommenden Jahre ambitionierte Ziele, die zu einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht beitragen werden. Die ZKR möchte damit einen Beitrag zur Entstehung eines der nachhaltigen Entwicklung verpflichteten Verkehrsträgers leisten und die Perspektiven aufzeigen, die sich einer ressourcenschonenden und der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen dienenden Binnenschifffahrt bieten.
- (b) Aufgrund ihres grenzüberschreitenden Charakters ist die Binnenschifffahrt auf einen wirkungsvollen europäischen Rahmen angewiesen. Mit dem Aktionsprogramm „NAIADES“ hat die Europäische Kommission bereits auf sehr umfassende Weise zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt beigetragen. Im neuen Aktionsprogramm „NAIADES II – Mehr Qualität in der Binnenschifffahrt“ werden weitere Initiativen ergriffen, damit sich ein qualitativ hochwertiger Verkehrsträger entwickeln kann: mit einer guten Lenkungsstruktur, effizient, sicher, integriert in die intermodale Kette, mit hochwertigen Arbeitsplätzen und qualifizierten Beschäftigten und in Übereinstimmung mit strengen Umweltnormen. Im Rahmen der engen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission soll mit der „Vision 2018“ die Umsetzung von „NAIADES II“ in diesen Schlüsselbereichen unterstützt werden.
- (c) Die „Vision 2018“ ist eine Initiative der ZKR für die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt. Die Akteure der Binnenschifffahrt (Verwaltungen, internationale und europäische Organisationen, Gewerbe- und Berufsverbände, Forschungseinrichtungen usw.) sind aufgefordert, zur Umsetzung der „Vision 2018“ beizutragen. Dabei sollen das kohärente und koordinierte Handeln unterstützt und ökologische, soziale und ökonomische Zielsetzungen miteinander in Einklang gebracht werden.
- (d) Vor dem aktuellen wirtschaftlichen Hintergrund, der sich negativ auf die Dynamik und Fortentwicklung der Binnenschifffahrt auswirkt und so manches Unternehmen in eine schwierige Lage bringt, sollte die Schifffahrt mittel- und langfristig stärker positioniert werden. Die „Vision 2018“ legt dementsprechend Zielvorstellungen für eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt fest, deren Realisierung die finanziellen Spielräume der Binnenschifffahrt berücksichtigt und zur Dynamik und Prosperität dieses Sektors beitragen soll.
- (e) Die „Vision 2018“ ist in Zielvorstellungen gegliedert, die nach Anhörung aller Akteure der Binnenschifffahrt festgelegt wurden. Einige dieser Ziele werden aufgrund ihres Umfangs oder ambitionierten Charakters womöglich auch noch über das Jahr 2018 hinaus zu verfolgen sein. Die Akteure der Binnenschifffahrt sollten jedoch kurz- und mittelfristig die notwendigen Initiativen ergreifen, um eine größtmögliche Umsetzung der Ziele bis 2018 zu gewährleisten. Die ZKR wird ihre Arbeiten dabei in enger Zusammenarbeit mit ihren Partnern durchführen und so weit wie möglich auf vorhandene Ressourcen und Strukturen zurückgreifen. Zur Bewertung der erzielten Fortschritte bei der nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in den nächsten fünf Jahren wird die ZKR einen Halbzeit- und einen Endbericht erstellen.

1. SICHERHEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT

Im Jahr 2018 sollten sich die Position der Binnenschifffahrt als sicherer Verkehrsträger gefestigt und die Zuverlässigkeit ihrer Transportleistungen den Anforderungen des Marktes entsprechend erhöht haben.

- Der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt werden einheitliche Standards für modernisierte und angepasste technische Vorschriften für Binnenschiffe zur Verfügung gestellt.
- Die Verbesserung des Sicherheits- und Risikomanagements in Unternehmen der Binnenschifffahrt wird mit dem Ziel unterstützt, die Eigenverantwortung des Schifffahrtsgewerbes im Bereich sicherheitsrelevanter Prozesse zu stärken und somit auf lange Sicht eine Reduzierung der Rechtsvorschriften ermöglichen zu können.
- Das Schifffahrtsgewerbe wird leistungsfähige, auf innovativen Technologien basierende Binnenschifffahrtsinformationssysteme nutzen, um auf diese Weise die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu verbessern sowie Logistikaspekten und Umweltbelangen besser Rechnung zu tragen.

✓ Unterstützt NAIADES II: Priorität „Qualität im Bereich der Lenkung“ sowie Schlüsselbereich „Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Logistikkette“, Maßnahmen zu RIS

2. AUSBILDUNG UND QUALIFIKATION

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt einen Arbeitsmarkt aufweisen, der einen wachsenden Bedarf an gut qualifiziertem Personal und langfristigem Nachwuchs für die Binnenschifferberufe abdeckt.

- Ausbildungen und Qualifikationen des Schiffspersonals werden modernisiert, steigern die Attraktivität der Binnenschifferberufe und gewährleisten somit ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften.
- Die sprachlichen Anforderungen werden präzisiert, womit zu einer verbesserten Kommunikation und damit auch Sicherheit in der Binnenschifffahrt beigetragen werden soll.

✓ Unterstützt NAIADES II: Schlüsselbereich „Qualifizierte Arbeitskräfte und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze“, Maßnahmen zu Berufsqualifikationen

3. KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt dank verringertem Kraftstoffverbrauch und geringerer Mengen an Treibhausgasemissionen in noch höherem Maße zum Klimaschutz beitragen.

- Für die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt werden langfristige Ziele zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen formuliert und quantifiziert, um ein koordiniertes Handeln des Schifffahrtsgewerbes, der Staaten und internationalen Organisationen sowie anderer Beteiligter zu ermöglichen.
- Die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt wird bei ihren Bemühungen unterstützt, den Kraftstoffverbrauch und ihre Treibhausgasemissionen im Rahmen eines konzertierten Vorgehens aller beteiligten Akteure unter anderem auf Basis der CO₂- und Kraftstoffstrategie der ZKR zu verringern.

✓ Unterstützt NAIADES II: Schlüsselbereich „Mehr Umweltqualität durch geringere Emissionen“, Maßnahmen zu Emissionsgrenzen und alternativen Kraftstoffen

4. SCHADSTOFFEMISSIONEN IN LUFT UND WASSER

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt durch weiter verringerte Schadstoffemissionen aus dem Antrieb und durch eine verbesserte Behandlung von Ladungsrückständen verstärkt zur Reinhaltung von Luft und Wasser beitragen.

- Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien, insbesondere von LNG, werden unter Beachtung der Sicherheitsbedingungen gefördert.
- Die Bedingungen, die es der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt erlauben, ihre gasförmigen Schadstoff- und Partikelemissionen zu verringern, werden verbessert.
- Das Netz der Abfallannahmestellen im Rahmen des CDNI ist so ausgebaut, dass die Abgabe von Abfällen alltägliche Praxis ist. Ein Konzept für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladungen wird festgelegt und mit einem verordnungsrechtlichen Rahmen versehen.

✓ Unterstützt NAIADES II: Schlüsselbereich „Mehr Umweltqualität durch geringere Emissionen“, Maßnahmen zu Emissionsgrenzen und alternativen Kraftstoffen

5. VERÄNDERUNGEN DER UMWELTBEDINGUNGEN

Im Jahr 2018 sollten sich die infrastrukturellen und operativen Voraussetzungen verbessert haben, damit Binnenschifffahrt und Wasserstraße ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit auch bei zukünftig erforderlichen Anpassungen an sich verändernde Umweltbedingungen erhalten können.

- Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur wird kontinuierlich verbessert, wodurch Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter erhöht werden.
- Die internationale Koordination der integrierten Planung und Bewirtschaftung des Rheins und anderer europäischer Wasserstraßen wird verbessert.

✓ Unterstützt NAIADES II: Schlüsselbereich „Qualitätsinfrastruktur“, Maßnahmen zu Korridoren

6. LOGISTISCHE KETTEN

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt unter Ausnutzung der binnenschifffahrtsrelevanten Korridore einen stärkeren Platz in den Logistikketten sowohl des Seehafenhinterlandverkehrs als auch des kontinentalen Verkehrs einnehmen.

- Die physischen, elektronischen und organisatorischen Verknüpfungen mit den anderen Verkehrsträgern im Rahmen multimodaler europäischer Transportkorridore werden verbessert und sollen eine bessere Integration der Binnenschifffahrt in die Logistikketten ermöglichen. Dies wird es der Binnenschifffahrt erlauben, zunehmend von den Güterströmen, die durch das Wachstum des Güterumschlags in den Seehäfen generiert werden, zu profitieren.
- Die Rheinschifffahrt wird in ein grenzüberschreitendes Korridormanagement eingebunden.

✓ Unterstützt NAIADES II: Schlüsselbereiche „Qualitätsinfrastruktur“ und „Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Logistikkette“, Maßnahmen zu multimodalen Korridoren sowie Logistikketten und RIS/e-Freight

7. HANDHABUNG DER SOZIALEN RAHMENBEDINGUNGEN

Im Jahr 2018 sollte sich die Handhabung der anzuwendenden sozialen Rahmenbedingungen verbessert haben, die der Attraktivität der Binnenschifferberufe spürbar zugutekommen können.

- Den Binnenschiffern wird im Bereich des Sozialschutzes ein hinreichendes Niveau an Rechtssicherheit gewährleistet, das dem mobilen Charakter ihrer beruflichen Tätigkeit gerecht wird.
- Die tatsächliche Einhaltung der geltenden sozialen Bedingungen wird durch die Schaffung geeigneter Instrumente sichergestellt, die das Potential innovativer Technologien, wie zum Beispiel den elektronischen Fahrtenschreiber und das elektronische Schifferdienstbuch, nutzen.

✓ Unterstützt NAIADES II: Schlüsselbereich „Qualifizierte Arbeitskräfte und qualitativ hochwertige Arbeitsplätze“, Maßnahmen zu Ausrüstungen für die Erfassung der Fahrzeiten von Besatzungen und Schiffen und der beruflichen Erfahrung

8. INFORMATIONEN

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt von der erhöhten Verfügbarkeit zweckmäßiger, zuverlässiger Informationen zum Verkehrssystem Wasserstraße profitieren können.

- Eine Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Europa wird eingerichtet, um einen umfassenden Einblick in die Binnenschifffahrt zu vermitteln, auf spezifische Informationsbedürfnisse öffentlicher und privater Akteure der Binnenschifffahrt sowie der breiten Öffentlichkeit einzugehen und eine Datenaustauschplattform bereitzustellen.
- Mit Blick auf die Entscheidungsträger in Politik, Wirtschaft und Verwaltungen wird die Kommunikation in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Verlässlichkeit der Rhein- und Binnenschifffahrt, die Folgenabschätzung technischer Vorschriften sowie die Auswirkungen des Klimawandels verbessert.

✓ Unterstützt NAIADES II: Schlüsselbereich „Qualität durch Innovation“, Maßnahme zu Marktbeobachtungsdiensten

PROTOKOLL 11

Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt und Rolle der ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

Zusatzprotokoll Nr. 1: Änderung des Artikels 40bis: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtspolizeilichen Vorschriften
in Straßburg unterzeichnet am 25. Oktober 1972, in Kraft getreten am 25. Februar 1975.

Zusatzprotokoll Nr. 2: Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 (neu): Beförderungsbedingungen
in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. Februar 1985.

Zusatzprotokoll Nr. 3: Artikel 23, 32 und 37 (neu): Anpassung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen
in Straßburg unterzeichnet, am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. September 1982.

Zusatzprotokoll Nr. 4: Dieses Zusatzprotokoll ist gemäß seinem Artikel II am 31. Dezember 1999 abgelaufen. (Strukturbereinigungsmaßnahmen)
in Straßburg unterzeichnet, am 25. April 1989, in Kraft getreten am 1. August 1991.

Zusatzprotokoll Nr. 6: Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999, in Kraft getreten am 1. November 2011.

Zusatzprotokoll Nr. 7: Ergänzung des Artikels 23 um einen Absatz 2 betreffend die Anerkennung der Schiffszeugnisse und Schifferpatente
in Straßburg unterzeichnet, am 27. November 2002, in Kraft getreten am 1. Dezember 2004.

In der Ratifikation befindliche Protokolle

Zusatzprotokoll Nr. 5: Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003
in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	21. Januar 2000
SCHWEIZ	5. Oktober 2000

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

in Straßburg unterzeichnet, am 4. November 1988, in Kraft getreten am 1. September 1997.

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND ¹	9. März 1999
BELGIEN	
FRANKREICH	
LUXEMBURG ²	8. Juli 1993
NIEDERLANDE ³	16. April 1997
SCHWEIZ ⁴	21. Mai 1997

1 Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte :

1. Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Abs. 1 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben a bis c genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben d und e CLNI genannten Fahrzeuge anzuwenden.
2. Die Bundesrepublik Deutschland erklärt nach Artikel 18 Abs. 2 des Übereinkommens, dass sie für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf ihren Wasserstrassen eingetreten ist, die in Artikel 7 Abs. 1, Satz 2, Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.

Erklärung :

Die Bundesrepublik Deutschland erklärt gemäß Artikel 15 Abs. 2 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen für alle deutschen Gewässer gilt.

2 Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

Das Übereinkommen ist jedoch nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden sowie auf Sport- und Vergnügungsschiffe und Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt.

Erklärung:

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar. Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

3 Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

- a) Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;
- b) Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, und dies gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a) und b) des Übereinkommens.

Erklärung:

Das Königreich der Niederlande erklärt gemäß Artikel 15 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), dass das Übereinkommen auf sämtlichen Binnenwasserstraßen der Niederlande zur Anwendung kommt.

4 Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte:

- a) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, aus (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a) ;
- b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf Schiffe aus, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d) ;
- c) Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird die nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht anwenden (Artikel 18 Absatz 2).

Erklärung:

Der Bundesrat erklärt ferner gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Übereinkommens, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Übereinkommensbestimmungen auch zwischen Basel und Rheinfelden anwenden wird.

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Das Übereinkommen liegt vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf.

Das Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt erfolgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Belgien	27. September 2012	-
Bulgarien		
Deutschland	11. Juli 2013	-
Frankreich	27. September 2012	-
Luxemburg	27. September 2012	-
Niederlande	29. November 2012	-
Österreich		
Polen		
Schweiz		
Serbien	18. Juni 2013	18. Juni 2013
Slowakei		

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)

in Straßburg unterzeichnet, am 9. September 1996, in Kraft getreten am 1. November 2009.

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	10. März 2004
BELGIEN	22. September 2009
FRANKREICH	15. September 2005
LUXEMBURG ¹	14. Mai 2002
NIEDERLANDE	10. Juli 2000
SCHWEIZ	16. Juli 1998

¹ Abgegebene Erklärungen Luxemburg nach diesem Übereinkommen:

Die luxemburgische Regierung ist berechtigt, als innerstaatliche Institution nach Artikel 9 (1) des Übereinkommens eine innerstaatliche Institution eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zu bezeichnen.

Zuwiderhandlungen gegen die Artikel 3 (1), 11, 12 (2) und 13 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt sowie Zuwiderhandlungen gegen die Artikel 2.01 (1) und (2), 2.02, 2.03 (1) und (2), 3.03 (1) 2. Absatz, 6.01 (1) und (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) und (2), 7.05 (1) und (2), 7.09, 9.01, 9.03 und 10.01 werden mit einer Geldbuße zwischen zehntausend und eins und fünfundzwanzigtausend Francs belegt. *)

Die Zuwiderhandlungen werden durch Protokolle der großherzoglichen Polizeibeamten oder der Bediensteten des Schifffahrtsamtes der mittleren Laufbahn der technischen Ingenieure gemäß Artikel 12 des Änderungsgesetzes vom 24. Januar 1990 zur Einrichtung und Ordnung eines Moselschifffahrtsgerichts festgestellt.

*) *Bemerkung des Sekretariats :*

Betrag in Euro : 247,92 € beziehungsweise 619,73 €

Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

in Budapest unterzeichnet, am 22. Juni 2001, in Kraft getreten am 1. April 2005

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn : 7. Mai 2002
Luxemburg : 25. März 2004
Rumänien : 3. April 2004
Schweiz : 19. Mai 2004¹
Kroatien : 7. Dezember 2004
Tschechische Republik : 14. November 2005
Bulgarien : 19. April 2006
Niederlanden : 20. Juni 2006
Russland : 11. April 2007
Frankreich : 11. Mai 2007
Deutschland : 10. Juli 2007
Slowakei : 27. November 2007
Moldau : 21. April 2008
Belgien : 5. August 2008
Serbien: 10. Juni 2010²

¹ Abgegebene Erklärung der Schweiz

Erklärung zu Artikel 30 Absatz 1: Die Schweiz wendet das Übereinkommen nicht auf ihre nationalen Wasserstraßen einschließlich Grenzgewässer an, mit Ausnahme des Rheins zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfelden.

Erklärung zu Artikel 31 Buchstabe a: Die Schweiz wendet das Übereinkommen auch auf die Beförderung von Gütern auf dem Rhein zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfelden an.

² Abgegebene Erklärungen Serbiens

Serbien erklärt gemäß Artikel 31 Buchstabe a, dass es die Vorschriften des Übereinkommens auf Transportverträge anwendet, nach denen sich der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort im Hoheitsgebiet der Republik Serbien befinden.

Europäisches Übereinkommen über internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, in Kraft getreten am 29. Februar 2008

Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten.

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde:

Russische Föderation : Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande : Annahme am 30. April 2003

Ungarn : Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich : Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien : Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg : Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland : Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau : Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich : Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien : Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien : Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei : Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien : Beitritt am 6. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

PROTOKOLL 13

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2013 und den Ausblick auf 2014.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt in der ersten Hälfte des Jahres 2013 und Ausblick auf das Jahr 2014

I. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesamtes Beförderungsaufkommen

Die europäische Wirtschaft befindet sich im Jahr 2013 noch stets in einer Rezession. Dies zeigt die für 2013 prognostizierte BIP-Veränderungsrate in Höhe von 0 %.

Tabelle 1: Reales BIP-Wachstum in der EU inklusive Prognose für 2013

Zeitraum	2004-2008	2009	2010	2011	2012	2013 *
Änderungsrate des realen BIP in der EU	2,3	-4,5	2,0	1,7	-0,4	0,0

Quelle: Europäische Kommission, Pressemeldung „Herbst-Wirtschaftsprognose 2013 vom 5. November 2013“
*Prognose

Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen ist für die erste Jahreshälfte 2013 ein Anstieg der Rheinschifffahrt (Volumen: + 2,2 %; Transportleistung + 3 %) zu konstatieren. Zum Vergleich: Der Güterverkehr der Eisenbahnen in Deutschland ist im ersten Halbjahr 2013 leicht gesunken (- 1,1 % beim Volumen, - 2,4 % bei der Transportleistung).

Die auf dem Rhein zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze beförderte Gütermenge belief sich in den ersten sechs Monaten des Jahres auf 96,1 Mio. Tonnen, die Beförderungsleistung auf 20,5 Mrd. Tonnenkilometer.

Damit hat sich das Wachstum der letzten drei Jahre fortgesetzt. Das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 ist aber noch nicht erreicht. Das derzeitige Beförderungsaufkommen liegt noch 9 % unter dem Niveau des 1. Halbjahres 2008.

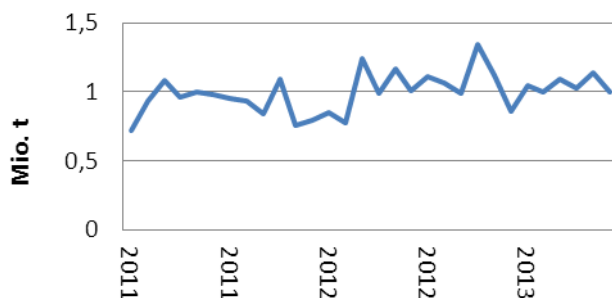
II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Landwirtschaftliche Produkte

Die Beförderung in diesem Segment hat sich über die letzten zweieinhalb Jahre positiv entwickelt. Im ersten Halbjahr 2013 wurden 6,3 Mio. t befördert, was ein Plus von 4,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum bedeutet. Hier gibt es ein Überwiegen der Bergtransporte. So werden 57 % der land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse zu Berg befördert, gegenüber 43 % zu Tal.

Abbildung 1: Monatliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen auf den Rhein



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

Von Unternehmen, die in der Verarbeitung von Nahrungsmittelrohstoffen tätig sind, wird die Wasserstraße, auf Grund ihrer zahlreichen Vorteile (hohe Ladekapazität, Sicherheit, zeitliche Verlässlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Flexibilität bei der Disponierung), in zunehmendem Maße in die Unternehmenslogistik integriert.¹ Dies könnte ein Grund für die positive Entwicklung der Transporte in den letzten Jahren sein.

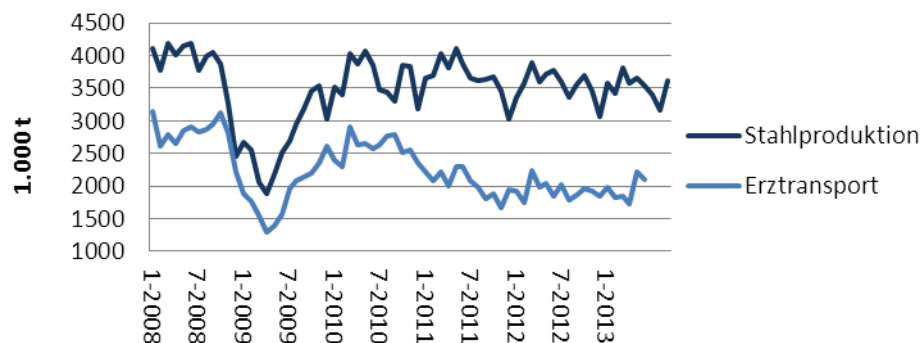
Nahrungs- und Futtermittel

Mit insgesamt 3,3 Mio. t wurde im ersten Halbjahr 2013 etwas mehr (+ 1,6 %) befördert als im Zeitraum des Vorjahres. Im Verlauf der ersten sechs Monate war die Tendenz leicht abnehmend. Für den Rhein ist insgesamt ein leichtes Überwiegen der Taltransporte festzustellen (56 % zu 44 %). Dies hat mit dem Süd-Nord-Transport von Nahrungs- und Futtermitteln auf dem Oberrhein zu tun.²

Erze und Metalle sowie Metallprodukte

Der Erzverkehr auf dem Rhein stagniert seit Beginn des letzten Jahres auf einem monatlichen Niveau von rund 2 Mio. t. Im ersten Halbjahr 2013 wurden 11,7 Mio. t an Erzen auf dem Rhein befördert (-1 %). An Metallen und Metallprodukten wurden 5,4 Mio. t transportiert.

Abbildung 2: Monatlicher Eisenerztransport auf dem Rhein und Stahlproduktion in Deutschland



Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis, Eurofer und der World Steel Association

Angesichts einer abnehmenden Stahlproduktion wird der Erzverkehr auf dem Rhein gebremst. Folgt man den Erklärungen des Deutschen Stahlverbands, so ist die abnehmende Stahlproduktion eine Folge der Rezession in Europa, vor allem in Südeuropa.

