



**HERBSTSITZUNG 2018
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2018-II)**

Straßburg, den 7. Dezember 2018

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (18) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2018

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2018-II)

Straßburg, den 7. Dezember 2018

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1 : Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung.....	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2 : 150 Jahre Mannheimer Akte Jubiläumskongress und Ministererklärung.....	1
Protokoll 3 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union Unterzeichnung des Vertrages mit der GD MOVE der Europäischen Kommission	10
Protokoll 4 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI).....	11
Protokoll 5 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	11
Protokoll 6 : VISION 2018.....	11
Protokoll 7 : Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), §§ 1.22 und 1.22a, der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), § 1.06, und der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV), § 1.02	23
Protokoll 8 : Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	28
III. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 9 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt.....	35
IV. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 10 : Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	42
V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	
Protokoll 11 : Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Kennzeichnung von Fahrzeugen (§§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und d sowie Nummer 3, 2.05 und Anlage 10).....	46
Protokoll 12 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Sprechfunkanlagen von Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen (§ 4.06 Nummern 1 und 4	49
Protokoll 13 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb).....	52

Protokoll 14 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (Anlage 7 - Schifffahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b)	55
Protokoll 15 : Austausch der nach § 12.01 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung meldepflichtigen Daten zwischen den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten – Änderung des Beschlusses vom 18. Mai 1994 (Protokoll 1994-I-20)	59
Protokoll 16 : Definition der verschiedenen Automatisierungsgrade in der Binnenschiffahrt	60
Protokoll 17 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Inland AIS (§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b)	66

VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 18 : Technische Vorschriften für Binnenschiffe	68
--	----

VII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 19 : Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz bei Rhein-km 590,90	68
Protokoll 20 : Ersatzneubau der Brücke in Duisburg-Neuenkamp bei Rhein-km 778,35	73
Protokoll 21 : Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten	78
Protokoll 22 : Analyse des Niedrigwasserereignisses 2018	80

VIII. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art

Protokoll 23 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	80
--	----

IX. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 24 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2017	142
Protokoll 25 : Entlastung für die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2017	142
Protokoll 26 : Entlastung für die Rechnungslegung der Multi-Annual Financial Arrangement (MAFA) für das Haushaltsjahr 2017)	142
Protokoll 27 : Änderung der Personalordnung	142

X. Verschiedenes

Protokoll 28 : Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	145
Protokoll 29 : Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden.....	145
Protokoll 30 : Pressemitteilung	145
Protokoll 31 : Termin der nächsten Sitzung.....	145

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2018 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

**Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung
Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

**150 Jahre Mannheimer Akte
Jubiläumskongress und Ministererklärung**

Kein Beschluss.

Anlage

Mannheimer Erklärung

„150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Kongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am 17. Oktober 2018

Die für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der Bundesrepublik Deutschland, des Königreichs Belgien, der Französischen Republik, der Niederlande und der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben sich aus Anlass des 150. Jahrestags der Unterzeichnung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte („Mannheimer Akte“) am 17. Oktober 2018 in Mannheim getroffen und mit Bezug auf die „Basler Erklärung“ vom 16. Mai 2006 und die *Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt* aus dem Jahr 2017 folgende Erklärung verabschiedet:

1. WIR bekennen uns zur Mannheimer Akte und den dort festgelegten Prinzipien und unterstreichen die grundlegende Bedeutung der Akte für die Prosperität der Binnenschifffahrt und Wirtschaft im Rheinstromgebiet.

WIR bekräftigen die zentrale Rolle der Mannheimer Akte für die fruchtbare Zusammenarbeit der Rheinanliegerstaaten und Belgiens im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Fragen der Rhein- und Binnenschifffahrt und sind bereit, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit angemessenen finanziellen Mitteln auszustatten.

WIR begrüßen die führende und zukunftsweisende Tätigkeit der ZKR als Kompetenzzentrum für die Rhein- und Binnenschifffahrt in Europa und wollen diese ausbauen.

2. WIR unterstützen eine konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union (EU), den anderen Stromkommissionen, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den von der ZKR anerkannten Verbänden und allen weiteren Akteuren der Binnenschifffahrt.

WIR würdigen die wertvollen Beiträge aller Beteiligten zur nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht.

3. WIR unterstreichen die zentrale Rolle des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) als innovatives, effizientes und praxisorientiertes Gremium und begrüßen dessen angestrebte Aufgabenerweiterung.

WIR streben für CESNI eine dauerhafte Partnerschaft mit der EU auf Basis einer langfristigen gemeinsamen Finanzierung an.

4. WIR heben die Notwendigkeit zeitgemäßer, praktikabler und harmonisierter Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschifffahrt hervor.