Kohle

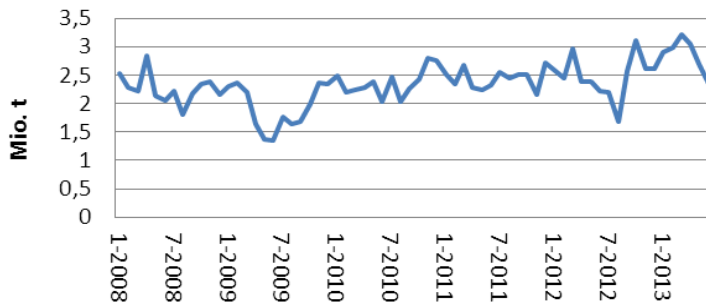
Die Kohletransporte erreichten im ersten Halbjahr einen Wert von 17,2 Mio. t (+14,5 % im Vergleich zu 2012). Einen ähnlichen Zuwachs gab es im Seehafen Rotterdam beim Kohleumschlag (+13 %).³ Der Anstieg auf dem Rhein ist einem Basiseffekt gegenüber 2012 geschuldet, da im ersten Halbjahr 2012 die Mengen sehr gering waren. Von März bis Juni 2013 war die Tendenz abnehmend, seit Mitte 2009 sind die Kohletransporte aber trendmäßig eindeutig zunehmend (siehe Grafik).

¹ Vgl. das Fallbeispiel „De nieuwe supply chain van Cargill“, in: Magazin Binnenvaart, No. 47/2010

² Am Oberrhein überwiegen die Taltransporte (Süd nach Nord) mit 77 % bei weitem.

³ Quelle: Port of Rotterdam (2013), Pressemeldung „Umschlag im Hafen Rotterdam leicht rückläufig“, 19.07.2013.

Abbildung 3: Monatliche Kohletransporte auf dem Rhein



Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis

Die Kohleimporte Deutschlands wurden im Jahr 2012 zu 51 % auf dem Rhein ins Land befördert (siehe Tabelle). Der Anteil ist in den letzten drei Jahren gestiegen.

Tabelle 2: Anteile der Transportwege bei Importkohle in Deutschland

Transportweg	2010	2011	2012
Binnenschiffe aus ARA-Häfen	34 %	49 %	51 %
Deutsche Seehäfen	31 %	20 %	29 %
Eisenbahn	35 %	21 %	20 %

Quelle: Berechnung ZKR nach Angaben des VDKI

Dies deutet, in Verbindung mit der weiteren Schließung von Kohlegruben in Deutschland, auf eine für die kommenden Jahre hohe Beförderungsnachfrage hin. Für den langfristigen Ausblick ist die Perspektive jedoch eher auf Stagnation ausgerichtet, aus folgenden Gründen:

- Der Anteil von Steinkohle an der Stromerzeugung sinkt im mehrjährigen Verlauf¹
- Die Stahlindustrie dürfte sich auf Jahre hinaus in einer Strukturkrise mit Überkapazitäten befinden.
- Die Substitution von inländischer Kohle durch Importkohle, welche der Rheinschifffahrt in den letzten Jahren stets zusätzliche Mengen beschert hat, wird nicht von Dauer sein. Denn die Förderung von inländischer Kohle ist fast schon ganz zum Erliegen gekommen.²

Somit muss langfristig eher mit einem stagnierenden Kohletransport gerechnet werden.

Container

Die Anzahl an beförderten TEU hat im ersten Halbjahr die 1 Millionen-Grenze überschritten. Damit lag der Wert an beförderten TEU um 1,1 % über dem Vorjahresergebnis. Beim beförderten Gütergewicht lag die Steigerungsrate mit 2,4 % noch etwas höher. Beim Seehafenumschlag von Containern gab es in Antwerpen und in Rotterdam einen kleinen Rückgang, in Höhe von 1 bis 2 %.³

¹ Nach Angaben der AG Energiebilanzen e.V. ist der Anteil von Steinkohle an der deutschen Stromerzeugung von 24,8 % (Jahr 2000) auf 18,5 % (Jahr 2012) gesunken. Es muss mit einem weiteren Sinken gerechnet werden, angesichts der Energiewende.

² Im ersten Halbjahr 2013 wurden in Deutschland noch 4,1 Mio. t Steinkohle gefördert, gegenüber 6,5 Mio. t im ersten Halbjahr 2012. Quelle: AG Energiebilanzen e.V.

³ Quelle: Port of Rotterdam (2013), Pressemeldung vom 1.11.2013; Port of Antwerp (2013), Pressemeldung vom 17.7.2013.

Tabelle 3: Containerverkehr auf dem Rhein im 1. Halbjahr 2013 und Veränderungsrate

Anzahl Container	TEU	Gütergewicht in den Containern	TEU-KM Niederrhein	TEU-KM Mittelrhein	TEU-KM Oberrhein
0,66 Mio.	1,02 Mio.	7,72 Mio. t	155,27 Mio.	110,97 Mio.	42,88 Mio.
Veränderung in % gegenüber 1. Halbjahr 2012					
+ 0,8 %	+ 1,1 %	+ 2,4 %	k. A.	k. A.	k. A.

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis. K.A. = keine Angaben

Eine differenzierte Auswertung der Statistik nach den drei Rheinabschnitten Oberrhein, Mittelrhein und Niederrhein weist auf eine hohe Konzentration des Containerverkehrs am Niederrhein hin. Im Einzelnen lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen (siehe auch Grafik im Anhang):¹

- 43 % der gesamten Containerverkehre finden ausschließlich auf dem Niederrhein statt.
- Weitere rund 18 % gelangen auch auf den Mittelrhein.
- Weitere 37 % erreichen zusätzlich den Oberrhein.
- Nur rund 2 % der Verkehre sind ausschließlich am Oberrhein und/oder am Mittelrhein anzutreffen.

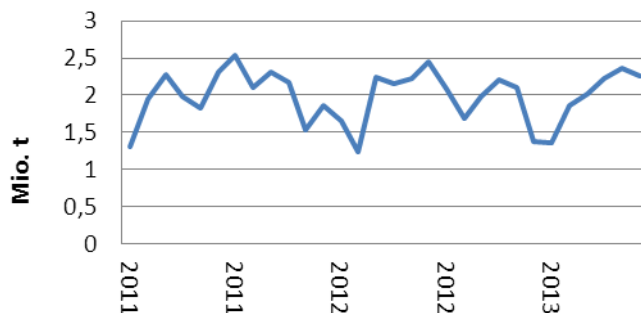
Damit sind rund 60 % der Containerverkehre reine Niederrhein/Mittelrhein-Verkehre. Ungeachtet dieser strukturellen Verteilung steigt der Containerverkehr jedoch auch an Standorten im Oberrheingebiet an, wie vor allem die Entwicklung des Hafens Basel (+3,4 % im 1. Halbjahr) zeigt.

Sande, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

In diesem Segment wurden im ersten Halbjahr 12,0 Mio. t befördert. Dies bedeutete einen Zuwachs von knapp 1 %, und ein Plus von 3,7 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2011. Die Mengen wie die Beförderungsleistung nahmen von Januar bis Juni fortwährend zu.

Wie folgende Grafik zeigt, gibt es bei der Beförderung dieser Güter einen starken saisonalen Effekt. Im Winter wird regelmäßig weniger befördert, was mit der niedrigen Aktivität des Bausektors in der kalten Jahreszeit zu tun hat.

Abbildung 4: Monatliche Beförderung von Sande, Erden und Baustoffen auf dem Rhein



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

b) Frachtniveau

Das Angebots-Nachfrage-Verhältnis ist, trotz der leichten Zuwächse bei den Beförderungsmengen, nach wie vor von Überkapazität geprägt. Aus diesem Grund wurden die Frachten im Rahmen von Revisionen der Beförderungsverträge der ungünstigen Marktlage angepasst und somit größtenteils gesenkt. Von Seiten der Wasserführung kamen keine unterstützenden Effekte.

¹ Basiert auf TEU-Werten für das 1. Halbjahr 2013. Siehe auch die Grafik im Anhang.

c) Wasserführung (und Sperrungen des Rheins)

Die Pegel-Werte auf dem Rhein bewegten sich bis Anfang des Jahres auf einem relativ normalen Niveau. Im April und vor allem im Mai kam es im Zuge starker Regenfälle zu einem außergewöhnlichen Anstieg, der zu einer starken Hochwasserphase Ende Mai und Anfang Juni führte. Dadurch kam es zu Einschränkungen und Sperrungen der Schifffahrt auf dem Ober- und Mittelrhein. Die Dauer der Sperrungen betrug wenige Tage.

Mitte August war der Rheinpegel dann sehr niedrig. Bei Köln liefen zwei Tankmotorschiffe und ein Schubverband auf Grund und mussten freigeschleppt werden. Der Rhein war für insgesamt knapp zwei Tage im Stadtbereich Köln gesperrt.¹ Die Streiks des Personals der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erreichten im Juli auch den Rhein bei Iffezheim, währten jedoch nur wenige Stunden. Der Rheinverkehr wurde jedoch durch die Streiks und Sperrungen auf den Nebenflüssen (Mosel, Neckar) länger beeinträchtigt.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Chemische Erzeugnisse

Die Beförderung stagnierte gegenüber dem Vorjahreszeitraum, auf einem Wert von rund 10 Mio. t.

Mineralölprodukte

Die Einflussfaktoren auf die Beförderung zeigten im ersten Halbjahr eine günstige Entwicklung. Aufgrund des kalten Winters stieg der Bedarf an Heizöl in Deutschland im ersten Halbjahr 2013 um 17 %. Fallende Heizölpreise für Haushalte unterstützten die Käufe² und damit die Transportnachfrage bei Heizöl, dem mengenmäßigen Kernprodukt der Mineralöltransporte auf dem Rhein.

Vor diesem Hintergrund ist das monatliche Beförderungsvolumen in der Rheinschifffahrt von Januar bis April gestiegen, und nahm dann einen leicht abnehmenden Verlauf. Insgesamt resultierten eine Menge von 15,7 Mio. t, und damit ein Anstieg um 6 % gegenüber das 1. Halbjahr 2012.

b) Frachtniveau

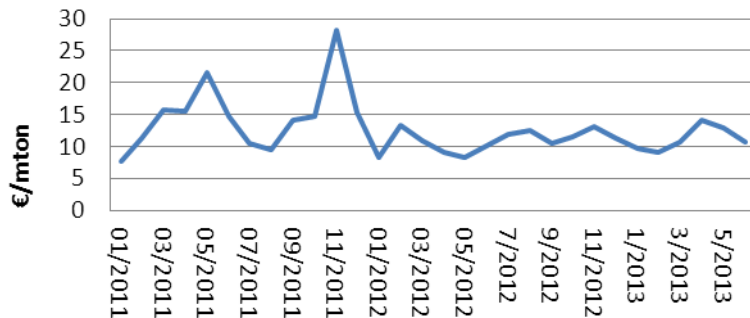
Zu Beginn des Jahres wurden auf Grund des kalten Winters mehr Produkte befördert, was die Frachtraten erhöhte. Dass der Anstieg nicht stärker ausfiel lag an der vorhandenen Überkapazität an Schiffsraum. Die Frachtraten gerieten unter Druck.

Während dieses Monats kam es auf Grund von Hochwasser zu Schifffahrtsunterbrechungen. Angesichts der relativ hohen Lagerbestände konnte nach Beendigung der Sperrungen kein zusätzlicher Transportbedarf beobachtet werden.

¹ Quelle: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung – Pressemitteilungen vom 19. und 20. 8. 2013.

² Quelle: AG Energiebilanzen e.V. und PJK International

Abbildung 5: Durchschnittliche Frachtraten für Beförderungen in der Tankschiffahrt ab Rotterdam *



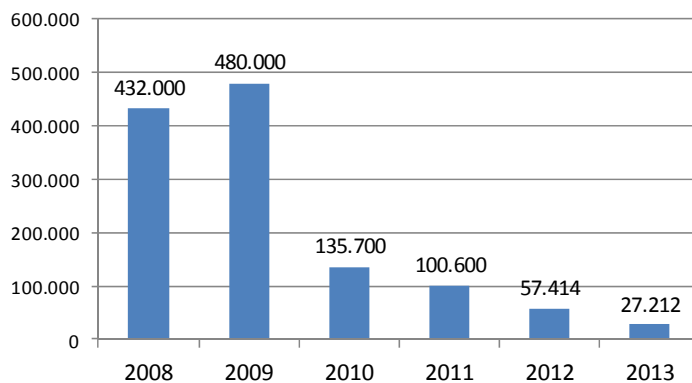
Quelle: Berechnung Sekretariat ZKR nach Daten von PJK International. * Mittelwert aus den Frachten für Heizöl-Beförderungen nach Duisburg, Dortmund, Köln, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Basel. Mton = metrische Tonne

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Trockenschiffahrt

Die Neubauaktivität ist, nach den Zahlen bis November, weiter zurück gegangen. Es sind 4 neue Gütermotorschiffe, 3 neue Schubleichter und ein Pontoon mit einer gesamten Tonnage von 27.200 t in Dienst gestellt worden, die mittlere Tonnage pro Schiff liegt somit bei 3.400 t. Ferner kamen 3 neue Schubschiffe auf den Markt.

Abbildung 6: Neubauvolumen in der Trockenschiffahrt ohne Schubschiffe in t (2008-2013)



*

Quelle: IVR. * Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz. Wert für 2013 basiert auf den ersten 11 Monaten des Jahres

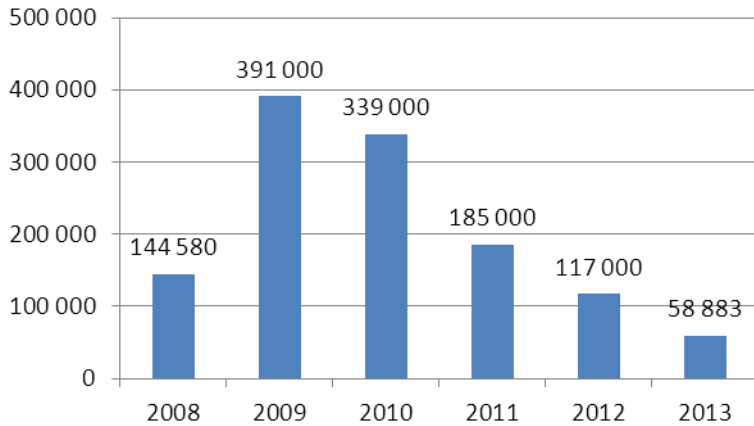
Eine niederländische Werft hat im Jahr 2013 ein 135 Meter-Schiff auf der Seestrecke nach Paraguay geliefert (per Schleppschiff), wo dieses Schiff mit dem Namen „Doña Magda“ auf dem gleichnamigen Fluss in Dienst gestellt wird. Es handelt sich um die erste Überquerung des Seewegs nach Südamerika durch ein Binnenschiff.¹

¹ Quelle: <http://www.vekgroup.com/nl/> (15.11.2013): Binnenvaartschip veka maakt trans-atlantische oversteek. Sowie: <http://www.nieuwsbladtransport.nl/>, News vom 27 augustus 2013.

Tankschiffahrt

Die Neubauzahlen für die ersten 11 Monate des Jahres 2013 lassen einen weiteren Rückgang der Neubaurate erkennen. Es sind 24 neue Tankschiffe mit einer Tonnage von knapp 60.000 auf den Markt gekommen, sowie 2 Bunkerschiffe (für Schmieröl) mit einer Tonnage von 600 t bzw. 235 t. Die mittlere Tonnage der neuen Güterschiffe liegt bei etwa 2.400 t.

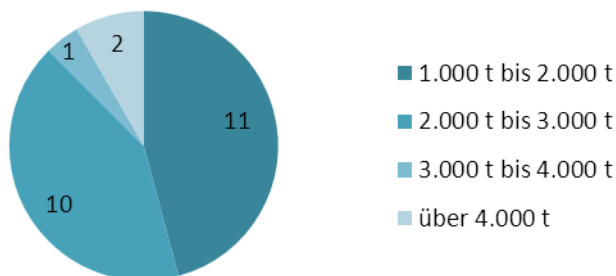
Abbildung 7: Neubauvolumen in der Tankschiffahrt in t (2008-2013) *



Quelle: IVR * Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz. Wert für 2013 basiert auf den ersten 11 Monaten des Jahres

Aus der Verteilung der Neubauten nach Tonnage-Größenklassen geht hervor, dass die Mehrzahl der Schiffe eine Tonnage von 1.000 bis 3.000 Tonnen aufweist.

Abbildung 8: Verteilung der Neubauten in der Tankschiffahrt nach Tonnage-Klassen *



Quelle: IVR; de Binnenvaartkrant. * Neubauten in den ersten 11 Monaten 2013

Beim Bau der Tankschiffe wird der Rumpf (Kasko) häufig in Ländern außerhalb von Westeuropa erstellt. Die Endfertigung der Schiffe erfolgt zumeist auf Werften in den Niederlanden. Im Jahr 2013 waren die Herkunftsländer von Kaskos in der Tankschiffahrt neben den Niederlanden (6 Kaskos) daher auch Rumänien (7 Kaskos), China (6 Kaskos), Serbien (3 Kaskos) und die Ukraine (1 Kasko).¹

¹ de Binnenvaartkrant / <http://www.vlootschouw.nl/> (abgerufen am 15. November 2013)

Fahrgastschifffahrt

Es gibt momentan rund 260 Kabinenschiffe auf europäischen Flüssen. Die Passagierkapazität dieser Schiffe liegt im Mittel bei 143 Personen, das mittlere Alter der Schiffe bei 17 Jahre. Aus den Orderbüchern geht ein stark ansteigender Neubautrend hervor. ¹ Lag die Neubaurate im Zeitraum 2005 bis 2010 noch bei rund 10 neuen Schiffen pro Jahr, so sind in 2012 16 neue Kreuzfahrtschiffe, und in 2013 23 neue Schiffe auf den europäischen Markt kommen. Für das Jahr 2014 wird mit bis zu 30 Schiffen gerechnet.

Getragen wird dieses Wachstum vom US-amerikanischen Markt, auf dem Flusskreuzfahrten als Kulturreisen in Europa bei einem gebildeten und zahlungskräftigen Publikum enormen Zuspruch erhalten. Hierzu trägt bei, dass europäische Flusskreuzfahrten im US-Fernsehen intensiv beworben werden.

Angesichts des hohen Potenzials auf der Nachfrageseite gibt es keine akuten Anzeichen für Überkapazität. Allerdings dürfen gewisse Szenarien nicht außer Acht gelassen werden, die zu einem schlagartigen, zumindest temporären Rückgang der Nachfrage führen können. Solche Szenarien beinhalten vor allem negative Ereignisse wie Terroranschläge in den USA oder ähnliche Ereignisse, die Reisewarnungen für US-Bürger nach sich ziehen.²

Es sind nach *IVR* Angaben nur 2 neue Tagesausflugsschiffe in Dienst gestellt worden, darunter ein Schiff für die Donau bei Regensburg.

V. Betriebsbedingungen im Jahre 2012 und in der ersten Hälfte 2013

Angesichts fehlender Statistiken zur Umsatzentwicklung der Rheinschifffahrt wird die entsprechende Entwicklung für die niederländische Binnenschifffahrt betrachtet. Letztere ist auf Grund der engen Verknüpfung mit der Rheinschifffahrt (niederländische Schiffe haben einen Anteil von 57 % am Binnenschiffsverkehr in Deutschland, mit steigender Tendenz)³ ein guter Indikator.

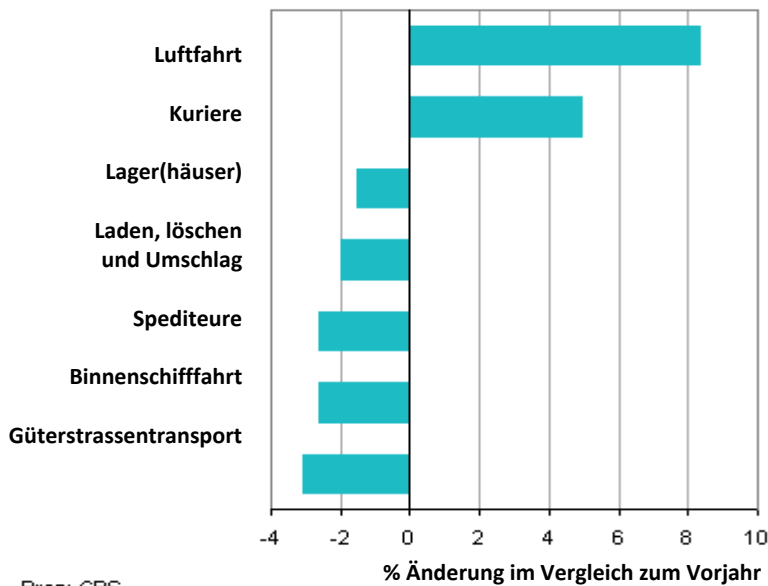
Nachdem es in den Jahren 2010 und 2011 noch leichte Steigerungen gegeben hatte, ist der Umsatz in der niederländischen Binnenschifffahrt nach Angaben des *CBS* im gesamten Jahr 2012 gesunken. Im ersten Halbjahr 2013 hat sich der Rückgang fortgesetzt. Dies zeigt folgende Grafik für das zweite Quartal, welche einen Rückgang um mehr als 2 % gegenüber dem Vorjahresquartal ausweist. Im Straßengüterverkehr war der Rückgang ähnlich stark.

¹ Quelle der Zahlen zur Kabinenschifffahrt: SeaConsult HAM GmbH. Vortrag „Greening measures and ecological aspects of river cruises“ von Hr. Helge Grammerstorf am 8. Oktober in Straßburg.

² Solche Ereignisse werden von Reedereien auf diesem Gebiet auch als „Panik-Szenarios“ bezeichnet.

³ Quelle: Deutsches Statistisches Bundesamt destatis – Schnellinformation zur Verkehrsstatistik vom 30. 10. 2013.

Abbildung 9: Umsatzentwicklung im Transportwesen, nach einzelnen Teilbranchen für das 2. Quartal 2013 in den Niederlanden



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek. (Meldung vom 2. September 2013) * Binnenvaart = Binnenschifffahrt; Goederenwegvervoer = Straßengüterverkehr; Luchtvaart = Luftfahrt.

Die Kostenentwicklung folgte in den ersten zwei Quartalen des Jahres 2013 dem leicht steigenden Trend der vergangenen Jahre, sodass sich das Betriebsergebnis im Durchschnitt der Branche verschlechtert hat.

Zahlreiche Unternehmen sind in eine finanzielle Schieflage geraten.¹ Dies gilt für die Trockenschifffahrt in stärkerem Maße als für die Tankschifffahrt. Der Grund liegt zum einen darin, dass in der Tankschifffahrt viel häufiger mit festen Frachtkontrakten gefahren wird, wodurch sich das Risiko des Spotmarktes vermeiden lässt.