WIR beauftragen die ZKR, zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von

- Treibhausgasen bis 2035 um 35 % im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,
- Schadstoffen bis 2035 um mindestens 35 % gegenüber 2015 zu reduzieren,
- Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen.

WIR weisen auf die Notwendigkeit von neuen Finanzinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele hin und betrauen die ZKR mit der Aufgabe, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.

5. WIR fordern die ZKR auf, die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen.
6. WIR wollen die Rolle der Binnenschifffahrt als wirtschaftlich relevanten Verkehrsträger mit hohem Entwicklungs- und Innovationspotenzial stärken.

WIR ersuchen daher die ZKR,

- gemeinsam mit den Mitgliedstaaten für eine schnellere und effizientere Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen Sorge zu tragen,
- die Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten zu beschleunigen,
- auf eine bessere Abstimmung nationaler Förderprogramme hinzuwirken und übersichtliche Informationen über diese bereitzustellen.

7. WIR wissen um die Bedeutung gut ausgebildeten Personals an Bord der Schiffe und die Herausforderung, in naher Zukunft verstärkt Altersabgänge ersetzen zu müssen.

WIR beauftragen die ZKR,

- zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften zu entwickeln, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen,
- weitere Beiträge zur Steigerung der Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe zu leisten, zum Beispiel durch gezielte Werbekampagnen.

8. WIR ersuchen die ZKR, im Jahr 2023 über die Fortschritte bei der Umsetzung der Ziele zu berichten.

Diese Gemeinsame Erklärung wurde in Mannheim am 17. Oktober 2018 in fünf Exemplaren in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache unterzeichnet, wobei alle Sprachfassungen gleichwertig sind.

Für den Minister
der Bundesrepublik Deutschland

Für den Minister
des Königreichs Belgien

Für die Ministerin
der Französischen Republik

Für die Ministerin
der Niederlande

Für die Bundesrätin
der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Déclaration de Mannheim

« 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim - Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »

Congrès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin le 17 octobre 2018

Les ministres compétents en matière de navigation intérieure de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, des Pays-Bas et de la Confédération suisse se sont réunis à Mannheim le 17 octobre 2018 pour marquer le 150^{ème} anniversaire de la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin (« Acte de Mannheim ») et, rappelant la « *Déclaration de Bâle* » du 16 mai 2006 ainsi que la *Stratégie de la Commission centrale pour la navigation du Rhin* de 2017, ont adopté la déclaration suivante :

1. NOUS exprimons notre engagement envers l'Acte de Mannheim et ses principes et soulignons l'importance fondamentale de cet Acte pour la prospérité de la navigation intérieure et l'économie du bassin du Rhin.

NOUS réaffirmons le rôle central de l'Acte de Mannheim pour une coopération fructueuse entre les États riverains du Rhin et la Belgique en matière de navigation rhénane et intérieure, dans le cadre de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), et sommes disposés à doter la Commission centrale pour la Navigation du Rhin de moyens financiers adéquats à cet effet.

NOUS saluons les activités de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation rhénane et intérieure en Europe et entendons les développer.

2. NOUS encourageons une coopération constructive entre la CCNR, l'Union européenne (UE), les autres commissions fluviales, la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, les associations reconnues par la CCNR et tous les autres acteurs de la navigation intérieure.

NOUS reconnaissons les précieuses contributions de toutes les parties prenantes au développement durable de la navigation intérieure sur le plan environnemental, social et économique.

3. NOUS soulignons le rôle déterminant du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en tant qu'organe innovant, efficace et pragmatique et nous nous félicitons de l'intention d'en étendre le champ de compétence.

NOUS préconisons pour le CESNI un partenariat durable avec l'UE, fondé sur un financement conjoint à long terme.

4. NOUS soulignons la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure.

NOUS confions à la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050.

NOUS soulignons la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et confions à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.

5. NOUS appelons la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure.
6. NOUS aspirons à renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation.

NOUS invitons par conséquent la CCNR

- à assurer, en coopération avec les États membres, un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes,
 - à accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales,
 - à œuvrer en faveur d'une meilleure coordination des programmes de financement nationaux et à mettre à disposition des informations claires à cet égard.
7. NOUS reconnaissons l'importance, à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé et sommes conscients du défi que représentera dans un avenir proche la nécessité accrue de compenser les départs à la retraite.

NOUS invitons la CCNR

- à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tienne compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies,
 - à apporter sa contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, par exemple par des campagnes de communication ciblées.
8. NOUS invitons la CCNR à faire rapport en 2023 sur l'état d'avancement de la réalisation des objectifs.

La présente déclaration commune a été signée à Mannheim le 17 octobre 2018 en cinq exemplaires en allemand, anglais, français et néerlandais, toutes les versions linguistiques faisant foi.

Pour le Ministre
de la République fédérale d'Allemagne

Pour le Ministre
du Royaume de Belgique

Pour la Ministre
de la République française

Pour la Ministre
des Pays-Bas

Pour la Conseillère fédérale
de la Confédération suisse

Verklaring van Mannheim

"150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart"

Congres van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op 17 oktober 2018

De voor de binnenvaart bevoegde ministers van de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk België, de Franse Republiek, Nederland en de Zwitserse Bondsstaat zijn op 17 oktober 2018 te Mannheim bijeengekomen ter gelegenheid van het feit dat 150 jaar geleden de Herziene Rijnvaartakte ("Akte van Mannheim") ondertekend werd. Onder verwijzing naar de "*Verklaring van Bazel*" van 16 mei 2006 en de "*Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart*" uit 2017 zijn zij de onderstaande verklaring overeengekomen:

1. WIJ zijn gecommitteerd aan de Akte van Mannheim en de daarin neergelegde beginselen en onderschrijven het fundamentele belang van de Akte voor een florerende binnenvaart en economie in het Rijnstroomgebied.

WIJ bevestigen de centrale rol van de Akte van Mannheim voor de vruchtbare samenwerking van de Rijnsoeverstaten en België in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met betrekking tot aangelegenheden die de Rijn- en binnenvaart betreffen en zijn bereid de Centrale Commissie voor de Rijnvaart daartoe te voorzien van adequate financiële middelen.

WIJ verwelkomen de toonaangevende en toekomstgerichte activiteiten van de CCR als kenniscentrum voor de Rijn- en binnenvaart in Europa en wensen deze uit te breiden.

2. WIJ steunen de constructieve samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie (EU), de andere rivierencommissies, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de door de CCR erkende organisaties en alle andere binnenvaartactoren.

WIJ waarderen de waardevolle bijdragen van alle betrokken partijen aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht.

3. WIJ benadrukken de centrale rol van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) als innovatief, efficiënt en praktijkgericht orgaan en begroeten de beoogde uitbreiding van de taken van dit Comité.
WIJ streven voor CESNI naar een duurzaam partnerschap met de EU op basis van een gezamenlijke langetermijnfinanciering.

4. WIJ benadrukken de noodzaak van moderne, haalbare en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en binnenvaart.

WIJ dragen de CCR op om met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichte van 2015 te verminderen,
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.

WIJ wijzen op de noodzaak van nieuwe financiële instrumenten om de genoemde ecologische doelen te behalen en vertrouwen de CCR de taak toe om het voortouw te nemen bij de ontwikkeling daarvan.

5. WIJ dringen er bij de CCR met klem op aan de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart.
6. WIJ wensen de rol van de binnenvaart als een economisch relevante vervoerswijze met een hoog ontwikkelings- en innovatiepotentieel te versterken.

WIJ verzoeken de CCR derhalve om

- in samenwerking met de lidstaten zorg te dragen voor een snellere en efficiëntere afhandeling van binnenschepen in de zeehavens,
 - de integratie van de binnenvaart in digitale en multimodale logistieke ketens te bespoedigen,
 - naar een betere coördinatie van de nationale financieringsprogramma's te streven en duidelijke informatie over deze programma's te verstrekken.
7. WIJ zijn ons bewust van het belang van goed opgeleid personeel aan boord van de schepen en de uitdaging om in de nabije toekomst in toenemende mate pensioneringen te moeten ondervangen.

WIJ dragen de CCR op

- moderne en flexibele bemanningsvoorschriften uit te werken die tevens rekening houden met sociale overwegingen en met de nieuwe technologieën die de arbeidsomstandigheden aan boord en aan de wal in snel tempo veranderen,
 - verdere bijdragen te leveren aan de vergroting van de attractiviteit van binnenvaartberoepen, bijvoorbeeld door gerichte campagnes.
8. WIJ verzoeken de CCR om in 2023 verslag uit te brengen over de bij de verwezenlijking van de doelstellingen geboekte vooruitgang.

Deze gemeenschappelijke verklaring is op 17 oktober 2018 te Mannheim ondertekend in vijf exemplaren in de Duitse, Franse, Nederlandse en Engelse taal, waarbij alle taalversies gelijkwaardig zijn.