Auch unterscheidet sich der Tankschifffahrtsmarkt hinsichtlich der Wettbewerbssituation etwas vom Trockenschifffahrtsmarkt. Auf Grund spezifischer Merkmale der Tankschifffahrt (hohe Sicherheits- und Qualitätsanforderungen beim Transport, Zertifizierung, etc.) ist er insgesamt weniger polypolistisch² geprägt, sodass die Verhandlungsposition der Anbieter beim Zustandekommen der Frachten höher ist. Dies wird noch dadurch erleichtert, dass es sich bei den Tankschifffahrtsunternehmen oft um größere Unternehmen (häufig Befrachtungsunternehmen) handelt.³

¹ Dennoch ist die Zahl der Konkurse bisher sehr begrenzt, was jedoch auch an dem wohlwollenden Verhalten vieler Banken liegt.

² Auf einem polypolistischen Markt gibt es sehr viele Anbieter die ein homogenes Produkt bzw. eine homogene Dienstleistung anbieten. Dadurch wird der Einfluss der Anbieter auf die Preissetzung sehr stark reduziert bzw. tendiert gegen Null.

³ Siehe hierzu auch den Bericht des ING Economisch Bureau: *Herstel binnenvaart uit zicht* (Mai 2013), S. 15.

VI. Perspektiven für 2014

Für die Jahre 2014 und 2015 rechnet die *Europäische Kommission*, wie auch der *Weltwährungsfonds*, mit einem leichten Anziehen des Wirtschaftswachstums in Europa.¹ Daraus ergeben sich, in Verbindung mit der Entwicklung einzelner Industriezweige, gewisse Schlussfolgerungen für die Beförderungsnachfrage in der Rheinschifffahrt.

Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt

Es gibt Gütersegmente, wie Erze und Metallabfälle, welche eine rückläufige Entwicklung auch für 2014 erwarten lassen. Für andere Güter, besonders für Kohle, ist ein Anstieg zu erwarten. Auch für Baustoffe ist der Ausblick leicht positiv, angesichts des weiter steigenden Auftragseingangs im Baugewerbe in Deutschland.² Bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Nahrungs- und Futtermitteln ist, wie in Abschnitt IIa) erwähnt, eine zunehmende Integration der Wasserstraße in die Logistikkette zu beobachten.

Vor dem Hintergrund der prozentualen Gewichte der einzelnen Gruppen (siehe Tabelle im Anhang) kann für die gesamte Trockenschifffahrt mit einem Anstieg von insgesamt 2 bis 3 % gerechnet werden. Dieser Anstieg wird auch für den Containertransport prognostiziert.

Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt

Ölpreis-Analysten gehen für das kommende Jahr von einer Fortsetzung des leicht fallenden Preistrends bei Rohöl und Ölprodukten aus. Dies dürfte, sofern die Witterung im Winter 2013/2014 nicht außergewöhnlich mild sein wird, einen weiteren Zuwachs bei den Beförderungen von Mineralölprodukten nach sich ziehen. Die Chemiebranche am Rhein verzeichnet derzeit rückläufige Auslandsumsätze, auf Grund der Wirtschaftskrise in vielen EU-Staaten.³ Für das kommende Jahr ist auf Grund der anhaltenden Rezession bei den Handelspartnern mit Stagnation bei der Beförderungsnachfrage zu rechnen.

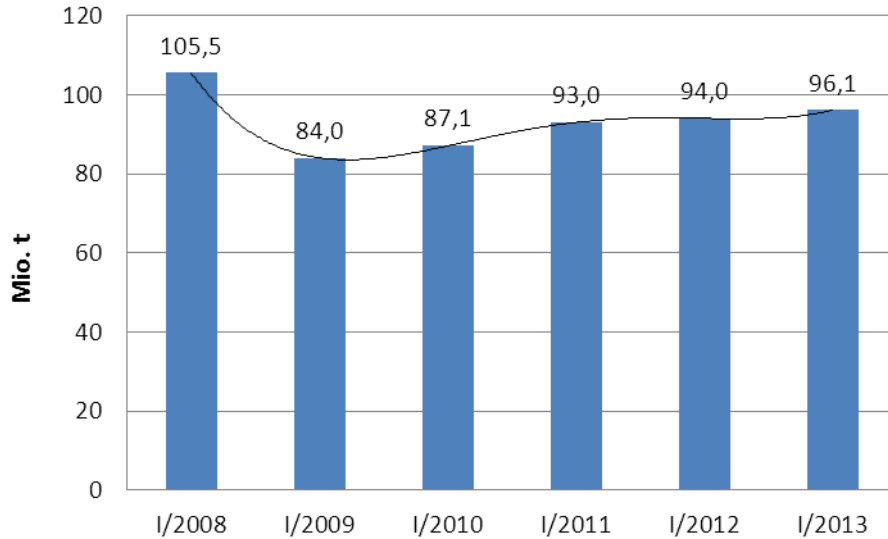
¹ Die EU-Kommission rechnet mit einem Zuwachs des realen BIP in der EU um 1,4 % in 2014 und um 1,9 % in 2015. Für den Euroraum wird 1,1 % (2014) bzw. 1,7 % (2015) prognostiziert. Der Internationale Weltwährungsfonds IWF rechnet für den Euroraum mit weniger als 1 Prozent Zuwachs in 2014.

² Für Deutschland steigt der Auftragseingang im Baugewerbe seit dem Jahr 2010 trendmäßig an. Getragen wird dieser Trend vor allem vom Wohnungsbau. Vgl.: destatis (2013), Bauhauptgewerbe - Lange Reihen zum Auftragseingang / Indizes.

³ Quelle: Verband der Chemischen Industrie VCI, Presseinfo vom 6.11.2013: Chemie startet verhalten ins zweite Halbjahr.

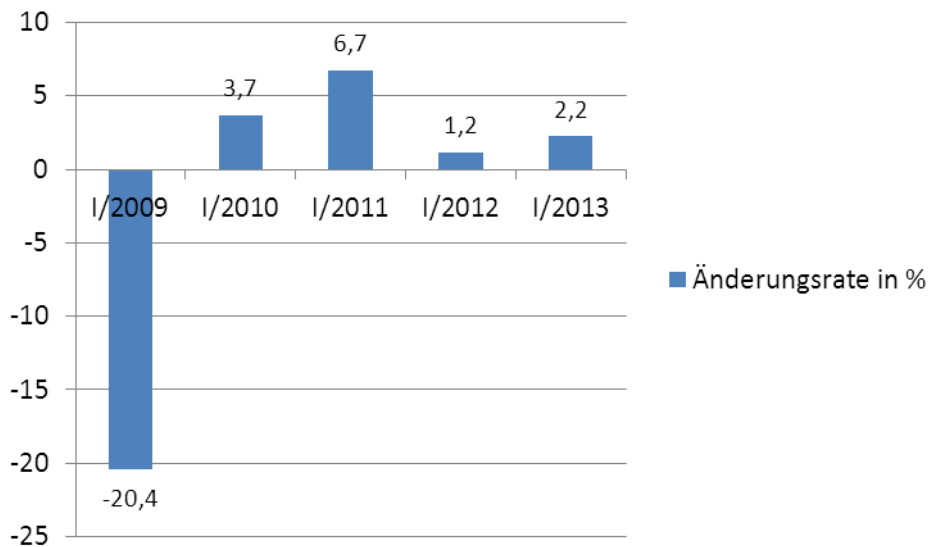
Abbildungen und Tabellen

Abb. 10: Rheinverkehr im ersten Halbjahr (2008-2013)



Quellen : Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

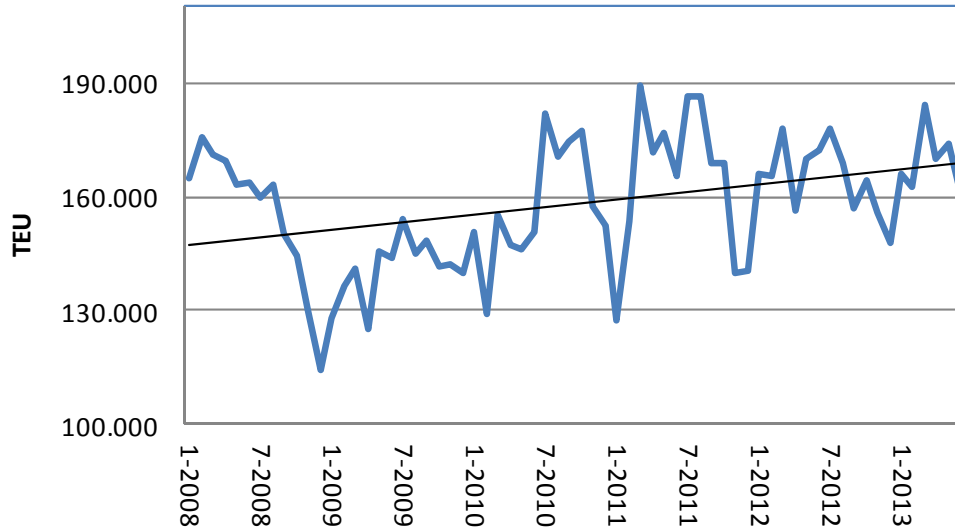
Abb. 11: Änderungsrate beim Rheinverkehr im ersten Halbjahr *



Quelle : Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis ; * Veränderungsrate gegenüber dem entsprechenden Halbjahr des Vorjahres

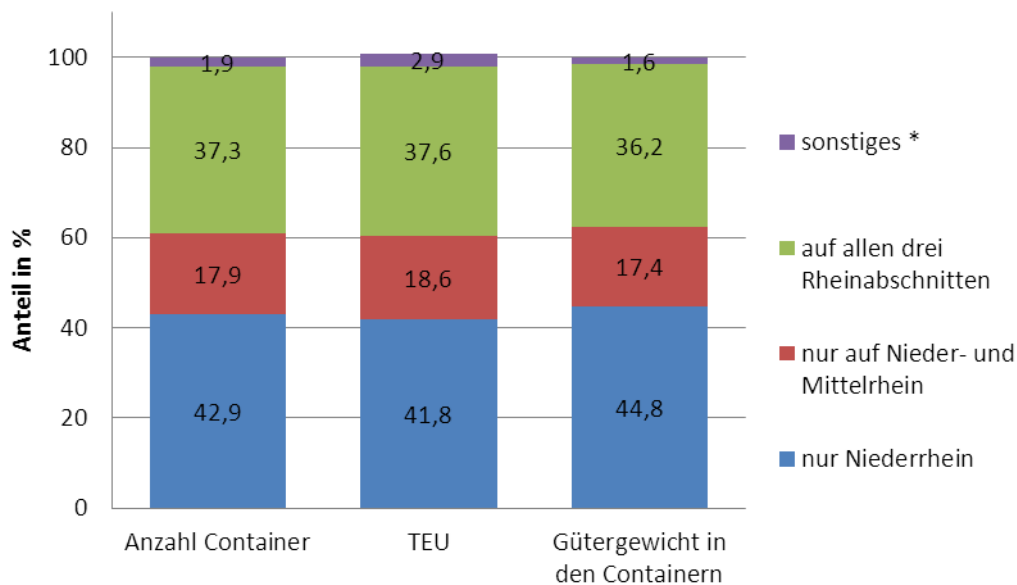
Abb. 12 : Monatliche Containertransporte auf dem traditionellen Rhein seit Beginn 2008

(in TEU)



Quelle: destatis

Abbildung 13 : Containerverkehr auf dem traditionellen Rhein nach den drei Rhein-Abschnitten (%)



Quelle: Berechnungen ZKR auf Basis von Daten des Deutschen Statistischen Bundesamtes (destatis). Werte gelten für das 1. Halbjahr 2013. * Die Rubrik „Sonstiges“ enthält drei Fälle: Beförderungen nur auf dem Oberrhein, Beförderungen nur auf dem Mittelrhein, und Beförderungen auf Mittel- und Oberrhein, nicht aber auf dem Niederrhein.

**Tabelle 4: Beförderungsaufkommen und Beförderungsleistung auf dem Rhein
im ersten Halbjahr 2013**

Gütersegment	Beförderungsvolumen (Mio. t)	Änderungsrate des Volumens in %	Beförderungsleistung (Mio. tkm)
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	6,3	+ 4,5	1.549
Nahrungs- und Futtermittel	3,3	+ 1,6	694
Erze	11,7	- 1,0	1.151
Metalle	5,4	+ 2,3	1.111
Sande, Erden & Baustoffe	12,0	+ 0,9	2.308
Kohle	17,2	+14,5	3.150
Mineralölprodukte	15,7	+ 6,0 %	4.116
Chemische Erzeugnisse	10,4	+/- 0 %	2.512
Übrige Güter *	14,1	- 3,8 %	3.934
GESAMT	96,1	+ 2,2 %	20.525

Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis. k.A. = keine Angaben. * auf Grund von Änderungen in der statistischen Güterklassifikation sind hier auch wichtige Bereiche wie Stahlschrott enthalten. Ein separater Ausweis dieser Kategorie ist jedoch aus statistischen Gründen (neue Güterklassifikation NST/R) nicht mehr möglich.

Bemerkung: Es gibt Gütersegmente, wie etwa die Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse, die über besonders weite Strecken befördert werden. Daher ist hier die Beförderungsleistung relativ hoch, im Vergleich zum Durchschnitt bzw. im Vergleich zu anderen Gütersegmenten.

Erze werden vor allem von Rotterdam ins Ruhrgebiet geliefert, was eine relativ kurze Distanz darstellt. Daher ist bei Erzen die Beförderungsleistung, im Vergleich zu der beförderten Menge, relativ gering. Dies zeigt besonders ein Vergleich mit der Beförderungsleistung von Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, aber auch mit jener der Sande, Erden & Baustoffe. Letztere werden oft vom Oberrhein-Gebiet bis in die Niederlande befördert, also über viel weitere Strecken als Erze.

Prognosen für 2014

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft und Nahrungs- und Futtermittel	Leicht positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen	14 %	+
Kohle	Kurz- bis mittelfristig erhöhen sich die Importkohlemengen auf Grund energiewirtschaftlicher Faktoren und abnehmender Kohleförderung	25 %	++
Stahlindustrie: Erze	Stahlprod. befindet sich in einer Überkapazitäts-Krise, angesichts der europäischen Rezession	17 %	-
Stahlindustrie: Metalle	Stahlprod. befindet sich in einer Überkapazitäts-Krise, angesichts der europäischen Rezession	8 %	-
Sande, Erden, Baustoffe	steigender Trend bei den Auftragseingängen in der Bauwirtschaft in Deutschland	17 %	+
Übrige Güter (darunter Container)	beständiges, aber nur leichtes Container-Wachstum	20 %	+
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschiffahrt			+
Erdölprodukte	Seitwärts-Entwicklung beim Ölpreis dürfte den Mineralölmarkt leicht beleben	60 %	+
Chemie	Chemische Industrie +/- 0 %;	40 %	0
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschiffahrt			+

Quellen:

Eurofer
 Euracoal
 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 %	----- / +++++

Tabelle 5 : Neubauten

Schiffstyp	2008			2009			2010		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Güterschubleichter	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Insgesamt	148	432 333	128168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Tankmotorschiffe	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Tankschubleichter	0	0		0	0		0	0	
Insgesamt	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Schubboote	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Schleppboote	4		3 890	5		7 780	1		810
Insgesamt	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Kabinenschiffe	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Ausflugsschiffe	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Insgesamt	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Schiffstyp	2011			2012			2013 *		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392	4	14.250	6.332
Güterschubleichter	15	43 000		8	18 492	0	3	12.962	0
Insgesamt	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392	7	27.212	6.332
Tankmotorschiffe	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333	24	58.900	26.900
Tankschubleichter	2	3 262	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	86	185 262	90 500	39	62 824	33 333	24	58.900	26.900
Schubboote	2		1 268	1	878	4 083	3	k.A.	k.A.
Schleppboote	1		5 280	4	0	21 120	0	0	0
Insgesamt	3		6 548	5	878	25 203	3	k.A.	k.A.
Kabinenschiffe	10		12 420	16	0	18 000	23	0	21 000
Ausflugsschiffe	9		2 421	4	0	1 131	2	0	722
Insgesamt	19		14 841	20	0	19 518	25	0	21 722

Quelle: IVR. * Daten liegen nur bis November vor. K.A. = noch keine Angaben vorhanden oder Angaben unvollständig

PROTOKOLL 14

Ausführungsbestimmungen zur Anerkennung schulischer Matrosenausbildungen in Unterzeichnerländern der multilateralen Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher

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 schulischer Matrosenausbildungen eine Maßnahme darstellt, die zum Ziel hat, die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern und dem Arbeitskräftemangel in der rheinischen Binnenschiffahrt wirksam entgegen zu treten.

in der Auffassung, dass Ausführungsbestimmungen erforderlich sind, um insbesondere eine gemeinsame Grundlage für die Anerkennung schulischer Matrosenausbildungen zu schaffen und Bedingungen für die Anerkennung festzulegen, die gewährleisten, dass der Sicherheitsstandard auf dem Rhein aufrechterhalten wird,

in der Feststellung, dass es sich angesichts der laufenden Arbeiten zur Harmonisierung der Berufsprofile bei der Anerkennung der Befähigungen nur um einen weiterentwicklungsfähigen Prozess handeln kann und dass der Wortlaut dieses Beschlusses in der Verwaltungsvereinbarung zu präzisieren ist, die mit den Staaten, die die multilaterale Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher bereits unterzeichnet haben, abzuschließen sind,

in dem Bewusstsein, dass es sich hierbei um einen ersten Schritt handelt, der spätestens zwei Jahre nach Anerkennung der ersten schulischen Matrosenausbildung einer Evaluierung bedarf,

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

nimmt die in der Anlage beigefügten Ausführungsbestimmungen für die Anerkennung schulischer Matrosenausbildungen aus Drittländern auf dem Rhein an.

Anlage

**Ausführungsbestimmungen
zur Anerkennung schulischer Matrosenausbildungen in Unterzeichnerländern der
multilateralen Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der
Schifferdienstbücher**

Präambel

Um die Gleichwertigkeit der Qualifikationen in der Binnenschifffahrt zu fördern, ist die Zentralkommission bereit, auf dem Rhein schulische Matrosenausbildungen für gültig zu erklären, die nach dem nachstehend aufgeführten Verfahren als gleichwertig anerkannt worden sind:

Voraussetzung für den Anerkennungsbeschluss ist neben der Gleichwertigkeit auch die Zweckmäßigkeit der Anerkennung. Ein Anspruch auf Anerkennung besteht nicht.

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

- ob eine angemessene Gegenseitigkeit besteht,
- ob die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit bestehen, die den Fortbestand der Gleichwertigkeit auch bei der künftigen Weiterentwicklung der Vorschriften gewährleistet.

Das Verfahren zur Anerkennung einer schulischen Matrosenausbildung bestimmter Schulen steht Unterzeichnerstaaten der multilateralen Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher offen.

1. Transparentes Verfahren für die Anerkennung schulischer Matrosenausbildungen

- a) Die Vertragsverwaltung, in deren Staat die Ausbildungseinrichtung liegt, stellt einen Antrag auf Anhörung bei der ZKR hinsichtlich der Anerkennung einer schulischen Matrosenausbildung. Der Antrag muss auch eine Erklärung über die Bereitschaft zur Gegenseitigkeit der Anerkennung von rheinischen schulischen Matrosenausbildungen enthalten. Ein ZKR-Mitgliedsstaat übernimmt die Rolle des Berichterstatters und begleitet den Antragsteller in seinem Vorgehen.
- b) Der antragstellende Drittstaat und der berichterstattende ZKR-Staat bereiten eine Anhörung in der Arbeitsgruppe STF/G vor. Der antragstellende Drittstaat präsentiert das konkrete Curriculum der Ausbildung und das innerstaatliche Verfahren zur Anerkennung dieser Ausbildung. Er gibt Auskunft über die Praxis des Eintragens von Ausbildungen in das anerkannte Schifferdienstbuch. Der berichterstattende ZKR-Staat präsentiert einen Vergleich der Ausbildung mit einer rheinischen Ausbildung. Dieser Vergleich bezieht sich auf das zu erzielende Ergebnis, d.h. die Kompetenzen die ein Matrose beherrschen muss und beruht darüber hinaus auf einem von einem gemeinsam ernannten Sachverständigen in der betreffenden Einrichtung erstellten Audit, das sich beispielsweise für die operative Ebene an Platina deliverable 3.13 anlehnen kann. Mindestvoraussetzung ist auch, dass der ausgebildete Matrose das in der RheinSchPersV vorgesehene Mindestalter von 17 Jahren erreicht hat.
- c) Nach der Anhörung prüft die Arbeitsgruppe STF/G den Antrag und gibt eine Stellungnahme zur Gleichwertigkeit ab. Die Arbeitsgruppe STF/G kann ergänzende Angaben fordern. Sie kann Vertreter der Ausbildungseinrichtung und der betreffenden Behörden sowie weitere Experten anhören.

- d) Der Ausschuss STF stimmt über die Stellungnahme der Arbeitsgruppe STF/G ab und legt sie ggf. dem Plenum der ZKR vor.
- e) Das Plenum der ZKR trifft die Entscheidung über die Gleichwertigkeit und Zweckmäßigkeit der Anerkennung.

2. Anforderungen an die formelle Gleichwertigkeit von schulischen Matrosenausbildungen

- a) Bei Antrag zur Eintragung der rheinischen Befähigung ist neben dem Diplom eine beglaubigte Übersetzung desselben vorzulegen, und zwar in der Amtssprache des Staates, in dem der Antrag gestellt wird.
- b) Es muss möglich sein, die Authentizität des Diploms zu überprüfen. Das dazu anwendbare Verfahren wird dafür im Rahmen der Anerkennung festgelegt.

3. Informations- und Kontrollmechanismen

- a) Die Schule, deren Matrosenausbildung anerkannt werden soll, erklärt sich bereit, die notwendigen Informationen auf Anfrage einer rheinischen zuständigen Behörde zu erteilen; das unter Punkt 1, Buchstabe b genannte Audit gehört ebenfalls zu diesen Informationen.
- b) Die ZKR-Mitgliedstaaten und die Staaten, deren schulische Matrosenausbildungen als gleichwertig anerkannt worden sind, informieren sich frühzeitig über beabsichtigte Änderungen und Entwicklungen, die die schulischen Matrosenausbildungen betreffen.
- c) Die ZKR lädt die Staaten, deren schulische Matrosenausbildung anerkannt worden ist, soweit erforderlich, zu einer gemeinsamen Sitzung ein.
- d) Zwischen der ZKR und den interessierten Staaten ist eine multilaterale Verwaltungsvereinbarung zu schließen, um insbesondere die Gegenseitigkeit der Anerkennung festzuschreiben und die Modalitäten für die Anerkennung der schulischen Matrosenausbildung zu präzisieren.

4. Wortlaut der Anerkennung

Der Wortlaut der Anerkennung wird in einer multilateralen Verwaltungsvereinbarung festgelegt. Er wird insbesondere folgende Ausführungen enthalten:

- a) Mit Anerkennung der nichtrheinischen schulischen Matrosenausbildung verpflichtet sich die ZKR, auf dem Rhein die Gültigkeit der von den anerkannten Schulen verliehenen Matrosendiplome anzuerkennen.
- b) Der Drittstaat, dessen Matrosenausbildung anerkannt wird, verpflichtet sich, auf seinen nationalen Wasserstraßen die Gültigkeit der von der ZKR anerkannten Matrosenausbildungen der ZKR-Staaten und aller anerkannten Matrosenausbildungen von Drittstaaten anzuerkennen.
- c) Unbeschadet des Artikels 5 Nummer 3 Absatz 1 der multilateralen Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher sind nur die zuständigen rheinischen Behörden befugt, in alle (rheinischen oder nichtrheinischen) Schifferdienstbücher Eintragungen der aufgrund anerkannter Matrosenausbildungen erlangten rheinischen Befähigung des Inhabers vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der für Befähigungen nach rheinischen Vorschriften vorgesehenen Seite des Schifferdienstbuches. Nur diese Eintragungen werden auf dem Rhein als gültig anerkannt.

- d) Unbeschadet des Artikels 5 Nummer 3 Absatz 2 der multilateralen Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher sind nur die zuständigen nationalen Behörden des Drittstaates befugt, auf der Seite des anerkannten Schifferdienstbuches für Befähigungen gemäß der nationalen Regelung Eintragungen vorzunehmen. Diese Eintragungen erfolgen auf der für Befähigungen nach nationalen Vorschriften 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.
- e) Die Bestimmung der zuständigen Behörden für Eintragungen der Befähigung des Inhabers erfolgt in allen anderen Fällen nach den in der Verwaltungsvereinbarung genannten Modalitäten.

PROTOKOLL 15

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen

1. Kapitel 14 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die allgemeinen und besonderen Bestimmungen zum Stillliegen. Darin werden nur jene Stellen genannt, an denen das Stilllegen von Schiffen erlaubt ist. Stellen, an denen das Stilllegen nur mit Einschränkungen erlaubt ist, werden hingegen nicht erwähnt.
2. Die Reede Mannheim-Ludwigshafen hat mehrere Änderungen erfahren:
 - In Ludwigshafen hat der Verkauf von Grundstücken an einen Investor zu einer teilweisen Entwidmung geführt. Die Containerumschlagsaktivitäten wurden in den Mundenheimer Hafen verlegt. Die Ufermauer blieb zwar im Besitz der Stadt Ludwigshafen. Die Stadt Ludwigshafen will das Liegen an dieser 670 m langen Mauer künftig jedoch nicht mehr erlauben. Ferner wurde eine Steinschüttung eingebaut. (Deshalb wurden die Änderungen in Nummer 1 und Nummer 2 Buchstabe b vorgenommen.)
 - In Mannheim Rheingau wurde der Gefahrgutliegeplatz um 100 m verlegt, da er stromaufwärts unerlaubterweise im Sicherheitsbereich eines Tanklagers lag. Seine Länge beträgt weiterhin 300 m. Der Liegebereich für Fahrzeuge ohne Gefahrgut grenzt an die andere Liegestelle direkt an und ist statt der ursprünglichen 950 m nun nur noch 850 m lang. Die beiden Liegestellen werden von der Schifffahrt selten genutzt. (Dies ist der Grund für die Änderungen in Nummer 2 Buchstabe a Ziffer i und Nummer 3 Buchstabe a.)
 - Die Änderung in Nummer 2 Buchstabe a Ziffer ii liegt darin begründet, dass der Hafen Mannheim die Liegestelle, die sich ursprünglich von km 424,76 bis km 425,00 erstreckte, um 60 m erweitert hat, um die Fahrgastschiff-Liegestelle an die Größe der modernen Fahrgastschiffe anzupassen und das Anlegen auf zwei Längen zu ermöglichen. Die Liegestelle gehört der Hafengesellschaft Mannheim. Des Weiteren wurde vom Hafen Mannheim für diesen Bereich zwischen km 424,76 und km 425,06 festgelegt, dass nur mit Erlaubnis des Hafenamtes Mannheim dort gelegen werden darf. Für den Bereich zwischen km 425,06 und km 425,36 wurde festgelegt, dass nur kurzfristiges Beifahren und Anlegen erlaubt ist. Das Staatliche Hafenamts Mannheim hat diese Regelungen bereits am 13.9.2012 mit einer schiffahrtspolizeilichen Anordnung auf der Grundlage der Hafenverordnung erlassen. Da diese beiden Bereiche nunmehr reglementiert sind, wurden sie aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung herausgenommen.
 - Die Kilometerangaben wurden auf zwei Dezimalstellen angepasst.
3. Trotz der Entwidmung des vorgenannten Bereiches gab es für die Schifffahrt, auch während der Havarie der Waldhof mit einem Verkehrsaufkommen von rund 200 Stillliegern, keinen Engpass von Liegeplätzen im Hafengebiet Mannheim-Ludwigshafen.
4. Nachfolgend wird das Ergebnis der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Mit den vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird eine Aktualisierung der Standorte der Liegestellen der Reede Mannheim-Ludwigshafen angestrebt.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Da sich die Nutzungsweise der Grundstücke bereits geändert hat und die Regelung zur Lagerung brennbarer Flüssigkeiten einen Sicherheitsbereich vorschreibt, der eine Verlegung der Liegestelle erforderlich machte, gibt es im Grunde keine Alternative.

Folgen dieser Änderungen

Die geänderten Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung entsprechen den heutigen Verhältnissen der Reede Mannheim-Ludwigshafen.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung würde mit den Verhältnissen vor Ort oder anderen Vorschriften nicht mehr übereinstimmen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Feststellung, dass die Reede Mannheim-Ludwigshafen Nutzungsänderungen erfahren hat, die eine Aktualisierung der Liegestellen erforderlich macht,

beschließt die in der Anlage aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2014 in Kraft.

Anlage

§ 14.03 RheinSchPV wird wie folgt geändert:

**„§ 14.03
Mannheim-Ludwigshafen**

1. Die Reede erstreckt sich vor Mannheim am rechten Ufer von km 412,35 bis km 417,15 und von km 423,50 bis km 431,80 sowie vor Ludwigshafen am linken Ufer von km 419,77 bis km 424,83 und von km 425,50 bis km 431,90.
2. Für Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, werden bestimmt:
 - a) Liegestellen am rechten Ufer
 - i. vor Mannheim-Rheinau
von km 413,40 bis km 414,25,
von km 414,56 bis km 414,90,
von km 415,50 bis km 416,75;
 - ii. vor Mannheim
von km 423,50 bis km 424,00,
von km 425,36 bis km 427,00,
von km 428,72 bis km 429,60,
von km 429,80 bis km 430,30;
 - b) Liegestelle am linken Ufer vor Ludwigshafen von km 425,50 bis km 426,20.
3. Für die Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen müssen, werden bestimmt:
 - a) Liegestellen am rechten Ufer
von km 413,10 bis km 413,40,
von km 430,30 bis km 431,10;
 - b) Liegestelle am linken Ufer von km 421,60 bis km 422,00.
4. Für Fahrzeuge, die bei der BASF Aktiengesellschaft laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, wird bestimmt:

Liegestelle am linken Ufer von km 426,20 bis km 431,47.“

PROTOKOLL 16

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)

1. Inland AIS ist ein aus der maritimen Schifffahrt kommendes System, das die Position und andere sicherheitsrelevante Informationen über ein Schiff automatisch an andere Schiffe versendet. Inland ECDIS ist ein System, das anhand einer elektronischen Binnenschifffahrtskarte Informationen, die für die Navigation wichtig sind, darstellt. Mit Hilfe von AIS kann ECDIS auch Informationen über andere Schiffe in der Umgebung anzeigen. Wenn alle Fahrzeuge auf einer Wasserstraße mit Inland AIS und Inland ECDIS ausgerüstet sind, erhält jeder Schiffsführer auf seiner elektronischen Binnenschifffahrtskarte eine graphische Darstellung aller Fahrzeuge, ergänzt um deren wichtigste sicherheitsrelevante Informationen. Erhebungen zeigen, dass auf dem Rhein derzeit etwa drei Viertel der Fahrzeuge mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät und mehr als 90 % mit Inland AIS ausgerüstet sind. Der hohe Ausrüstungsstand mit Inland AIS dürfte auch auf die entsprechenden Beihilfeprogramme der Mitgliedsstaaten der ZKR zurückzuführen sein.
2. Die von Inland AIS übertragenen Informationen müssen vollständig und verlässlich sein, damit die Schiffsführer diese für die Steuerung ihrer Fahrzeuge nutzen können. Unvollständige oder inkorrekte Informationen können zu Fehlinterpretationen der Verkehrslage und damit Fehlentscheidungen der Schiffsführer führen. Daher ist sicherzustellen, dass mit Ausnahme von wenigen Kleinfahrzeugen grundsätzlich alle Fahrzeuge und Verbände mit Inland AIS ausgerüstet sind, Inland AIS nutzen und die übertragenen Informationen korrekt sind.
3. Zur praktischen Nutzung der Inland AIS Informationen in der Schiffführung ist eine Darstellung auf einer elektronischen Karte notwendig. Amtlich herausgegebene elektronische Binnenschifffahrtskarten werden von den Behörden der Mitgliedstaaten für den gesamten Rhein entsprechend der geltenden Vorschriften entwickelt, aktualisiert und kostenlos zur Verfügung gestellt. Da die AIS Geräte keine Karten darstellen können, ist eine Kombination von Inland AIS und Inland ECDIS im sogenannten Informationsmodus geboten. Ersatzweise kann anstatt des Inland ECDIS-Systems auch ein vergleichbares Kartenanzeigergerät eingesetzt werden, mit dem sich die Informationen der Inland AIS Geräte auf elektronischen Karten anzeigen lassen.
4. Bereits seit einiger Zeit sind für Inland AIS alle Anforderungen definiert und ein Zulassungsverfahren für Inland AIS Geräte ist eingerichtet. Für Inland ECDIS im anspruchsvollen Navigationsmodus ist dies auch der Fall. Für den technisch einfacheren Informationsmodus sowie für vergleichbare Kartenanzeigergeräte sind die Anforderungen noch nicht festgelegt.
5. Die Rheinuferstaaten werden die ZKR über die von ihnen ergriffenen rechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Daten, die bei der Nutzung von Inland AIS übermittelt werden, vor Inkrafttreten der Änderungen der RheinSchPV unterrichten.
6. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung und von der niederländischen Delegation erstellten Folgenabschätzungen sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Versuche und die Erfahrungen mit bereits entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen haben gezeigt, dass die Kombination von Inland AIS in Verbindung mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigegerät dem Schiffsführer anschaulich und genau auf einer elektronischen Karte darstellt, wo sich Fahrzeuge in seiner Umgebung befinden und in welche Richtung sie sich bewegen. Diese Informationen ermöglichen insbesondere bei unsichtigem Wetter und auf kurvenreichen Abschnitten des Rheins dem Schiffsführer eine sichere Navigation. Zwar ermöglicht auch die Nutzung von Radar, andere Fahrzeuge in der Umgebung zu orten und dies genauer als mit Inland AIS, jedoch ist die Reichweite von Radar anders als die von Inland AIS. Ein Radarsystem kann im Gegensatz zu Inland AIS andere Schiffe nur orten, wenn sich keine Objekte dazwischen befinden. Mit Inland AIS kann hinter ein Hindernis wie einen Berg, ein Gebäude oder einen Deich geschaut werden, sodass an Wasserstraßenknotenpunkten der gesamte Verkehr „erfasst“ werden kann; in bergigen Gebieten kann um die Ecke geschaut und hinter einem Berg ein anderes Schiff geortet werden. Die technischen Prinzipien von Inland AIS und Radar weisen wesentliche Unterschiede auf. Beim Radarsystem handelt es sich um ein individuelles und autonomes System an Bord, bei einem Inland AIS-System dagegen um ein dependentes und kooperierendes System, das von Inland AIS-Geräten auf anderen Schiffen abhängig ist. Daher ersetzt Inland AIS Radar nicht, sondern stellt dazu eine sinnvolle Ergänzung dar. Von besonderer Bedeutung ist diese Ergänzung bei Begegnungen von sehr großen Fahrzeugen und Verbänden, da diese Begegnungen im Allgemeinen frühzeitiger eingeleitet werden müssen als die von kleinen Fahrzeugen. Inland AIS und Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigegerät) können daher dazu beitragen, nicht nur allgemein die Sicherheit und die Leichtigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern, sondern auch und insbesondere den aus der seit Jahrzehnten auf dem Rhein festzustellenden Zunahme der durchschnittlichen Fahrzeugabmessungen resultierenden zusätzlichen Risiken entgegenzuwirken.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Grundsätzlich könnte eine Nutzungs- und Ausrüstungsverpflichtung von Inland AIS unabhängig von einer ebensolchen Verpflichtung für Inland ECDIS eingeführt werden. Allerdings sind die Anzeigen der Inland AIS Geräte sehr klein und beschränken sich auf die Darstellung von Nummern und Buchstaben. Dies macht es dem Schiffsführer praktisch unmöglich, anhand der Inland AIS Signale mit einem Blick die anderen Fahrzeuge in seiner Umgebung zu erkennen und zu lokalisieren. Eine Verpflichtung allein für Inland AIS würde daher ohne weitere Maßnahmen nur eingeschränkt zu einer sicheren Navigation auf den Wasserstraßen beitragen. Wenn auf der Wasserstraße Schiffsverkehrsdienste (VTS) eingesetzt werden, sieht die Lage anders aus. In diesem Fall wird die Navigationssicherheit allein schon mit AIS erheblich verbessert, da das VTS Schiffe im Einsatzgebiet eindeutig erkennen kann. Die VTS-Dienste sollten so optimiert werden, dass die Sicherheit ausreichend gewährleistet ist. Da der Rhein Abschnitte sowohl mit als auch ohne VTS aufweist, ist eine gleichzeitige Inland AIS- und Inland ECDIS-Verpflichtung oder gleichwertig besser. Die Alternative der Einführung eines aktiven Verkehrsmanagements auf dem gesamten Rhein wäre für die zuständigen Verwaltungen sehr viel kostspieliger und schränkt außerdem die Freiheit der Schifffahrt ein.

Die Verpflichtung zur Ausrüstung mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät hätte schrittweise eingeführt werden können: In einem ersten Schritt könnten Verbände und die Fahrzeuge, die ein größeres Sicherheitsrisiko darstellen, nämlich Gefahrgutschiffe, Fahrgastschiffe und große Schiffe, zu einer Ausrüstung verpflichtet werden. In einem zweiten Schritt würden dann die verbleibenden Fahrzeuge, im Wesentlichen kleinere Trockengüterschiffe, ausgerüstet werden. Diese schrittweise Ausrüstung würde grob dem aktuellen Ausrüstungsstand mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät und den wirtschaftlichen Möglichkeiten der verschiedenen Fahrzeugkategorien entsprechen, da davon auszugehen ist, dass im allgemeinen kleinere Trockengüterschiffe einen geringeren Ausrüstungsgrad aufweisen und dass deren wirtschaftliches Potential geringer ist. Mit dem schrittweisen Vorgehen wäre zu erreichen gewesen, dass Verbände und Fahrzeuge mit einem größeren Sicherheitsrisiko sofort den vollständigen Nutzen der technologischen Vorteile erfahren. In Bezug auf die Sicherheit hätte eine solche schrittweise Verpflichtung jedoch zur Folge gehabt, dass Schiffe nur mit einem Inland AIS Gerät und ohne Anzeigesystem fahren, was die im obigen Abschnitt beschriebenen Folgen nach sich gezogen hätte.

Eine Alternative wäre gewesen, eine Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS und Inland ECDIS einzuführen, ohne vergleichbare Kartenanzeigergeräte zuzulassen. Diese Lösung wäre in technologischer Hinsicht die beste, allerdings ist die Zeit dafür aktuell noch nicht reif. Sie wäre in der Praxis mit erheblichen Kosten verbunden gewesen, die das Gewerbe vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschaftslage über die Maßen belastet hätten, und hätte mit Blick auf das angestrebte Ziel, nämlich der Anzeige eines sich in einer Entfernung von 1 bis 10 km befindlichen Schiffes auf einer elektronischen Karte, keinen signifikanten Mehrwert gebracht.

Eine weitere Alternative wäre, die Verpflichtung nicht einzuführen. Angesichts der Tatsache, dass Inland AIS aufgrund der von vielen Ländern gewährten Subventionen auf den meisten Schiffen vorhanden ist, führt diese Alternative zu einer zwar kleinen, aber doch bedeutsamen Anzahl von Schiffen, die kein AIS an Bord haben und als „AIS-System-Blindgänger“ dementsprechend spät geortet werden. Dies führte zu Sicherheitsproblemen.

Folgen dieser Änderungen

Aufgrund von Erhebungen kann davon ausgegangen werden, dass schon mehr als 90 % der betroffenen Fahrzeuge mit Inland AIS und etwa dreiviertel mit Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät ausgerüstet sind. 75 % der Schifffahrtsflotte entstünden durch eine Verpflichtung somit keine Investitionskosten. 15 % des Schifffahrtsgewerbes würden die Kosten für Investitionen in Inland ECDIS oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät und 10 % für eine vollständige Ausrüstung mit Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät entstehen.

Die für alle entstehenden Folgekosten der Ausrüstungsverpflichtung setzen sich zusammen aus den Kosten für die Laufendhaltung der Software und der elektronischen Karten sowie eventuellen Kosten für Reparaturen oder Ersatz der eingebauten Geräte. Demgegenüber stehen die erleichterte Navigation der Fahrzeuge sowie eine Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit der Rheinschifffahrt.

Die Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) hat zur Folge, dass zum einen alle Fahrzeuge jederzeit lokalisiert werden können, und zum anderen diese Informationen auf einer Karte dargestellt werden. Aus Sicherheitsgründen und für eine bessere Nutzung der Liegestellen ist vorgesehen, dass Fahrzeuge auch beim Stillliegen die Inland AIS-Geräte eingeschaltet haben müssen, außer auf bestimmten Wasserflächen, die von der Fahrinne baulich getrennt sind. Daher sind begleitende Maßnahmen zum Datenschutz erforderlich. Diese Maßnahmen sind von den Rheinuferstaaten zu ergreifen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Da mehr als 90 % aller betroffenen Fahrzeuge der Rheinschifffahrt bereits über die Inland AIS Ausrüstung verfügen und über 75 % der betroffenen Fahrzeuge mit Inland ECDIS (oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät) ausgerüstet sind, könnten Schiffsführer sich auf die von Inland AIS gelieferten (und von dem Anzeigesystem dargestellten) Informationen verlassen und fälschlicherweise davon ausgehen, dass ihnen die AIS Signale aller Fahrzeuge in der Umgebung angezeigt werden. Dies würde in Einzelfällen dazu führen, dass Fahrzeuge, die kein Inland AIS Gerät an Bord haben, sehr spät erkannt werden, woraus die Gefahr eines Zusammenstoßes erwachsen könnte. Diese Gewöhnung an Inland AIS würde den grundsätzlichen Sicherheitszugewinn durch die Nutzung von Inland AIS teilweise in Frage stellen.

Ergebnisse von Folgenabschätzungen zur Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Inland ECDIS Gerät oder einem vergleichbarem Kartenanzeigergerät

a) Hintergrund des Vorschlags

Die Einführung der Verpflichtung zum Inland AIS auf dem Rhein ist ein Meilenstein bei der Einführung des Inland AIS, die im November 2006 begonnen wurde. Im November 2006 wurde vom niederländischen Minister für Verkehr eine Vereinbarung mit dem Gewerbe unterzeichnet, in der u. a. eine Einführung von Inland AIS auf freiwilliger Basis für das „Tracking & Tracing“ vereinbart wurde. Diese Vereinbarung wurde von drei Pilotprojekten begleitet, in deren Rahmen insgesamt 1.000 Schiffe auf Staatskosten mit Inland AIS Geräten ausgerüstet wurden. Diese Pilotprojekte wurden durch Subventionen in den Niederlanden, Deutschland, Belgien und Frankreich weiter verfolgt. Früher gewährten auch Österreich und Ungarn Subventionen. Dank dieser Subventionen sind zurzeit mehr als 8.000 Schiffe in Westeuropa mit Inland AIS ausgestattet. Die Subventionen selbst wurden von den betroffenen Ländern mit Unterstützung aus dem EU TEN-V Programm finanziert.

Zu Beginn der Einführung wurde mit dem Gewerbe in den Niederlanden abgesprochen, ab einer bestimmten Ausrüstungsquote (70 %) aus Gründen der Sicherheit der Schifffahrt Inland AIS verbindlich einzuführen. Mittlerweile hat die Ausrüstungsquote auf dem Rhein die 90 %-Marke schon deutlich überschritten.

Für Inland ECDIS Geräte gab es keine Subventionsprogramme, die mit denen für Inland AIS Geräte vergleichbar waren, nicht zuletzt deshalb, weil die Schiffseigner ein großes Eigeninteresse an einer Ausrüstung haben. Die Ausrüstungsquote für Inland ECDIS Geräte auf dem Rhein dürfte bei etwa 75 % liegen.

b) Sonstige relevante Regelungen

Auf dem Rhein existiert keine vergleichbare Gesetzgebung in Bezug auf die vorgeschriebene Einführung von Inland AIS. Die EU-RIS-Richtlinie 2005/44 sieht die Einführung dieser Technik für den Fall vor, dass die Wasserstraßenverwaltung eine automatische Melde- und Folgepflicht einführt. Die Europäische Kommission hat erklärt, selbst keine Initiative hinsichtlich der verbindlichen Einführung von Inland AIS für die Binnenschifffahrt ergreifen zu wollen, sondern es den lokalen Wasserstraßenverwaltungen zu überlassen, dies eventuell im Rahmen der Verwaltung der Wasserstraßen zu tun. Am 1. Juli 2008 wurde Inland AIS in Österreich und am 1. Januar 2012 im Hafen Antwerpen sowie in Ungarn verbindlich eingeführt.

Nach vorstehender EU-Richtlinie sind die Mitgliedsstaaten der ZKR, die auch der EU angehören, verpflichtet, elektronische Binnenschifffahrtskarten nach dem Inland ECDIS Standard für vielbefahrene Wasserstraßen zur Verfügung zu stellen.

c) Überblick über die Beteiligten

Die wichtigsten Beteiligten bei der Einführung von Inland AIS und Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) sind die Binnenschiffahrtsunternehmen, vertreten von den unabhängigen Verbänden ESO und EBU, die auch von der ZKR anerkannt sind.

Diese beiden Verbände haben sich im Rahmen von Anhörungen des Polizeiausschusses dafür ausgesprochen, eine verbindliche Einführung von Inland AIS zu unterstützen.

d) Kosten für das Gewerbe

Für jene Teile des Gewerbes, die sich an den Subventionsprogrammen für Inland AIS beteiligt haben, sind die Investitionskosten für Inland AIS Geräte im Gefolge der verbindlichen Einführung gleich Null. Jedoch wird ein Inland AIS Gerät zu gegebener Zeit ersetzt werden müssen. Ausgehend von einer Lebensdauer eines AIS Gerätes von 20 Jahren wären die Geräte ab 2029 zu ersetzen. Auf der Grundlage der Preise von 2012 ist mit Kosten von ungefähr 1.700 € bis 3.000 € pro Schiff zu rechnen.

Für Inland ECDIS Geräte oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte betragen die Investitionen in Hard- und Software pro Schiff ungefähr 400 bis 1.500 €, wobei der Unternehmer die Möglichkeit hat, einen jährlichen Wartungs- und Update-Vertrag für ungefähr 400 € abzuschließen. Er ist dazu aber nicht verpflichtet.

Für 15 % des Schifffahrtsgewerbes würden Kosten für Investitionen in Inland ECDIS oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät und für 10 % für eine vollständige Ausrüstung mit Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät entstehen.

Die Investitionskosten pro Fahrzeug können

- nur für Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) rund 0,1 % bis 2 % des Jahresumsatzes;
- für Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) plus Inland AIS rund 0,5 % bis 4 % des Jahresumsatzes

betragen. Der obere Wert gilt jeweils für Fahrzeuge mit einem relativ geringen Jahresumsatz.

Auch für Sportfahrzeuge mit einer Länge von 20 m oder mehr werden Kosten durch die vorgesehenen Änderungen der RheinSchPV entstehen. Die Kosten pro Fahrzeug sind ähnlich denen der gewerblichen Schifffahrt. Die Anzahl der Fahrzeuge beträgt jedoch nur einen Bruchteil derjenigen der gewerblichen Schifffahrt.

e) Nutzen des Gewerbes

Der Nutzen des Gewerbes besteht in einem geringeren Unfallrisiko und der Möglichkeit einer Verkürzung der Reisedauer, da schwierige Stellen schneller passiert werden können. Ein Teil des Binnenschiffahrtsgewerbes kann seine Attraktivität den Kunden gegenüber vergrößern, da AIS-Kunden die Möglichkeit erhalten, ihre Ladung zu verfolgen.

f) Kosten und Nutzen für die Verwaltung (und ggf. die Nutzer)

Der Nutzen für die Verwaltung liegt in einem effektiveren Verkehrsmanagement, niedrigeren Kosten und einer besseren Dienstleistungsqualität.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

in der Überzeugung, dass eine allgemeine Nutzung von Inland AIS und Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigegerät auf Fahrzeugen der Rheinschifffahrt wesentlich zu der Erreichung dieses Ziels beitragen wird,

in dem Bewusstsein, dass die Rheinflotte bereits überwiegend mit Inland AIS und Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigegerät ausgerüstet ist,

in der Erwartung, dass sich langfristig ausschließlich Inland ECDIS am Markt etablieren wird,

in der Erkenntnis, dass der volle Nutzen von Inland AIS nur dann erreicht werden kann, wenn grundsätzlich alle betroffenen Fahrzeuge sowohl mit Inland AIS als auch einem elektronischen Kartenanzeigegerät ausgerüstet sind und dass dafür eine rechtsverbindliche Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung der Fahrzeuge erforderlich ist,

beschließt die Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind,

beauftragt ihren Polizeiausschuss,

- die technischen Empfehlungen und Mindestanforderungen für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigegeräte einschließlich ihrer elektronischen Binnenschifffahrtskarten festzulegen,
- die Entwicklung des Ausrüstungsstandes von Inland ECDIS zu beobachten,

missbilligt die frei zugängliche Veröffentlichung von AIS Daten ohne Einwilligung der Betroffenen und bittet ihre Mitgliedsstaaten, die auch Rheinuferstaaten sind, vor Inkrafttreten der Änderungen der RheinSchPV die zum Schutz der Daten, die bei der Nutzung von Inland AIS übermittelt werden, gegebenenfalls noch notwendigen rechtlichen Maßnahmen zu ergreifen und die Zentralkommission darüber zu unterrichten.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2014.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu Kapitel 4 wird wie folgt gefasst:*

**„SCHALLZEICHEN DER FAHRZEUGE; SPRECHFUNK;
INFORMATIONSD- UND NAVIGATIONSDGERÄTE“.**

b) *Die Angabe zu Kapitel 4 Abschnitt III wird wie folgt eingefügt:*

„Abschnitt III. Informations- und Navigationsgeräte“.

c) *Die Angabe zu § 4.07 wird wie folgt gefasst:*

„§ 4.07 Inland AIS und Inland ECDIS“.

2. *§ 1.10 Nummer 1 Buchstabe I wird wie folgt gefasst:*

„I) die Urkunde(n) „Frequenzzuteilung“ oder die „Zuteilungsurkunde“,“.

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

„KAPITEL 4

**SCHALLZEICHEN DER FAHRZEUGE; SPRECHFUNK;
INFORMATIONSD- UND NAVIGATIONSDGERÄTE“.**

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

„Abschnitt III. Informations- und Navigationsgeräte“.

5. *§ 4.07 wird wie folgt gefasst:*

„§ 4.07

Inland AIS und Inland ECDIS

1. Fahrzeuge müssen mit einem Inland AIS Gerät nach § 7.06 Nummer 3 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgestattet sein. Das Inland AIS Gerät muss in einem guten Betriebszustand sein.

Satz 1 gilt nicht für folgende Fahrzeuge:

a) Fahrzeuge von Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen, ausgenommen das Fahrzeug, das die Hauptantriebskraft stellt,

- b) Kleinfahrzeuge, ausgenommen Fahrzeuge der Polizei, die mit einem Radargerät ausgerüstet sind, und Fahrzeuge, die mit einem Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder einem nach dieser Verordnung als gleichwertig anerkannten Zeugnis versehen sind,
 - c) Schubleichter ohne eigene Triebkraft.
2. Das Inland AIS Gerät muss ständig eingeschaltet sein und die eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen.

Satz 1 gilt nicht,

- a) wenn sich die Fahrzeuge in einem Übernachtungshafen nach § 14.11 Nummer 1 befinden,
- b) wenn die zuständige Behörde eine Ausnahme für Wasserflächen, die von der Fahrerin baulich getrennt sind, gewährt hat,
- c) für Fahrzeuge der Polizei, wenn die Übermittlung von AIS Daten die Erfüllung polizeilicher Aufgaben gefährden würde.

Fahrzeuge nach Nummer 1 Satz 3 Buchstabe a müssen an Bord vorhandene Inland AIS Geräte ausschalten, solange diese Fahrzeuge Teil des Verbands sind.

3. Fahrzeuge, die mit einem Inland AIS Gerät ausgerüstet sein müssen, ausgenommen nicht freifahrende Fähren, müssen zusätzlich mit einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät, das mit dem Inland AIS Gerät verbunden sein muss, ausgestattet sein und dieses zusammen mit einer aktuellen elektronischen Binnenschiffahrtkarte nutzen.
4. Es müssen mindestens folgende Daten gemäß Kapitel 2 des Standards Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschiffahrt übermittelt werden:
- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
 - b) Schiffsname;
 - c) Schiffstyp bzw. Verbandsgattung;
 - d) einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), oder, für die Seeschiffe sofern keine ENI erteilt wurde, die IMO Nummer;
 - e) Länge über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
 - f) Breite über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
 - g) Position (WGS 84);
 - h) Geschwindigkeit über Grund;
 - i) Kurs über Grund;
 - j) Zeitangabe der elektronischen Positionsermittlung;
 - k) Navigationsstatus gemäß Anlage 11;
 - l) Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug mit einer Genauigkeit von 1 m gemäß Anlage 11.

5. Der Schiffsführer muss folgende Daten bei Änderungen umgehend aktualisieren:
 - a) Länge über alles mit einer Genauigkeit von 0,1 m gemäß Anlage 11;
 - b) Breite über alles mit einer Genauigkeit von 0,1 m gemäß Anlage 11;
 - c) Verbandsgattung;
 - d) Navigationsstatus gemäß Anlage 11;
 - e) Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug mit einer Genauigkeit von 1 m gemäß Anlage 11.

6. Kleinfahrzeuge, die AIS nutzen, dürfen nur ein Inland AIS Gerät nach § 7.06 Nummer 3 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, ein nach den Vorschriften der IMO typzugelassenes AIS Gerät der Klasse A oder ein AIS Gerät der Klasse B verwenden. AIS Geräte der Klasse B müssen den einschlägigen Anforderungen der Empfehlung ITU-R M.1371, der Richtlinie 1999/5/EG (RTTE) und der internationalen Norm IEC 62287-1 oder 2 (einschließlich DSC Kanalmanagement) entsprechen. Das AIS Gerät muss in einem guten Betriebszustand sein und die in das AIS Gerät eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen.

7. Kleinfahrzeuge, denen keine einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) erteilt wurde, brauchen die Daten nach Nummer 4 Buchstabe d nicht zu übermitteln.

8. Kleinfahrzeuge, die AIS nutzen, müssen zusätzlich mit einer in einem guten Betriebszustand befindlichen und auf Empfang geschalteten Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgerüstet sein.“

6. Folgende Anlage 11 wird angefügt:

„Anlage 11

DATEN, DIE IN DAS INLAND AIS GERÄT EINZUGEBEN SIND: ERLÄUTERUNG DES „NAVIGATIONSSTATUS“ UND DES „BEZUGSPUNKTES DER POSITIONSDATEN AUF DEM FAHRZEUG“

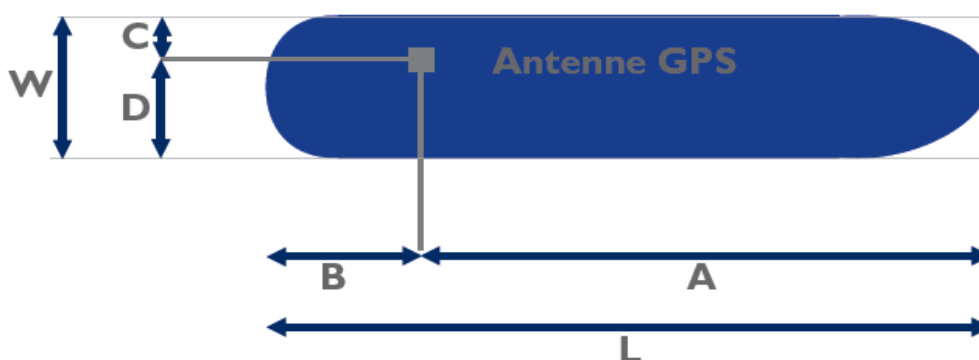
1. Navigationsstatus

0	under way using engine	in Fahrt mit Motorkraft
1	at anchor	vor Anker
2	not under command	manövrierunfähig
3	restricted manoeuvrability	manövierbehindert
4	constrained by her draught	durch Tiefgang beschränkt
5	moored	festgemacht
6	aground	auf Grund
7	engaged in fishing	beim Fischfang
8	under way sailing	in Fahrt unter Segel
9 bis 13	reserved for future uses	reserviert für künftige Nutzung
14	AIS-SART (active);	AIS-SART (aktiv)
15	Not defined	nicht definiert

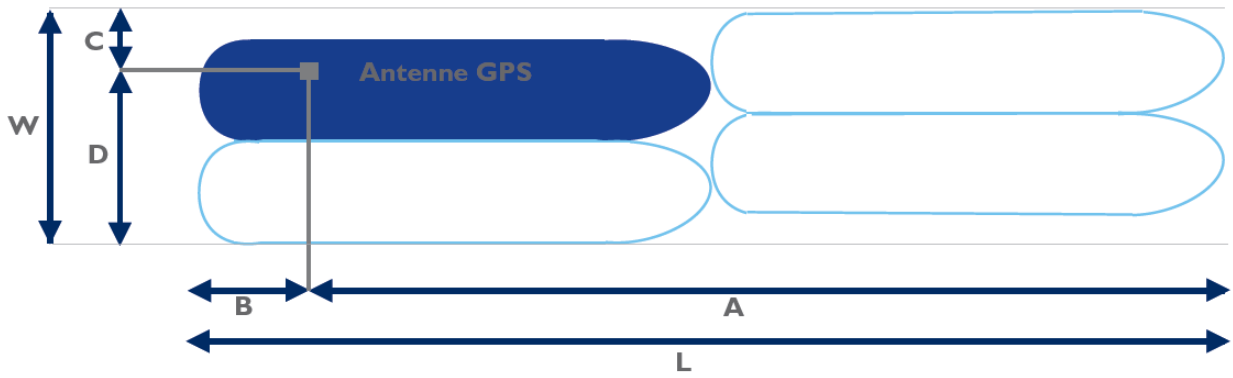
2. Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug

Der Schiffsführer muss die Werte für A, B, C, D mit einer Genauigkeit von 1 m eingeben.

Das Maß A ist in Richtung des Bugs ausgerichtet.



Erläuterungen zu den W, L, A, B, C, D Werten für ein Fahrzeug



Erläuterungen zu den W , L , A , B , C , D Werten für einen Verband“.

PROTOKOLL 17

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9

1. In der Plenartagung im Herbst 2012 wurde ein Beschluss zur Änderung der §§ 12.02, 12.03 und der Anlage 9 (Protokoll 2012-II-13) durch eine Anordnung vorübergehender Art für den Zeitraum vom 1. Dezember 2013 bis 30. November 2016 angenommen.

In der deutschen Fassung des Beschlusses ist von „Lichtwahrschau“ die Rede. Ins Niederländische wurde dieser Ausdruck mit „lichtwaarschuwing“ oder „waarschuwingpost“ übersetzt. Da der Ausdruck „lichtwaarschuwing“ im Niederländischen nicht existiert, wird vorgeschlagen, ihn in den §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 durch „waarschuwingpost“ zu ersetzen.

2. Nachfolgend wird das Ergebnis der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung sollen die niederländische Sprachfassung der §§ 12.02, 12.03 und der Anlage 9 klarifizieren. Die übrigen Sprachfassungen sind nicht betroffen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Der derzeitige Wortlaut der niederländischen Fassung ist nicht verständlich, eine Alternative ist daher nicht denkbar.

Folgen dieser Änderungen

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird in der Substanz nicht geändert. Der Wortlaut der niederländischen Fassung wird klarifiziert.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wäre in der niederländischen Fassung nicht verständlich.

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Annahme eines Beschlusses (Protokoll 2012-II-13) zur Änderung der §§ 12.02, 12.03 und der Anlage 9 durch eine Anordnung vorübergehender Art für den Zeitraum vom 1. Dezember 2013 bis 30. November 2016,

in der Erwägung, dass die niederländische Fassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung aufgrund der Verwendung eines in der niederländischen Sprache nicht existierenden Ausdrucks unverständlich ist,

beschließt in Form einer Anordnung vorübergehender Art die diesem Beschluss beigefügte Änderung der niederländischen Fassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung; das Gültigkeitsende dieser Anordnung entspricht dem Gültigkeitsende des durch sie geänderten Textes.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Juni 2014 bis zum 30. November 2016.

**Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
(betrifft nur die niederländische Fassung)**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 12.02 wird wie folgt gefasst:*

„12.02 Waarschuwingenposten“.

b) *Die Angabe zu Anlage 9 wird wie folgt gefasst:*

„Bijlage 9: Waarschuwingenpost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43“.

2. *§ 12.02 wird wie folgt geändert:*

a) *Die Überschrift wird wie folgt gefasst:*

„Artikel 12.02

Functie van de waarschuwingenposten op het riviergedeelte Oberwesel - St. Goar“.

b) *Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:*

„5. De waarschuwingenposten kunnen bovendien de volgende tekens geven:

a) op post A

aa) een alleen voor de afvaart zichtbaar wit licht:

an de afvaart wordt aangeduid dat de waarschuwingenpost in bedrijf is.“

3. *§ 12.03 Nummer 6 einleitender Satz wird wie folgt gefasst:*

„6. Is de waarschuwingenpost buiten bedrijf, gelden, behalve voor een klein schip, de volgende voorschriften:“.

4. *Die Überschrift der Anlage 9 wird wie folgt gefasst:*

„Waarschuwingenpost Oberwesel - St. Goar km 548,50 - 555,43“.

PROTOKOLL 18

Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste am Rhein

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

Änderung der Untersuchungsordnung hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)

1. Die Zentralkommission beabsichtigt, Fahrzeuge der Rheinschifffahrt zur Ausrüstung mit Inland AIS Geräten und zu deren Nutzung zu verpflichten. Diese Verpflichtung soll durch eine definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) herbeigeführt werden. Bisher lag die Ausrüstung und Nutzung im Ermessen der Schiffseigner und Schiffsführer. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) schreibt für Inland AIS Geräte ein Typzulassungsverfahren vor. Die Vorschriften sind als Anordnungen vorübergehender Art erlassen, da mit diesen Geräten und Vorschriften Erfahrungen gesammelt werden sollten, die auch zu verschiedenen Anpassungen der Vorschriften geführt haben. Mit der vorgesehenen Beschlussfassung zur Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung durch eine definitive Änderung der RheinSchPV ist es angebracht, auch die Vorschriften der RheinSchUO für Inland AIS Geräte definitiv zu fassen. Materiel ändert sich die RheinSchUO dadurch nicht.
2. Da die definitiven Änderungen erst zum 1. Dezember 2014 in Kraft treten können, sind Anordnungen vorübergehender Art, die bereits zum 31. März 2014 auslaufen, bis zum 30. November 2014 zu verlängern.
3. 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

Durch die vorgesehene Umwandlung in definitive Änderungen wird Rechtssicherheit erreicht und künftige Verlängerungen der Anordnungen vorübergehender Art werden entbehrlich.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Von der vorgeschlagenen definitiven Änderung der RheinSchUO könnte abgesehen werden.

Folgen dieser Änderungen

Die Änderungen haben keine materiellen Folgen, da es sich lediglich um eine formelle Änderung der RheinSchUO handelt.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Schiffseigner und Gerätehersteller könnten das Weiterbestehen der Anordnungen vorübergehender Art so verstehen, dass die ZKR beabsichtigt, die Vorschriften demnächst nochmals zu ändern.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, ihre technischen Standards kontinuierlich und bedarfsgemäß weiter zu entwickeln und somit durch technische Innovationen die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu fördern,

mit Hinweis auf ihren Beschluss, wonach Fahrzeuge der Rheinschifffahrt zur Ausrüstung mit Inland AIS Geräten und zu deren Nutzung verpflichtet sind,

getragen von dem Wunsch der Industrie und des Schifffahrtsgewerbes nach klaren und eindeutigen Regeln,

I

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

- a) § 1.01 Überschrift von Nr. 88a und Nr. 88a - Navigationsgeräte
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-26).
- b) § 7.06 Überschrift - Navigationsgeräte
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-26).
- c) Anlage N, Teil I, Überschrift, Abschnitt B und C, - Anforderungen an Inland AIS Geräte
(angenommen mit Beschluss 2011-I-14).
- d) Anlage N, Teil II und III, Verzeichnis 1 und 4 – Anforderungen an Inland AIS Geräte
(angenommen mit Beschluss 2007-II-24, zuletzt verlängert mit Beschluss 2010-II-26).

Die Vorschriften gelten vom 1. April 2014 bis zum 30. November 2014.

II

beschließt die Änderungen zu den §§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 und Anlage N der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2014. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Dezember 2014 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

Anlage zu Protokoll 19

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

Die Angabe zu § 7.06 wird wie folgt gefasst:

„7.06 Informations- und Navigationsgeräte“.

2. *§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a und Nr. 88a, wird wie folgt gefasst:*

„Informations- und Navigationsgeräte

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

3. *§ 7.06 wird wie folgt geändert:*

a) *Die Überschrift wird wie folgt gefasst:*

„§ 7.06

Informations- und Navigationsgeräte“.

b) *Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*

„3. Inland AIS Geräte müssen einem von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens auf Grundlage des Test Standards (Beschluss 2007-I-15), Edition 2.0, zugelassenen Typ entsprechen.

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

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

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

Die Angabe zu 7.06 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„7.06 Nr. 3	Inland AIS Geräte	Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden“.
-------------	-------------------	---

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

Die Angabe zu 7.06 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„7.06 Nr. 3	Inland AIS Geräte	Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden	1.12.2013“
-------------	-------------------	---	------------

6. Anlage N, wird wie folgt gefasst:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil I

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

A. Anforderungen an Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte müssen die Anforderungen des im Beschluss 2007-I-15 enthaltenen Test Standards, Edition 2.0, einhalten. Die Einhaltung wird durch eine Typgenehmigungsprüfung einer zuständigen Behörde nachgewiesen.

B. Einbau und Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten an Bord

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

1. Der Einbau der Inland AIS Geräte darf nur durch eine Fachfirma erfolgen, die von der zuständigen Behörde anerkannt ist.
2. Das Inland AIS Gerät muss im Steuerhaus oder an einer anderen gut zugänglichen Stelle eingebaut sein.
3. Die Funktionalität eines internen oder externen MKD (integrierte Eingabe-/Anzeigeeinheit) muss für den Rudergänger zugänglich sein. Alarm- und Statusinformationen des Inland AIS Gerätes müssen sich im direkten Sichtbereich des Rudergängers befinden. Jedoch können andere Geräte, die zum Navigieren benutzt werden, einen höheren Stellenwert bezüglich der direkten Sicht haben. Alle Warnlampen müssen nach dem Einbau sichtbar bleiben.
4. Es muss optisch erkennbar sein, ob das Gerät in Betrieb ist. Das Gerät muss über einen ausfallsicheren Stromkreis mit eigener Absicherung ständig mit elektrischer Energie versorgt werden und direkt an diese Versorgung angeschlossen sein.
5. Die Antennen der Inland AIS Geräte sind so zu installieren und an die Geräte anzuschließen, dass diese unter allen normalen Betriebsbedingungen sicher funktionieren. Andere Geräte dürfen nur dann angeschlossen werden, wenn die Schnittstellen beider Geräte kompatibel sind.

6. Es dürfen nur typzugelassene externe Sensoren mit dem Inland AIS Gerät verbunden werden. Die externen Sensoren, die mit dem Inland AIS Gerät verbunden sind, müssen in Übereinstimmung mit den folgenden entsprechenden maritimen Standards typzugelassen sein.

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2004 Part 3 : GNSS principles

7. Vor der ersten Inbetriebnahme nach dem Einbau, bei Erneuerungen respektive Verlängerungen des Schiffsattests (ausgenommen nach § 2.09 Nr. 2 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) sowie nach jedem Umbau am Schiff, der die Betriebsverhältnisse dieser Geräte beeinträchtigen könnte, muss von der zuständigen Behörde oder von einer anerkannten Fachfirma eine Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt werden.
8. Die anerkannte Fachfirma, die die Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt hat, stellt über die besonderen Merkmale und die ordnungsgemäße Funktion des Inland AIS Geräts eine Bescheinigung gemäß Anlage N Teil II aus.
9. Die Bescheinigung ist ständig an Bord mitzuführen.
10. Eine Bedienungsanleitung ist zum Verbleib an Bord auszuhändigen. Dies ist in der Bescheinigung über den Einbau zu vermerken.

C. Unterrichtung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt

Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen der Zentralkommission unverzüglich

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

mit.

Bescheinigung über Einbau und Funktion von Inland AIS Geräten

Art/Name des Schiffes:

Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:

Schiffseigner

Name:

Anschrift:

Telefon:

Inland AIS Gerät

Typ	Hersteller	Zulassungsnummer	Seriennummer
-----	------------	------------------	--------------

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

Anerkannte Fachfirma

Name:

Anschrift:

Telefon:

Stempel

Ort

Datum

Unterschrift

Zuständige Behörde für die Anerkennung der Fachfirma

Name:

Anschrift:

Telefon:

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

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

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

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

Verzeichnis der vom 1. April 2008 bis zum 18. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 1.0 und 1.01, zugelassenen Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden.

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

Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

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

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

Verzeichnis der vom 1. April 2008 bis zum 18. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 1.0 und 1.01, zugelassenen Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden.

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

Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

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

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

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Frankreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

PROTOKOLL 20

Änderung der Untersuchungsordnung zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)

1. Mit der Richtlinie 2013/43/EU zur Änderung des Artikels 2.18 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG werden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, jede zugeteilte einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), die Angaben zur Identifizierung der Fahrzeuge sowie alle Änderungen unverzüglich in eine zentrale elektronische Schiffsdatenbank, die von der Europäischen Kommission geführt wird, einzugeben. Die Mitgliedstaaten der ZKR unterstützen grundsätzlich die Einrichtung und Führung einer zentralen Schiffsdatenbank. Um die mit der Datenbank verfolgten Ziel zu erreichen, müssen nicht nur von den Fahrzeugen, für die ein Schiffszeugnis nach der Richtlinie 2006/87EG ausgestellt wurde, sondern auch von den Fahrzeugen mit einen Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) die ENI sowie die Daten zur Identifikation der Fahrzeuge in die Datenbank aufgenommen werden. Daher ist eine Änderung von § 2.18 Nr. 6 RheinSchUO analog zur Änderung der Richtlinie 2006/87/EG erforderlich.
2. 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

- (1) In der Richtlinie 2006/87/EG, der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und der Verordnung (EU) Nr. 164/2010 der Kommission vom 25. Januar 2010 zu den technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtswasserstraßeninformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft sind die wichtigsten Anforderungen für den Austausch der wesentlichen Schiffsdaten zwischen den für die Erteilung des Schiffszeugnisses zuständigen Behörden und den RIS-Behörden festgelegt.
- (2) Die Zentralkommission hat mit Beschluss 2008-I-16 durch eine Änderung der RheinSchUO die ENI eingefügt. Auf Ebene der EU erfolgte dies durch die Richtlinie 2006/87/EG. Seit Einführung der ENI wurde diese – nach Angaben der Europäischen Kommission – mehr als 14000 Fahrzeugen zugeteilt. Angesichts der großen Zahl der ENI ist ein effizienter Datenaustausch ohne ein geeignetes Werkzeug schwierig. Dies könnte erhöhte Sicherheitsrisiken beim Einsatz des Schiffs (Verkehrsmanagement), aber auch administrative Probleme (z.B. doppelte Zählung in der Statistik) zur Folge haben. Die ENI werden entsprechend der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung (EG) Nr. 415/2007 der Kommission vom 13. März 2007 zu den technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme nach Artikel 5 der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über harmonisierte Binnenschifffahrtswasserstraßeninformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft in Inland-AIS-Transpondern gespeichert, damit Schiffe automatisch identifiziert werden können, sofern ein Binnenschiff über eine ENI verfügt.
- (3) Die zuständigen Behörden brauchen diese Daten insbesondere, um zu vermeiden, dass für ein und dasselbe Schiff zwei ENI erteilt werden, die RIS-Behörden benötigen die Daten für verschiedene RIS-Anwendungen, beispielsweise für das Führen von Schleusentagebüchern und die Erstellung von Schleusenstatistiken. In Anbetracht der weiter rasant zunehmenden Anzahl der Inland-AIS-Transponder ist ein effizienter Datenaustausch eine wesentliche Voraussetzung für ein ordnungsgemäß funktionierendes Verkehrsmanagement. Daher ist ein zentrales elektronisches Register (Schiffsdatenbank), an das alle Behörden angeschlossen sind, erforderlich, um einen effizienten Datenaustausch zu ermöglichen und die RheinSchUO an den technischen Fortschritt anzupassen.

- (4) Gleichzeitig ist die Zahl der zuständigen Behörden, die Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe erteilen können, erheblich gewachsen. Derzeit nutzen 49 Behörden aus 9 Mitgliedstaaten der EU die Datenbank für die Identifizierung eines Schiffs und die Zuteilung einer ENI. Diese zuständigen Behörden müssen für die Vorbereitung technischer Untersuchungen und für die Erteilung, Erneuerung und den Entzug der Zeugnisse auf verlässliche Angaben zum Schiff und seinem Zeugnis zurückgreifen können. Nach Erteilung, Erneuerung oder Entzug eines Zeugnisses sind alle übrigen zuständigen Behörden zu unterrichten. Fehlende oder nicht korrekte Angaben könnten zu einer unvollständigen Beurteilung seitens der zuständigen Behörde führen, die ansonsten ein Sicherheitsrisiko oder eine nicht korrekte Anwendung der Vorschriften der RheinSchUO oder der Richtlinie 2006/87/EG feststellen könnte.
- (5) Die erhöhte Zahl zuständiger Behörden und die Tatsache, dass nicht alle Staaten Informationen über ausgegebene ENI an andere Staaten übermitteln, beeinträchtigen den effektiven Austausch von Informationen zwischen diesen Behörden, und dies wiederum hat Auswirkungen auf die Erteilung von Zeugnissen entsprechend den Anforderungen der RheinSchUO oder der Richtlinie 2006/87/EG, da es unter diesen Umständen möglich ist, dass auf der Grundlage ein- und derselben ENI zwei Zeugnisse erteilt werden. Ein effizienter Datenaustausch auf der Grundlage der Schiffsdatenbank ist daher eine nötige Voraussetzung um zu gewährleisten, dass das Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe und das nach Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilte Schiffsattest ein einheitliches Sicherheitsniveau bieten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Soll das Ziel des Aufbaus einer europäischen Schiffsdatenbank, in der alle Fahrzeuge, denen eine ENI erteilt wurde, registriert sind, erreicht werden, besteht keine Alternative zu der beabsichtigten Änderung.

Folgen dieser Änderung

Für das Schifffahrtsgewerbe ergeben sich keine direkten Folgen. Indirekte Folge für das Schifffahrtsgewerbe wird sein, dass Daten über Fahrzeuge nicht mehr nur dezentral bei den zuständigen Behörden, insbesondere bei den Untersuchungskommissionen, die das jeweilige Schiffsattest ausgestellt haben, gespeichert werden, sondern zusätzlich in einer europäischen Schiffsdatenbank. Auf diese Datenbank haben andere zuständige Behörden gemäß den Regelungen der RheinSchUO, der Richtlinie 2006/87/EG und der RIS Zugriff.

Für die zuständigen Behörden ergeben sich hinsichtlich der Eingabe der ENI sowie der Daten zur Identifikation der Fahrzeuge in die Datenbank möglicherweise weitreichende Folgen. Sie müssen diese nicht mehr nur in ihren eigenen Datenbanken speichern, sondern zusätzlich auch an die zentrale Datenbank übermitteln. Gleichzeitig müssen sie bei Nutzung der Daten der zentralen Datenbank den Schutz dieser Daten sicherstellen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Bei einer Ablehnung der Änderung würde das Ziel des Aufbaus einer europäischen Schiffsdatenbank, in der alle Fahrzeuge, denen eine ENI erteilt wurde, registriert sind, nicht erreicht werden.

Zudem würde Rechtsunsicherheit eintreten, da Daten von Fahrzeugen mit einem Gemeinschaftszeugnis in die zentrale Datenbank aufgenommen würden, die von Fahrzeugen mit einem Rheinschiffsattest jedoch nicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, durch den zwischenbehördlichen Austausch von Daten für eine eindeutige Identifizierung der Fahrzeuge die Sicherheit und die Leichtigkeit der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt zu fördern sowie die Anwendung der Rechtsvorschriften der Binnenschifffahrt zu erleichtern,

in dem Bewusstsein, dass die Daten nur dann ausgetauscht werden dürfen, wenn deren Vertraulichkeit gewahrt bleibt und bei den Empfängern der Daten ein Datenschutzniveau sichergestellt ist, welches dem der Rheinuferstaaten und Belgien gleichwertig ist,

getragen von dem Wunsch, die Europäische Kommission bei der Führung der Datenbank zu unterstützen und dazu ihre Kenntnisse und Erfahrungen einzubringen,

in der Erwägung, dass die Europäische Union bereits eine entsprechende Änderung der Richtlinie 2006/87/EG beschlossen hat und daher eine Entscheidung der ZKR auch der Harmonisierung der Rechtsvorschriften für die Binnenschifffahrt in Europa dient,

beschließt die Änderung zu § 2.18 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung gilt ab dem 1. Dezember 2014.

Anlage

§ 2.18 Nr. 6 wird wie folgt geändert:

- „6. Die in Nummer 5 genannten zuständigen Behörden geben jede zugeteilte einheitliche europäische Schiffsnummer, die in Anlage P genannten Angaben zur Identifizierung des Schiffs sowie alle Änderungen unverzüglich in die elektronische Datenbank gemäß der Richtlinie 2006/87/EG Anhang II Artikel 2.18 Nummer 6 Absatz 1 ein („die Schiffsdatenbank“). Diese Daten können von den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens sowie der Mitgliedstaaten der Europäischen Union ausschließlich zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt sowie zur Erfüllung der §§ 2.02 bis 2.15 und 2.18 Nummer 3 genutzt werden.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten für die Zwecke dieser Verordnung unterliegt den diesbezüglichen datenschutzrechtlichen Bestimmungen der Rheinuferstaaten und Belgiens.

Die Rheinuferstaaten und Belgien ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die Vertraulichkeit und die Zuverlässigkeit der ihnen übermittelten Informationen sicherzustellen, und verwenden diese Informationen nur gemäß diesem Paragraphen.

Die zuständige Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens darf personenbezogene Daten nur im Einzelfall an einen Drittstaat oder eine internationale Organisation übermitteln, sofern ein gleichwertiges Datenschutzniveau sichergestellt ist. Die zuständige Behörde des Rheinuferstaates oder Belgiens muss sicherstellen, dass die Übermittlung für die in Absatz 1 genannten Zwecke notwendig ist. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass der Drittstaat oder die internationale Organisation die Daten nicht an einen weiteren Drittstaat oder eine weitere internationale Organisation übermittelt, sofern nicht eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung dafür erteilt wurde und die von der zuständigen Behörde des Rheinuferstaates oder Belgiens festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

PROTOKOLL 21

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 22

Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die vorgesehenen Betriebseinstellungen zur Kenntnis,

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen,

stellt fest, dass die Betriebseinstellungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten notwendig und angemessen sind,

bittet die deutsche und französische Delegation,

- die Arbeiten soweit wie möglich zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen der Schifffahrt so gering wie möglich zu halten,
- die Schifffahrtstreibenden frühzeitig und unter Nutzung der River Information Services über die Betriebseinstellungen und insbesondere Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu informieren,
- ausreichend Liegeplätze für die Schiffe, die aufgrund der Betriebseinstellungen auf eine Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

Anlage

Anlage zu Protokoll 22

Tabelle der Betriebseinstellungen 2014 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal

Be- treiber	Schleuse	Beginn Unter- brechung der Schifffahrt	Ende Unter- brechung der Schifffahrt	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	07.03.2013	07.03.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	14.04.2014	25.04.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	03.03.2014	21.03.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	26.05.2014	13.06.2014	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	24.02.2014	14.03.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	12.05.2014	14.08.2014	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	03.03.2014	14.03.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	07.04.2014	31.10.2014	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	03.03.2014	14.03.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	12.05.2014	18.07.2014	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	24.02.2014	28.02.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	28.07.2014	29.08.2014	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	10.02.2014	07.03.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	12.05.2014	01.08.2014	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	14.04.2014	30.05.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	10.06.2014	27.06.2014	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	06.10.2014	31.10.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambsheim östliche Kammer	08.09.2014	03.10.2014	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	30.06.2014	18.07.2014	Risiko von Beeinträchtigungen

PROTOKOLL 23

Schutz der neuen Wasserentnahmestelle für das Kraftwerk B des Wasserkraftwerks Kembs

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

bezugnehmend auf die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Anlage zu Beschluss 2012-I-13, in der Fassung vom 17. Oktober 2012),

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken den Bau der Schutzmaßnahmen für die Wasserentnahmestelle,

bittet die französische Delegation über jegliche Änderung bei den vorgesehenen Arbeiten wie auch den Abschluss der Maßnahme zu berichten.

Anlage

Schutz der neuen Wasserentnahmestelle für das Kraftwerk B des Wasserkraftwerks Kembs

1. Art der Maßnahme

Dalben und Verkehrstafeln / Schifffahrtsrinne in der Stauhaltung Kembs.

2. Ort

Wasserentnahmestelle des neuen Kraftwerks B auf der Rheininsel zwischen dem Rheinseitenkanal und dem Altrhein unterhalb des Wehrs von Kembs und des bestehenden Fischpasses.

3. Rhein-km

Zwischen Rhein-km 174,150 und 174,350

4. Allgemeines/Hintergrund

Im Zuge der Erneuerung der seit dem 15. Dezember 2010 gültigen Betriebskonzession für das Wasserkraftwerk Kembs hat sich EDF verpflichtet, die Restwassermenge im Altrhein unterhalb des Stauwehrs deutlich zu erhöhen. In der Zeit von November bis März ist sie bereits von 20 bis 30 m³/s auf 52 m³/s und im Sommer auf bis zu 150 m³/s gestiegen.

Diese Maßnahme geht mit dem Bau eines neuen Kraftwerks („Kraftwerk B“) zur Verarbeitung der dem Altrhein zusätzlich zugeführten Restwassermenge einher. Das Kraftwerk wird auf der Rheininsel zwischen dem Rheinseitenkanal und dem Altrhein unterhalb des derzeitigen Fischpasses errichtet.

Die Arbeiten haben im Sommer 2011 begonnen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Kraftwerks ist im Laufe des Jahres 2015 zu rechnen.

Im Rahmen dieses Bauprojekts ist 2014 eine Phase von Flussarbeiten vorgesehen, um im Rheinseitenkanal und im Zuleitungskanal die Wasserentnahmestelle des Kraftwerks einzurichten.

5. Kurzbeschreibung der geplanten Flussarbeiten

Die Arbeiten am Kraftwerk B erfolgen gemäß der Beschreibung im Ausführungsdossier IH.KEMBS-REST.DEX.00001.A, das der DREAL Alsace am 12. Oktober 2010 übermittelt wurde. Im Folgenden wird diese allgemeine Beschreibung um Einzelheiten speziell zu den Flussarbeiten ergänzt.

- Arbeiten im Wasser,
- Einsatz von Schubleichtern, schwimmenden Pontons mit Hydraulikbagger und/oder Kabelkränen an Bord,
- vereinzelte Unterwasserarbeiten.

Der Projektphasenplan lautet wie folgt:

- Anbringung der Schutzvorrichtungen (Dalben und Schifffahrtszeichen),
- Errichtung einer Schutzwand von 100 m Länge (Richtung Nord-Süd) und 28 m Breite ab der Deichkrone am rechtseitigen Ufer des Rheinseitenkanals durch das Setzen von Spundbohlen, die an den vorhandenen Deich anschließen,
- Abbruch und Entfernung der zur Deichabdichtung dienenden Betonplatten,
- Erdarbeiten,
- Abriss der oberstromigen provisorischen Wand,
- Errichtung der Fundamentplatte aus Unterwasserbeton,
- Durchführung der seitlichen Steinschüttungen.

Das Gelände der Baustelle ist maximal ca. 50 m breit und 200 m lang und liegt zwischen Rhein-km 174,150 und 174,350.

Die Schifffahrtsrinne ist nicht betroffen. Es sind keine Schifffahrtssperren vorgesehen und die Schifffahrt wird über Arbeiten in der Nähe der Wasserstraße rechtzeitig informiert (Nachricht für die Binnenschifffahrt).

Die Arbeiten werden voraussichtlich 6 Monate dauern und in der Zeit zwischen Frühjahr und Herbst 2014 stattfinden.

6. Zweck der vorgeschlagenen Schutzmassnahmen

Da die Wasserentnahmestelle des Kraftwerks B im vielbefahrenen Rheinseitenkanal eingerichtet wird und daher ein nicht unbeträchtliches Risiko für Schiffskollisionen besteht, sind neue Einrichtungen erforderlich, um

- den Schiffsführern die Wasserentnahme anzuzeigen,
- zur Vermeidung jedweder Beeinträchtigung auf die Pflicht zur Einhaltung eines ausreichenden Abstands zum Bauwerk hinzuweisen,
- das Bauwerk bei einer Kollision durch teilweise Aufnahme des Stoßes soweit wie möglich zu schützen und so das Risiko einer Beschädigung der Wasserentnahmestelle und der Straßenbrücke zu begrenzen.

Die vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen dienen also sowohl zur Absicherung der Baustelle während der Flussarbeiten als auch zum Schutz des Kraftwerks in der späteren Betriebsphase sowie auch der Sicherheit der Schifffahrt selbst.

7. Beschreibung der geplanten Schutzmaßnahmen

EDF als Bauherr sieht Folgendes vor (vgl. Pläne in der Anlage):

- Anbringung von 3 Dalben oberhalb der Wasserentnahmestelle, Südseite, für die Talfahrer,
- Anbringung von 1 Dalbe oberhalb der Wasserentnahmestelle, Nordseite, für die Bergfahrer,
- Der Abstand zwischen den Dalben wird ca. 15 m betragen, um sowohl ein Festmachen als auch eine Durchfahrt von Schiffen zwischen den Dalben zu verhindern,
- Anbringung von Radarreflektoren stromaufwärts/stromabwärts,
- Anbringung von Abstandstafeln für die Schifffahrt (gemäß RheinSchPV).

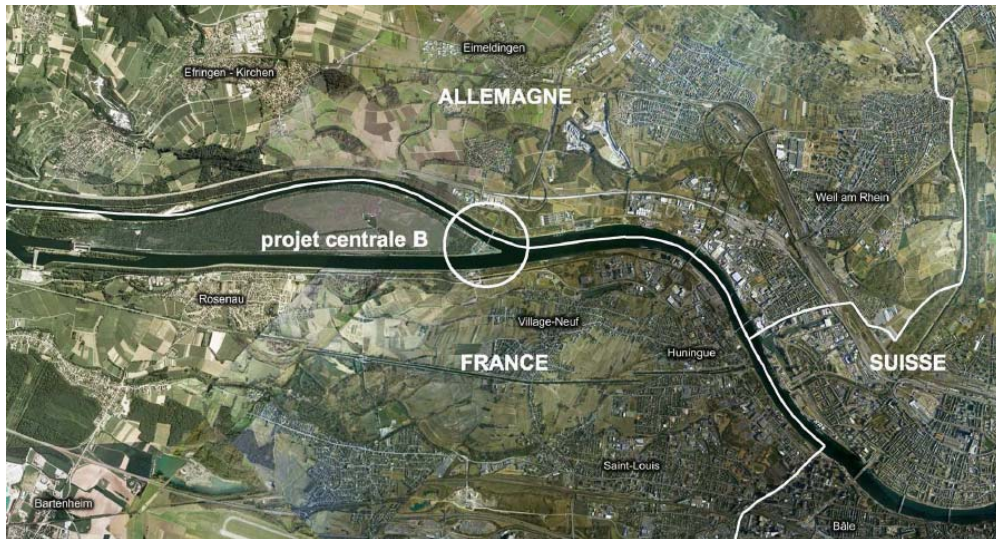
Die genaue Dimensionierung der Anlagen und deren grundsätzliche Realisierung werden in den nächsten Monaten zwischen dem Bauherrn und dem Unternehmen, das die Arbeiten durchführt, schriftlich niedergelegt. Die in der Anlage beigefügte vorläufige Draufsicht erlaubt jedoch eine grundsätzliche Festlegung der Maßnahmen (Anzahl und Anordnung der Anlagen).

Obgleich die Schifffahrtsrinne nicht betroffen ist, werden Tafeln aufgestellt, die zum rechten Ufer einen Abstand von 20 m vorsehen, um die Schiffer auf das Vorhandensein der Wasserentnahmestelle hinzuweisen.

8. Querströmungen

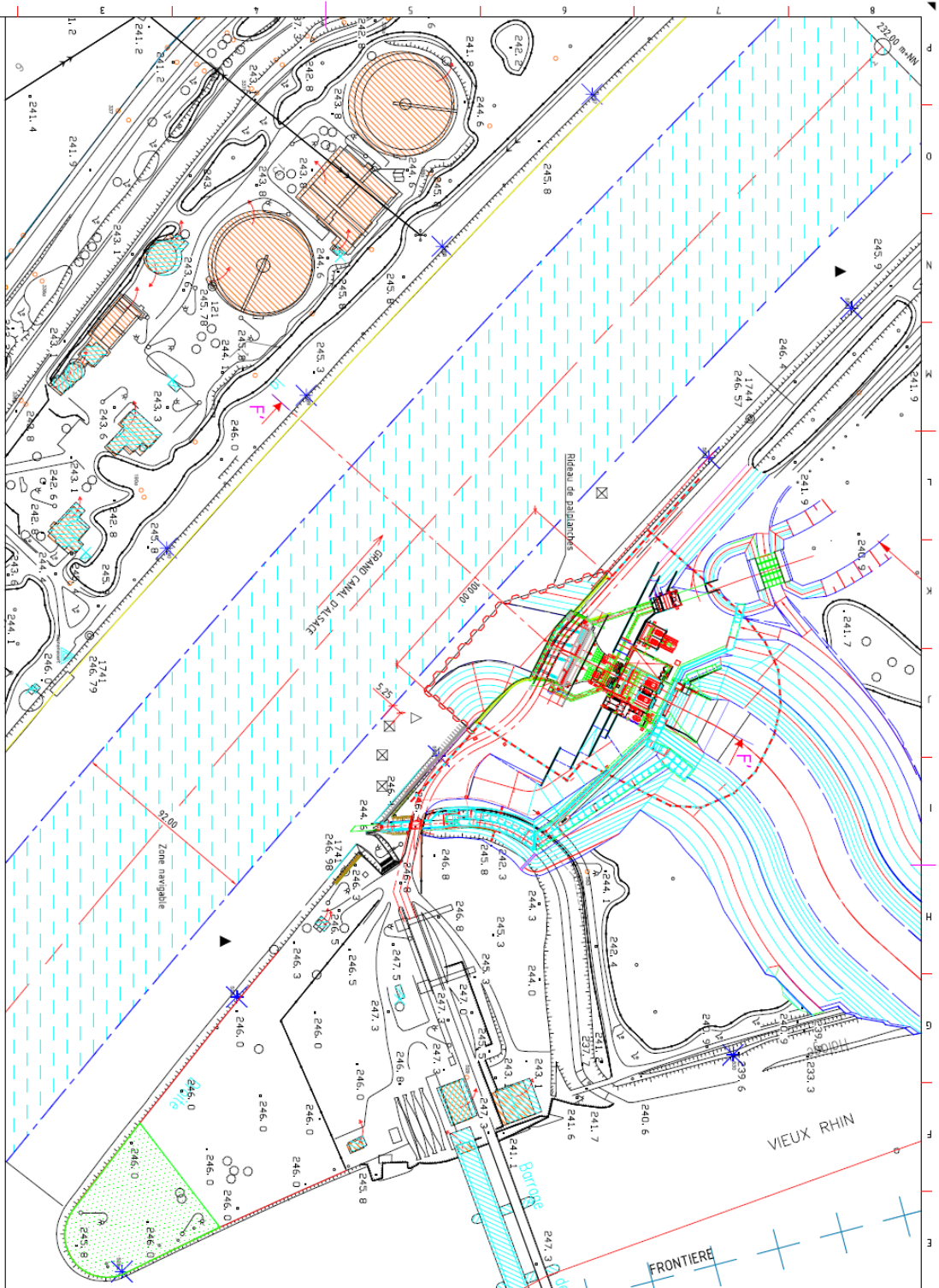
Die endgültigen Anlagen der Wasserentnahmestelle werden sich außerhalb der derzeitigen Schifffahrtsrinne befinden. Da die Auffangvorrichtungen optimiert sind, um die Wirkzone im Rheinseitenkanal und die Strömungsgeschwindigkeiten aus Fischschutzgründen so klein wie möglich zu halten (der Höchstwert beträgt bei den Rechen oberhalb der Turbinen 0,5 m/s), werden die Querströmungen auf Höhe der Schifffahrtsrinne vernachlässigbar sein und auf die Schifffahrt keine Auswirkungen haben.

Lageplan

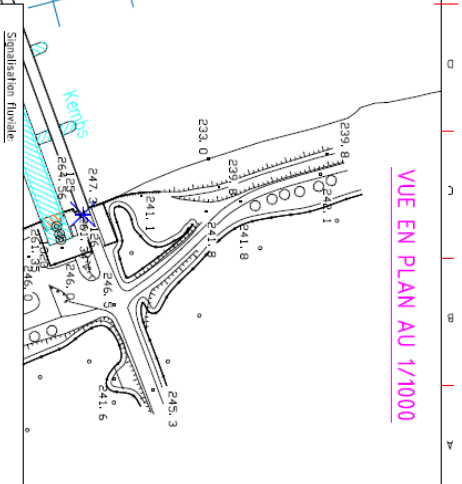
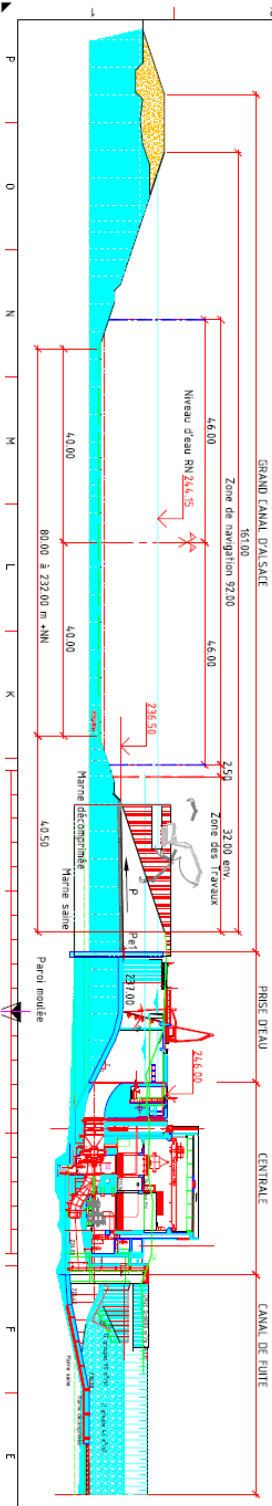


Pläne der Arbeiten

- Draufsicht im Maßstab 1/1000
- Schnitt im Maßstab 1/5000



COUPE LONGITUDINALE F'-F' SUR LE GROUPE 2B AU 1/500



VUE EN PLAN AU 1/1000

Version document de base (Date: 2013)

Statut	Titre	Contenu	Statut	Contenu
AI	PREL	Modifications de la zone des travaux et goût de la opération finale	AI	PROJ

DIRECTION PRODUCTION INGENIERIE
KEMBS
 ZONE DE CONSTRUCTION CENTRALE DE RESTITUTION
 DOSSIER DE CONSULTATION DES ENTREPRISES

LOT 3 : TRAVAUX FLUVIAUX
ZONE DES TRAVAUX
VUE EN PLAN
COUPE EN TRAVERS

PROVISOIRE

KEMBS
 ZONE DE CONSTRUCTION CENTRALE DE RESTITUTION
 DOSSIER DE CONSULTATION DES ENTREPRISES
 N° de dossier : 31/2013
 Date de mise à jour : 02/12/2013

EDF
 GROUPE ELECTRIQUE INDUSTRIEL SA
 18, Avenue de France
 92011 Nanterre Cedex
 Tél. 01 75 53 53 53

DIRECTION PRODUCTION INGENIERIE
EDF
 GROUPE ELECTRIQUE INDUSTRIEL SA
 18, Avenue de France
 92011 Nanterre Cedex
 Tél. 01 75 53 53 53

Autrefois chef de file

Produit AI | FLD 1 | 1 | contacts : 1/1000 1/1000

Numero du plan | **JH KEMBS REST C 030** | * | **10008** | AI

Extérieur : Indigé | Type de plan : PIS | N° de dossier / Commande : |

Ce document est la propriété de EDF. Il ne peut être utilisé, reproduit, communiqué ou diffusé sans son autorisation écrite.
 EDF © 2013

PROTOKOLL 24

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

Anlage zu Protokoll 24

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013			1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	7.6.2013

Nichtverlängerung vorübergehender Vorschriften

Protokoll	Inhalt	**)	Vorgesehe- nes Außer- Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. e: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e) die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

***) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstabweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

¹ Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009	20.12.2012	**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 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)	I	1.4.2011	¹⁾	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 ²⁾	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - 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)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO 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)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

***) Gegenstandslos.

¹⁾ Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

²⁾ Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	**)			14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	13.11.2013	**)		22.11.2013	7.6.2013

3. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009	¹⁾	17.10.2011	1.7.2011	1.10.2009	5.6.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

¹⁾ Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

**4. Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“):
Inkraftsetzung**

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN
Inkraftsetzung der Verordnung, von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013				24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013				24.5.2013	15.2.2013

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

5.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

2c) Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger

...

Wendeanzeiger

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
W 5.4	Alphatriopilot MF 90°/min + EBF01A	EBF Elektronik + Mechanik	EBF Elektronik + Mechanik Halsenbach, Deutschland	25.7.2013	D	R-1-088
W 8.4	AlphaTURN&RUDDER MFC	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	12.12.2011	D	R-4-091

**3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung
aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Wendeanzeiger**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik D-Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087

4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger anerkannten Fachfirmen

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

...

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mailadresse
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b 2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles	Blauenstr. 4 79576 Weil am Rhein	07621-422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
22.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
28.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
33.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de

...

Polen

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +48	E-Mailadresse
1.	Zaklad Elektroniczny JUKO, Maciej Kolodziejczyk	Celna 1 70-644 Szczecin	914623632	biuro@jukomarine.eu

...

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +36	E-Mailadresse
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvavar u. 4 1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu

5.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

Verzeichnis der vom 1. April 2008 bis zum 18. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 1.0 und 1.01, zugelassenen Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden.

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
20	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221
22	Nauticast A2 Inland AIS	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard,
Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301

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

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

Österreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +43	E-Mail Webseite
1.	1st-Relief GmbH	Handelskai 388 / Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 237 237 240	Technical.support@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 17.7.2012)</i>	Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien	(0)50 4321-1704	marketa.zednicek@via-donau.org

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doomstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
11.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
17.	lfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	lfE.Hanicke@t-online.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de

...

Polen

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +48	E-Mail Webseite
1.	Zaklad Elektroniczny JUKO	ul. Celna 1 70-644 Szczecin	(0)914623632	juko.zakel@gmail.com http://jukomarine.eu

...

Slowakei

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +421	E-Mail Webseite
1.	BONPET SK a.s.	Gogolova 18 85101 Bratislava	911 554 820	vhodal@centrum.sk

5.3 Untersuchungsausschuss: (Beschlüsse 1994-II-21 (II) und 2008-II-16)

Folgende Dienstanweisung Nummer 27 wird angefügt:

„DIENSTANWEISUNG Nr. 27 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN nach § 1.07 RheinSchUO

Geeignete Hilfsmittel zur Einsicht in Sichtschatten

(§ 7.02)

1. Einführung

Die freie Rundumsicht aus dem Steuerhaus ist aus mehreren Gründen, sei es durch die Schiffskonstruktion oder durch die Ladung, unvermeidbar mehr oder weniger stark eingeschränkt. Die Einschränkungen betreffen Sektoren in der Horizontalebene (Azimutwinkel zwischen 0 und 360°, bezogen auf die Schiffs-Vorausachse) und in der Vertikalebene (Elevationswinkel zwischen - 90 und + 90°, bezogen auf die Horizontalebene in Augenhöhe des Rudergängers).

Je nachdem, ob Personen an oder von Bord gehen, ob das Schiff an- oder ablegt, ob es ein Manöver durchführt oder ob es fährt, benötigt der Rudergänger Einsicht in unterschiedliche Sektoren seines Blickfeldes. So ist es z.B. vor dem Ablegen wichtig zu erkennen, ob sich auf dem Gangbord noch eine Person befindet oder ob der Bereich unmittelbar hinter dem Heck frei ist. Während der Fahrt hat die Einsicht in den Bereich vor dem Schiff auf Grund der sich rasch verändernden Position des eigenen Schiffes in Vorausrichtung höhere Priorität.

Technische Hilfsmittel erlauben die indirekte Einsicht in Sektoren ohne direkte Sicht. Obwohl manche ihrer Fähigkeiten die des menschlichen Auges übersteigen, sind sie kein vollwertiger Ersatz für die direkte Sicht. Manchmal werden sie dennoch auch in Sektoren mit direkter Sicht zur Ergänzung eingesetzt.

Hinsichtlich der erforderlichen Informationen aus den Sichtschatten ist zu unterscheiden, ob lediglich die Anwesenheit, die visuellen Merkmale (Umrisse, Farbe) oder die Identität eines Objektes von Interesse ist, oder ob es aus navigatorischer Sicht wichtig ist, Entfernung, Kurs und Geschwindigkeit eines Objektes zu ermitteln. Diese Fragestellung hat Einfluss auf die Typauswahl des technischen Hilfsmittels.

Angesichts der im Vergleich zu Periskopen geringeren Beschaffungs- und Installationskosten sowie der höheren Leistungsfähigkeit, Vielseitigkeit und individuellen Anpassfähigkeit von Videoanlagen scheiden Periskope als technische Hilfsmittel aus.

2. Übersicht über geeignete Hilfsmittel

Zur Einsicht in Sichtschatten sind grundsätzlich folgende Hilfsmittel geeignet:

- Spiegel,
- Videoanlagen und
- Radaranlagen.

Hilfsmittel, die Teil 4 dieser Dienstanweisung entsprechen, sind unter Berücksichtigung der spezifischen Anwendungsbedingungen zur Einsicht in Sichtschatten geeignet. Die Untersuchungskommission lässt andere Hilfsmittel nur zu, wenn sie der Auffassung ist, dass diese ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.

3. Eigenschaften technischer Hilfsmittel

3.1 Eigenschaften von Spiegeln

Spiegel sind im Prinzip Sensor und Anzeige in einem. Sie reflektieren das auftreffende Licht nach der Gesetzmäßigkeit: „Ausfallswinkel = Einfallswinkel“ und gestatten durch die Umlenkung des Blicksektors des Rudergängers den indirekten Einblick in einen gewünschten Sektor. Sie werden meistens für den Einblick in die Gangbordzonen verwendet.

Bei ebenen Spiegeln bleibt der Zentriwinkel des Blicksektors erhalten, konvex gewölbte Spiegel vergrößern ihn. In der Dunkelheit sind Spiegel wirkungslos, bei direkter Lichteinstrahlung können sie blenden.

Im Allgemeinen werden in der Schifffahrt Serienprodukte eingesetzt, die für Busse und Lkws konstruiert wurden und deren Eigenschaften zu den Anforderungen in der Schifffahrt passen. Unter idealen Bedingungen (hohe Qualität, keine Verschmutzungen) ist das Auflösungsvermögen der Bilddarstellung auf einem Spiegel begrenzt vom Auflösungsvermögen des Betrachterauges.

3.2 Eigenschaften von Videoanlagen

Videoanlagen liefern periodisch mit hoher Wiederholrate ein aktuelles Bild der Umgebung, wie es ein Beobachter am Kamerastandort sehen würde. Sie besitzen als Sensor für die Erfassung des Bildes eine Videokamera und für die Darstellung des aufgenommenen Bildes einen Raster-Bildschirm (Video-Monitor).

Für die Signalübertragung zwischen Kamera und Monitor genügt eine einfache elektrische Verbindung. Die Stromversorgung kann auch über das Signalkabel erfolgen.

Kameras können mit fester (Fix Fokus) oder variabler Brennweite (Zoom) ausgeführt sein und starr montiert oder auf einem Schwenk- und Neigekopf befestigt werden.

Die gewonnenen Bilder der (einäugigen) Kameras werden in der zentralperspektivischen Darstellung, wie sie das menschliche Auge sieht, erfasst und auf Bildschirmen dargestellt. Eine große Schwäche der Zentralperspektive ist es, dass aus ihr Entfernungen von dargestellten Objekten nicht ermittelt werden können. Ganz deutlich tritt dieser Effekt auf bei Bildern, die mit Tele-Objektiven (große Brennweite) aufgenommen werden.

Daher ist eine gute Anpassung der Beobachtungsrichtung und des Beobachtungssektors an die Anforderungen des Einsatzes notwendig.

Videoanlagen sind auf das Vorhandensein zumindest schwacher Umgebungshelligkeit angewiesen. Starke Reflexionen auf der Wasseroberfläche und direkte Einstrahlungen können das Bild unbrauchbar machen.

Die technischen Eigenschaften des Monitors (Bildgröße, Auflösung, Helligkeit) richten sich nach den Anforderungen der Anwendung.

Das Auflösungsvermögen der Bilddarstellung wird bestimmt von der Pixelzahl des Bildsensors in der Kamera und der Pixelzahl (und Bandbreite des Videosignals) des Monitors. Das maximale Auflösungsvermögen des menschlichen Auges wird auch mit guten handelsüblichen Videoanlagen nicht ganz erreicht.

3.3 Eigenschaften von Radaranlagen

Radaranlagen besitzen einen Sensor (Drehantenne mit Sender und Empfänger) und ein Sichtgerät. Der Sensor „beleuchtet“ mit einer in der Horizontalebene drehenden Antenne in radial verlaufenden schmalen Sektoren die Umgebung mit Mikrowellenimpulsen, empfängt die Echos von reflektierenden Gegenständen und zeichnet diese entfernungs- und winkeltreu auf einen Bildschirm. Daraus ergibt sich ein maßstäbliches, auf die Schiffsvorausachse bezogenes Bild der Umgebung. In diesem Bild ist es möglich, die Entfernung von Objekten ab 15 m mit einer Auflösung von etwa 5 m und ihre Richtung mit etwa $0,5^\circ$ zu bestimmen.

Da Radaranlagen mit eigenen Sendeimpulsen arbeiten, sind sie im Gegensatz zu den übrigen der o.g. technischen Hilfsmittel nicht auf das Vorhandensein von Umgebungshelligkeit angewiesen.

Sie können allerdings nur reflektierende Objekte detektieren und deren Position ermitteln und liefern ein landkartenähnliches, winkel- und entfernungsstreuendes Bild der Umgebung. Radaranlagen sind zudem nicht in der Lage, Details von Objekten zu ermitteln und darzustellen, aus denen eine Objekt-Identifizierung möglich wäre.

4. Geeignete Hilfsmittel zur Einsicht in Sichtschatten

4.1 Spiegel

1. Form
Die Form des Spiegels richtet sich nach der Form des gewünschten Einsehbereiches. Für die Einsicht in den Gangbordbereich bieten sich rechteckige Spiegel an.
2. Größe
Die Spiegelfläche ergibt sich aus der Breite des gewünschten Einsehsektors und dem Abstand zwischen Rudergänger und Spiegel.
3. Qualität
Es sind bewährte Serienprodukte wie zum Beispiel für Fahrzeuge des Straßenverkehrs (Lkws, Busse) einzusetzen.
4. Wölbung
Es sind ebene, nicht gewölbte Spiegel einzusetzen. Wo es zweckmäßig ist, können auch leicht gewölbte Spiegel eingesetzt werden.
5. Halterung
Die Halterung muss eine dauerhafte und starre (schwingungsfreie) Position des Spiegels sicherstellen.
6. Regenschutz
Der Spiegel ist so einzubauen, dass er nicht beregnet wird.
7. Frostschutz
Die Bildung von Raureif auf dem Spiegel ist zu verhindern.
8. Installationsort
Die Nutzung des Spiegels muss möglich sein, ohne dass der Rudergänger seinen Arbeitsplatz verlässt; es muss genügen, dass er seinen Blick oder Kopf in Richtung des Spiegels wendet. Daher sind die Oberkanten der seitlichen Außenwände (auch der Außentüren) des Steuerhauses gut geeignete Befestigungspositionen. Der ungehinderte Blick des Rudergängers auf den Spiegel muss gewährleistet sein.
9. Justage
Die Richtung der dargestellten Schiffsbereiche (Kanten, Wege) muss, so gut wie möglich, der Wirklichkeit entsprechen.

4.2 Videoanlagen

4.2.1 Kameras

1. Kameratyp
Raster-Scan Farb-Videokamera mit automatischer Schwarzweiß-Umschaltung, Bildformat, z. B. 4:3 („landscape“), passend zum verwendeten Monitor.
2. Auflösung
Gleich gute Auflösung in horizontaler und vertikaler Richtung, vorzugsweise mindestens 576 Pixel an der schmalen Bildseite, quadratische Pixel.
3. Lichtempfindlichkeit
0,6 Lux im Farbmodus, 0,1 Lux im Schwarzweiß-Modus (nach EN 61146-1 mit zugehörigem Objektiv ohne Bildintegration).
4. Bildwiederholfrequenz
Bildwiederholfrequenz mit 25 Bildern/s oder mehr.
5. Blickwinkel
Den gewünschten Blickwinkel erhält die Kamera durch die Wahl der geeigneten Linsenbrennweite. Um den Betrachter nicht noch zusätzlich durch eine unnatürliche Perspektive zu irritieren, empfiehlt es sich, den Blickwinkel an das menschliche Sichtfeld (ca. 30° bis 45°) anzupassen. Der horizontale Blickwinkel darf 30° nicht unterschreiten.
6. Zoomobjektive und Schwenkvorrichtungen
Bei Einsatz von Schwenk- und Zoomkameras zur Unterstützung der Sicht voraus ist eine Grundeinstellung mit optimaler Brennweite und Ausrichtung in Vorausrichtung vorzusehen, die mittels per Knopfdruck eingestellt werden kann.
7. Kameraposition
Die Kameraposition ergibt sich aus dem gewünschten Einsehsektor.
8. Kamerahalterung
Die Halterung muss eine dauerhafte und starre (schwingungsfreie) Position der Kamera sicherstellen. Die Halterung kann als Schutzgehäuse mit Heizung ausgeführt sein.

4.2.2 Monitore

1. Monitortyp
Raster-Sichtgerät (vorzugsweise TFT-Flachbildschirm), mindestens 30 cm Diagonale.
2. Monitorposition
 - a) Alle Monitore, auf denen Bilder von Kameras dargestellt werden, die überwiegend nach vorn ausgerichtet sind, müssen sich im Blickfeld des Rudergängers befinden, so dass er sie ohne große Bewegung des Kopfes beobachten kann. Ihre seitliche Positionierung muss den Kamerapositionen entsprechen (BB, Mitte, SB).
 - b) Monitore von Kameras, die nach rückwärts gerichtet sind, können auch z. B. in einer zweiten Reihe, mittig und seitenrichtig unter- oder oberhalb der o.g. Monitore positioniert werden. Die Bilddarstellung entspricht dann der von Spiegeln. Wenn diese Bilder nur während des An- oder Ablegens benötigt werden, ist es zweckmäßig, diese Monitore an der Rückwand des Steuerhauses anzubringen, weil der Rudergänger während dieser Manöver ohnehin nach hinten schaut oder sich umdreht. Die Bilder entsprechen dann nicht mehr dem Spiegelbild.
3. Verwendung mehrerer Monitore
Für die Sicht voraus ist die Nutzung eines Monitors zur Darstellung mehrerer Kamerabilder (entweder gleichzeitig durch Aufspaltung des Bildschirms in zwei oder mehr Bereiche oder sequenzielles Umschalten auf die nächste Kamera) ungeeignet.
4. Bildauflösung
Mindestens 800 x 600 Bildpunkte.
5. Helligkeit
Minimale Helligkeit: $VG \leq 15 \text{ cd/m}^2$; $HG \leq 5 \text{ cd/m}^2$. Maximale Helligkeit $VG \geq 5000 \text{ cd/m}^2$ (VG = Vordergrund; HG = Hintergrund).

4.3 Radaranlagen

1. Radaranlagen
Die Radaranlage muss zusätzlich zu den Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschifffahrt (Anlage M Teil I der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) den folgenden Anforderungen entsprechen.
2. Antennenlänge
Mindestens 1,80 m.
3. Nahauflösung
 ≤ 15 m.
4. Radiale Auflösung
Auflösung der Kante ≤ 5 m; Auflösung der Lücke ≤ 15 m.
5. Azimutale Auflösung
 $\leq 1,2^\circ$.
6. Antennenhöhe
Die Antennenhöhe richtet sich nach dem Typ und der Ladung des Schiffes. Zur Verhütung von Unfällen durch die drehende Antenne muss diese mindestens 3 m über Deck angebracht sein.
7. Monitortyp
Es muss ein TFT-Flachbildschirm im Portrait-Format verwendet werden.
8. Bildabmessungen
Die kürzeste Seite des Bildschirms muss mindestens 270 mm betragen.
9. Auflösung
Das Auflösungsvermögen des Monitors muss in beiden Richtungen identisch und die Pixel quadratisch sein. An der schmalen Seite müssen 1024 Pixel vorhanden sein (üblich sind 1024 x 1280 Pixel).
10. Helligkeit
Minimale Helligkeit: VG ≤ 15 cd/m²; HG ≤ 5 cd/m²
11. Monitorposition/Bedienung
Der Radarbildschirm und dessen Bedienteil müssen entsprechend den Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschifffahrt (Anlage M Teil III § 6 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) eingebaut sein.“

5.4 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 3/2013 vom 11. Juni 2013

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Das Motortankschiff „Damen River Tanker - 1145 Eco Liner“ (Werftnummer 949, amtliche ID-Nummer 55519 und Registernummer xxx) wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von Flüssigerdgas gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes erfolgt unter der Aufsicht und Einhaltung der geltenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat (siehe **Anhang 1**) wurde eine umfassende HAZID-Studie vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anhang 2** aufgelisteten Punkte.
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks müssen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13530 erfüllen. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben. Die Tanks sind mit Zeichen versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass es sich um Flüssigerdgas-Tanks handelt.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anhang 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach einer erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anhang 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
 - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (12) 37 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2013
vom 11. Juni 2013

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Das Motortankschiff „Damen River Tanker - 1145 Eco Liner“ (Werftnummer 951, amtliche ID-Nummer 55520 und Registernummer xxx) wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von Flüssigerdgas gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes erfolgt unter der Aufsicht und Einhaltung der geltenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat (siehe **Anhang 1**) wurde eine umfassende HAZID-Studie vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anhang 2** aufgelisteten Punkte.
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks müssen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13530 erfüllen. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben. Die Tanks sind mit Zeichen versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass es sich um Flüssigerdgas-Tanks handelt.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anhang 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach einer erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anhang 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
 - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (12) 37 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 5/2013
vom 11. Juni 2013

nach § 2.19 Nr. 1

zur Abweichung von § 15.10 Nr. 6 zweiter Absatz RheinSchUO

Kabelführung von Kabeln, die elektrische Anlagen im Notfall versorgen

VIKING SKADI

Unter Anwendung von § 2.19 Nr. 1 wird abweichend von § 15.10 Nr. 6 zweiter Absatz RheinSchUO dem Fahrgastschiff „Viking Skadi“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001960 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, die Kabel, die die Notenergiequelle (Notstromgenerator) mit der Notschalttafel verbinden, durch die Küche zu führen.

1. Für diese Elektroinstallation müssen feuerbeständige Kabel verwendet werden, welche den Testkriterien der Norm IEC 60331-21 : 1999 entsprechen.
2. Die Kabel müssen oberhalb der abgehängten, geschlossenen Raumdecke verlaufen, die eine Trennfläche der Kategorie B0 (oder höherwertig) bilden muss.
3. Die Küche muss durch eine Druckwassersprühanlage nach § 10.03a RheinSchUO oder gleichwertig (Empfehlung Nr. 7/2013) geschützt sein.
4. Die Kabel dürfen nicht oberhalb der Aufstellflächen von Öfen, Herden und Friteusen in der Küche geführt werden.
5. Die Kabel müssen in der Küche durchlaufend verlegt sein und dürfen nicht in Abzweig- oder Unterverteilungskästen unterbrochen werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 6/2013
vom 11. Juni 2013

nach § 2.19 Nr. 1

zur Abweichung von § 15.10 Nr. 6 zweiter Absatz RheinSchUO

Kabelführung von Kabeln, die elektrische Anlagen im Notfall versorgen

VIKING BRAGI

Unter Anwendung von § 2.19 Nr. 1 wird abweichend von § 15.10 Nr. 6 zweiter Absatz RheinSchUO dem Fahrgastschiff „Viking Bragi“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001961 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, die Kabel, die die Notenergiequelle (Notstromgenerator) mit der Notschalttafel verbinden, durch die Küche zu führen.

1. Für diese Elektroinstallation müssen feuerbeständige Kabel verwendet werden, welche den Testkriterien der Norm IEC 60331-21 : 1999 entsprechen.
2. Die Kabel müssen oberhalb der abgehängten, geschlossenen Raumdecke verlaufen, die eine Trennfläche der Kategorie B0 (oder höherwertig) bilden muss.
3. Die Küche muss durch eine Druckwassersprühanlage nach § 10.03a RheinSchUO oder gleichwertig (Empfehlung Nr. 8/2013) geschützt sein.
4. Die Kabel dürfen nicht oberhalb der Aufstellflächen von Öfen, Herden und Friteusen in der Küche geführt werden.
5. Die Kabel müssen in der Küche durchlaufend verlegt sein und dürfen nicht in Abzweig- oder Unterverteilungskästen unterbrochen werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 7/2013 vom 11. Juni 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING SKADI

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Viking Skadi“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001960 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen dürfen Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet werden, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 8/2013 vom 11. Juni 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING BRAGI

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Viking Bragi“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001961 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprinklerdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen dürfen Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet werden, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 9/2013 vom 11. Juni 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING TOR

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Viking Tor“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001962 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden:

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau). Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprinklerdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen dürfen Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet werden, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 10/2013 vom 11. Juni 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING VAR

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Viking Var“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001963 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden:

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprinklerdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen dürfen Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet werden, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 11/2013
vom 11. Juni 2013

zu § 10.03b Nr. 1 – fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

CYRANO DE BERGERAC

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Kabinenschiff „Cyrano de Bergerac“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 01831891 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen als Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss von einer Klassifikationsgesellschaft in Übereinstimmung mit den relevanten Elementen der IMO-Empfehlung MSC/Circ. 1165 genehmigt worden sein. Die entsprechenden Unterlagen, in denen insbesondere die Bedingungen für die Aufstellung der Sprühköpfe, die Drucke und die Durchflussmenge festgelegt sind, werden vom Hersteller bereitgestellt.
3. Anzahl und Aufstellung der Sprühköpfe müssen eine ausreichende Verteilung des Wassers in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Sprühköpfe müssen insbesondere an Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, namentlich oberhalb der Kraftstofftanks, sowie oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Soweit die Flurplatten der Maschinenräume zur Verteilung des Wasserebels ausreichend perforiert sind, müssen unter diesen Platten keine Sprühköpfe angebracht werden. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden muss den unter Punkt 2 genannten Genehmigungsbedingungen entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Sie muss ständig unter Betriebsdruck stehen; die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Anlage muss mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords oder einem Anschluss an die in § 15.12 Nr. 2 bis 8 erwähnte Feuerlöschanlage versehen sein. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, Ventilen und Pumpen verstopfen.
5. Die Anlage muss so dimensioniert sein, dass sie den Schutz des Raums, der das größte Wasservolumen benötigt, gewährleistet. Die Feuerlöschanlage muss das System zum Schutz dieses Raums mindestens 30 Minuten lang mit einem Druck und einer Durchflussmenge versorgen können, der bzw. die mindestens den Genehmigungsbedingungen (50 bar) entspricht.

6. Die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile müssen außerhalb der zu schützenden Räume installiert werden. Der Raum, in dem sie untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse nach der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, die diese Pumpen und Schaltvorrichtungen enthalten, mit Kontrollstationen gleichgesetzt werden.
Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
7. Die Vorrichtung muss mit einer zweiten, unabhängigen Pumpe versehen sein. Die Kapazität dieser zweiten Pumpe muss ausreichen, um den Ausfall einer Hochdruckpumpe auszugleichen. Die elektrischen Pumpen müssen mit zwei verschiedenen, voneinander unabhängigen Energiequellen mit Strom versorgt werden können. Eine dieser Energiequellen muss sich außerhalb des zu schützenden Raumes befinden. Jede Energiequelle muss für sich in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben. Die Vorrichtung muss mit einer automatischen Schaltung ausgestattet sein.
8. Die Feuerlöschanlage sowie die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Anlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.
10. Das Handbuch bzw. die Bedienungs- und Wartungsanleitung des Herstellers müssen in einer für die Besatzung verständlichen Sprache abgefasst sein; diese Unterlagen und die vom Hersteller empfohlenen Austauschteile sind an Bord aufzubewahren.
11. Es müssen regelmäßig Wartungs- und Kontrollarbeiten, insbesondere hinsichtlich des Zustands der Sprühköpfe, nach den Vorgaben des Herstellers durchgeführt werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (13) 41 corr. 1 zu entnehmen.)

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 12/2013
vom 11. Juni 2013

zu § 8a.12 Nr. 2 – Technische Dienste

AVL MTC Motortestcenter AB

In Anwendung von § 8a.12 Nr. 2 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung wird das

AVL MTC Motortestcenter AB
P.O. Box 223
SE 136 23 Haninge, Schweden

entsprechend § 8a.12 Nr. 2 als **Technischer Dienst** anerkannt auf der Basis des Akkreditierungszertifikates vom 7. Januar 2013 - Registrierungsnummer 556548-1867 – in Verbindung mit dem Akkreditierungsbeschluss vom 7. Januar 2013 – Nr. 12-193-51.1232 des

Swedish Board for Accreditation and Conformity Assessment (SWEDAC).

Diese Anerkennung gilt bis zum 30. Juni 2018, jedoch nicht länger als die Gültigkeit des erwähnten Akkreditierungszertifikates, und ist verlängerbar.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 13/2013 vom 26. November 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING FORSETI

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Forseti“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001965 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.

9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 14/2013
vom 26. November 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING RINDA

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Rinda“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001966 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 15/2013
vom 26.November 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING JARL

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Jarl“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001970 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 16/2013
vom 26.November 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING ATLA

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Atla“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001968 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 17/2013
vom 26. November 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING BALDUR

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Baldur“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001969 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 18/2013
vom 26. November 2013

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING MAGNI

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Magni“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001972 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.2.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 5.5.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 19/2013
vom 26. November 2013

Zu § 10.03b Nr. 1 – fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-,
Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes aerosolbildendes SBC¹-Löschmittel

OOSTENWIND

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz wird dem Motorfrachtschiff „Oostenwind“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02332230 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel verfügt über eine Typgenehmigung gemäß MED² (siehe Anlage).
3. Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Löschanlage ausgestattet werden.
4. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Bodenplatten wirken.
5. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Teil c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
6. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 113 g/m³ des Bruttovolumens des Raums betragen.
7. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
8. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklassen A und B.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (13) 86 zu entnehmen.)

¹ Solid Bound Compound

² Marine Equipment Directive 96/98/EC

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 20/2013
vom 26. November 2013**

Zu § 10.03b Nr. 1 – fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-,
Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel

DONAU

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz wird dem Schubboot „Donau“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 06105358 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel verfügt über eine Typgenehmigung (siehe Beilage).
3. Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Löschanlage ausgestattet werden.
4. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Bodenplatten wirken.
5. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Teil c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
6. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 113 g/m³ des Bruttovolumens des Raums betragen.
7. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
8. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklassen A und B.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (13) 87 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 21/2013
vom 26. November 2013

Zu § 10.03b Nr. 1 – fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-,
Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel

WARBER

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz wird dem Schubboot „Warber“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02334960 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel verfügt über eine Typgenehmigung (siehe Beilage).
3. Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Löschanlage ausgestattet werden.
4. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Bodenplatten wirken.
5. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Teil c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
6. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 113 g/m³ des Bruttovolumens des Raums betragen.
7. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
8. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklassen A und B.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (13) 88 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 22/2013 vom 27. November 2013

CHEMGAS 851

Das Motortankschiff "Chemgas 851" (ID-Nummer 55679 und Registernummer BV 24521F), wird hiermit als Typ-G-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Diesel und Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 6, Nr. 11 und Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009), und BLG 17 vom Februar 2013, mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Die Flüssigerdgas-Vorrattanks erfüllen die Anforderungen des ADN an Tieftemperaturtanks. Auf dem Schiff wird deutlich darauf hingewiesen, dass das Fahrzeug mit LNG angetrieben wird, und angegeben, wo sich die Flüssigerdgas-Vorrattanks befinden.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Diesel und LNG);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
 - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (13) 89 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 23/2013
vom 27. November 2013

CHEMGAS 852

Das Motortankschiff "Chemgas 852" (ID-Nummer 55678 und Registernummer BV 25106R), wird hiermit als Typ-G-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Diesel und Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 6, Nr. 11 und Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009), und BLG 17 vom Februar 2013, mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Die Flüssigerdgas-Vorratstanks erfüllen die Anforderungen des ADN an Tieftemperaturtanks. Auf dem Schiff wird deutlich darauf hingewiesen, dass das Fahrzeug mit LNG angetrieben wird, und angegeben, wo sich die Flüssigerdgas-Vorratstanks befinden.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Diesel und LNG);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
 - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (13) 90 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 24/2013
vom 27. November 2013

Schubboot, Bau-Nr. 204 KOOIMAN MARINE B.V.

Das Schubboot (Baunummer 204 Kooiman Marine B.V., einheitliche europäische Schiffsnummer muss noch erteilt werden), wird hiermit für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebs- und Hilfsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Der Flüssigerdgas-Vorratstank erfüllt die Anforderungen an Typ-C-Tanks gemäß dem IGC-Code (IMO-Resolution MSC 5(48)). Der Tank muss auf dem Schiff so angebracht sein, dass er unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleibt. Der Tank ist mit Zeichen zu versehen, die ihn eindeutig als Flüssigerdgas-Tank ausweisen.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der in **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich des Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen
 - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (13) 91 zu entnehmen.)

6. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 2010-I-8)

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 1

Von den zuständigen Behörden anerkannte Zeugnisse über den erfolgreichen Abschluss einer Berufsausbildung und anzurechnende Fahrzeit (§ 7.01 Nr. 5 Buchstabe a)

1	2	3	4	5
lfd. Nr./ n°	Staat Etat	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Ausbildungsstätte Nom du centre de formation	anzurechnende Fahrzeit in Tagen/Temps de navigation à prendre en compte en jours
1	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de tweede graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie) (matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de derde graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart) (matroos-motordrijver)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
4	CH	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis "Rheinmatrose"	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
5	CH	"Matrosin/Matrose der Binnenschifffahrt" des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360
6	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et CFA Emile Mathis Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) Tremblay sur Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar 	360
7	NL	Matroos (VMBO)	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam - Noordzee Onderwijsgroep (IJmuiden, Harlingen) 	360
8	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	<ul style="list-style-type: none"> - Vakopleiding Transport en logistiek - ROC, Novacollege IJmuiden (IJmuiden) - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam 	360

1	2	3	4	5
lfd. Nr./ n°	Staat Etat	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Ausbildungsstätte Nom du centre de formation	anzurechnende Fahrzeit in Tagen/Temps de navigation à prendre en compte en jours
9	NL	- Schipper/Stuurman (MBO) - Kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam ROC. Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	360

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der von den zuständigen Behörden anerkannten Prüfungen

Staat	lfd. Nr	Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Ausbildungsstätte	anzurechnende Fahrzeit in Tagen	Dauer der Ausbildung in Jahre	Befähigung nach § 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4ième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer / S.P.F. Mobilité et Transports	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (nicht kumulierbar mit 1)		Matroos-motordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (nicht kumulierbar mit 1 oder 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis „Rheinmatrose“	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	“Matrosin/Matrose der Binnenschiffahrt“ des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		

Staat	lfd. Nr	Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Ausbildungsstätte	anzurechnende Fahrzeit in Tagen	Dauer der Ausbildung in Jahre	Befähigung nach § 3.02
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar 	360		
NL	1	Matroos Matrose (VBO)	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - Noordzee college Harlingen 	360		
NL	2	Matroos (Primair Leerlingstelsel) Matrose (Lehrlingsgrundausbildung)	<ul style="list-style-type: none"> - Vakopleiding Transport en Logistiek - IJmond College Transport en Logistiek - Scheepvaart en Transport College 	360		
NL	3	Kapitein (Voortgezet Leerlingstelsel) Kapitein (weiterführende Lehrlingsausbildung)	LOB Transport en Logistiek	180		
NL	4	Aankomend schipper/kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport college	360		
D	1	Binnenschiffer	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 1 Jahr Fahrzeit in der Ausbildung eingeschlossen	Matrosen-Motorwart und Bootsmann

Anhang 7 zur Dienstanweisung Nr. 4

**Liste der Berufsschulen, die als Schifferberufsschulen im Sinne des
§ 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV gelten**

Staat	Lfd. Nr	Anschrift der Schifferberufsschule	Bemerkungen
D	1	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Bürgermeister-Wendel-Platz 1 D-477198 Duisburg	
D	2	Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck Magdeburger Str. 302 D-39218 Schönebeck	
B	1	Cenflumarin Scheludedijk 20 B-2070 ZWIJNDRECHT	
B	2	Ecole Polytechnique de Huy Rue Saint-Pierre 48 B-4500 HUY	
F	1	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex	
F	2	CFANI – CFA 43, Rue du Gal de Gaulle – BP 51 F-78490 LE TREMBLAY sur MAULDRE	
F	3	Cité Technique les Catalins 24 Avenue des Catalins F-26200 MONTELIMAR	

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt

lfd. Nr	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
D-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03) ¹
D-002	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Mittelständische Personenschifffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
NL-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Maritime & Industrial Trainingen B.V. Spinel 100 NL-3316 LG Dordrecht info@mit-bv.nl www.mit-bv.nl	
NL-003	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 ^e NL-5405 N. Uden Tel n°: +31(0)413-332153 Fax n°: + 31(0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website: www.nautiektraining.nl	
NL-004	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31(0)10-2344302 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	
NL-005	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Operationalcare Van Batenborchstraat 7 NL-6532 XJ Nijmegen w.marneef@planet.nl	

¹ Diese Bescheinigung kann in das Schifferdienstbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden.

lfd. Nr	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
NL-006	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 website: www.stc-r.nl	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

lfd. Nr.	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
D-001	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-002	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-003	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-004	Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-001	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Maritime & Industrial Trainingen B.V. Spinel 100 NL-3316 LG Dordrecht info@mit-bv.nl www.mit-bv.nl	
NL-003	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Nautiek Trainingen BV Loopkantstraat 2 ^e NL-5405 N. Uden Tel.: +31 (0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 e-mail: info@nautiektraining.nl website : www.nautiektraining.nl	
NL-004	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	OK Maritime Jaap van de Hoekplaats 10-20 NL-3067 AD Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 e-mail: info@okmaritime.nl website: www@okmaritime.nl	

lfd. Nr.	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
NL-005	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Operationalcare Van Batenbochstraat 7 NL-6532 XJ Nijmegen w.marneef@planet.nl	
NL-006	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	RBC Brandbeveiliging Stolwijkstraat 92 NL-3079 D Rotterdam Tel: +31 (0)10-2880228 e-mail: info@rbc-nederland.nl Website: www.rbc-nederland.nl	
NL-007	Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Scheepvaart en Transportcollege Lloydstraat 300 NL-3024 E Rotterdam Tel: +31 (0)10-4486022 Website: www.stc-r.nl	
F-001	Formation de base d'experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

PROTOKOLL 25

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2012

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2012 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 26

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2012

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2012 der Zentralen Verwaltungsstelle. Die Jahresrechnung wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

PROTOKOLL 27

Revision des Stellenplans des Sekretariats

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erwägung, dass der Stellenplan gemäß Artikel 7 der Personalordnung von der Zentralkommission genehmigt werden muss;

in der Erwägung, dass der Stellenplan alle im Sekretariat besetzten Stellen, unabhängig von der Beschäftigungsdauer und der Art der Finanzierung, erfassen sollte;

genehmigt den beigefügten Stellenplan mit dem Hinweis, dass diese Revision mit keinen zusätzlichen Ausgaben zulasten der Mitgliedstaaten der ZKR verbunden ist.

Anlage

Anlage zu Protokoll 27

Vorläufiger Stellenplan des Sekretariats
am 1. Januar 2014

Regelung	Dienstgrad	Anzahl	Einstufung	Finanzierung
Bedienstete Artikel 10				
Generalsekretär	A6 – A7	1	1 A7	ZKR
Stellv. Generalsekretärin	A4 – A5	1	1 A4	ZKR
Chefingenieur	A4 – A5	1	1 A4	ZKR
Bedienstete Artikel 12 (Gesamthaushalt)				
Hauptverwaltungsrat	A3 – A4	1	1 A4	ZKR
Verwaltungsräte	A2 – A3	2	1 A3 – 1 A2	0,75 CDN 1,25 ZKR
<i>Technischer Verwaltungsrat</i>	A1-A3	1		JWG
<i>Verwaltungsrat Infrastruktur</i>	A1-A3	1		ZKR
Verwaltungsräten gleichgestellte Bedienstete:	A1 – A2	1	1 A2	0,5 ZKR
- Ökonometriker				0,5 Marktbeob.
- Netzwerkadministrator	A1 – A3	1	1 A2	ZKR
Übersetzer	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2	ZKR
Referenten/Beauftragte				
- (Wirtschafts-)Referent des GS	B4-B5	1	B4	ZKR
- Dokumentations-/Kommunikations- beauftragte	B4-B5	1	B4	ZKR
- <i>Juristischer Referent</i>	B4-B5	1		ZKR
Direktionsassistent(in)	B2 – B5	6,5	2,9 B5 + 1 B4 + 3,6 B2	0,2 JWG 0,5 CDNI 5,8 ZKR
<i>Direktionsassistentin</i>	B2	1		JWG
Drucktechniker	C4 – C6	1	1 C6	ZKR
Reinigungskraft	Außer Tarif	1		ZKR
Insgesamt		26		

PROTOKOLL 28

Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Haushaltsausschusses,
zur Vereinfachung der Bestimmungen zur Ernennung der Personalvertreter,
unter Berücksichtigung der vom Generalsekretär im Rahmen seiner Sekretariatsleitungs-
befugnisse erlassenen Personalausschussordnung,
nimmt die diesem Beschluss beigefügten Änderungen der Artikel 36 und 37 der
Personalordnung an.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2014 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 28

„Artikel 36

Im Sekretariat der Zentralkommission wird nach einem vom Generalsekretär genehmigten Verfahren ein von den in Artikel 12 genannten Bediensteten in geheimer Abstimmung gewählter Personalausschuss eingesetzt. Die Amtszeit der Mitglieder des Personalausschusses beträgt drei Jahre und kann einmal verlängert werden.

Artikel 37

Der Personalausschuss vertritt die Interessen der in Artikel 12 genannten Bediensteten und trägt durch seine Mitarbeit zum reibungslosen Dienstbetrieb bei, indem er diesen Bediensteten die Möglichkeit gibt, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen.

Der Personalausschuss kann von sich aus oder auf Ersuchen des Generalsekretärs diesen über jede Schwierigkeit von allgemeiner Tragweite, welche die Auslegung oder Anwendung dieser Personalordnung betrifft, oder jede andere das Personal betreffende allgemeine Maßnahme, ob sie Bestandteil dieser Personalordnung ist oder nicht, unterrichten. Er wird bei jeder Änderung der Personalordnung, der Dienstbezüge, der Zulagen und Beihilfen oder des Systems der Sozialen Sicherheit für die in Artikel 12 genannten Bediensteten angehört.

Ersucht der Generalsekretär den Personalausschuss um eine Stellungnahme, so setzt er unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der dem Ausschuss unterbreiteten Frage die Frist fest, innerhalb deren die Stellungnahme abzugeben ist.“

PROTOKOLL 29

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 2013 und vom 31. Dezember 2013 auf den 1. Januar 2014 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 2013 sowie vom 31. Dezember 2013 auf den 1. Januar 2014 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 30

Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden 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 2014 bis 31. Dezember 2014 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 31

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 32

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 12. Juni 2014, in Straßburg, statt.