Voor de Minister
van de Bondsrepubliek Duitsland

Voor de Minister
van het Koninkrijk België

Voor de Minister
van de Franse Republiek

Voor de Minister
van Nederland

Voor het Lid van de Bondsraad
van de Zwitserse Confederatie

Mannheim Declaration

“150 years of the Mannheim Act – the driving force behind dynamic Rhine and inland navigation”

Congress of the Central Commission for the Navigation of the Rhine on 17 October 2018

The inland navigation ministers of the Kingdom of Belgium, the Federal Republic of Germany, the French Republic, the Netherlands and the Swiss Confederation met in Mannheim on 17 October 2018 to mark the 150th anniversary of the signing of the Revised Rhine Navigation Act (“Mannheim Act”) and adopted the following declaration relating to the “*Basel Declaration*” of 16 May 2006 and the *Central Commission for the Navigation of the Rhine’s Strategy* dating from 2017:

1. WE acknowledge the Mannheim Act and the principles enshrined therein and emphasise the fundamental importance of the Act to the prosperity of the economy and of inland navigation in the Rhine river basin.

WE affirm the central role of the Mannheim Act in the fruitful collaboration on Rhine and inland navigation matters between the Riparian states and Belgium within the framework of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) and are prepared to furnish the Central Commission for the Navigation of the Rhine with the appropriate financial resources.

WE welcome the CCNR’s leading and pioneering role as a centre of excellence for Rhine and inland navigation in Europe and wish to build on this.

2. WE support constructive collaboration between the CCNR and the European Union (EU), the other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe, the associations recognised by the CCNR and all other inland navigation players.

WE commend the valuable contributions all participants have made to the sustainable ecological, social and economic development of inland navigation.

3. WE emphasise the central role of the European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation (CESNI) as an innovative, efficient and practical body, and welcome the sought-after extension of its remit.

WE are endeavouring to achieve a lasting partnership between CESNI and the EU based on long-term joint financing.

4. WE emphasise the need for up-to-date, workable and harmonised environmental and safety regulations in Rhine and inland navigation.

To further improve the ecological sustainability of inland navigation, we task the CCNR to develop a roadmap in order to

- reduce greenhouse gas emissions by 35% compared with 2015 by 2035,
- reduce pollutant emissions by at least 35% compared with 2015 by 2035,
- largely eliminate greenhouse gases and other pollutants by 2050.

WE point to the need for new financial instruments to achieve these environmental objectives and entrust the CCNR with the task of leading this development.

5. WE call on the CCNR to press ahead with development of digitalisation, automation and other modern technologies, thereby contributing to the competitiveness, safety and sustainability of inland navigation.

6. WE wish to reinforce the role of inland navigation as an economically relevant means of transport with a high potential for development and innovation.

WE therefore request the CCNR,

- in conjunction with the member states, to ensure faster and more efficient inland vessel cargo handling in seaports,
- to accelerate the integration of inland navigation into digital and multimodal logistic chains,
- to work towards better coordination between national development programmes and provide transparent information about them.

7. WE are aware of the importance of well-trained shipboard personnel and the challenge of having to replace increased age-related departures in the near future.

WE task the CCNR

- with developing up-to-date and flexible crew regulations that also take account of social issues and rapidly changing working conditions aboard and ashore as a result of new technologies,
- with contributing yet further to enhancing the attractiveness of careers in inland navigation, for example through targeted advertising campaigns.

8. WE request the CCNR to report on progress with implementation of these goals in 2023.

This Joint Declaration was signed in Mannheim on 17 October 2018 in five copies in German, English, French and Dutch, all language versions being equally valid.

For the Minister
of the Federal Republic of Germany

For the Minister
of the Kingdom of Belgium

For the Minister
of the French Republic

For the Minister
of the Netherlands

For the Federal Councillor
of the Swiss Confederation

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union Unterzeichnung des Vertrages mit der GD MOVE der Europäischen Kommission

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR),

unter Bezugnahme auf die am 22. Mai 2013 in Brüssel unterzeichnete Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (DG MOVE), die eine mehrjährige indikative Haushaltsplanung seitens des Sekretariats der ZKR und der GD MOVE vorsieht,

unter Bezugnahme auf die Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018, die eine konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union unterstützt,

unter Hinweis auf den seit dem 1. Januar 2016 und bis zum 31. Dezember 2018 erfolgreich durchgeführten Servicevertrag MOVE/B3/2015-213,

erfreut, ihre Kooperation mit der GD MOVE der Europäischen Kommission für weitere drei Jahre fortzusetzen und zu vertiefen,

unter Würdigung insbesondere der im Rahmen des CESNI seit dessen Einrichtung im Juni 2015 geleisteten Arbeiten und Fortschritte sowie der Marktbeobachtungsaktivitäten,

stellt fest, dass die beiden Parteien einen neuen Finanzrahmen für die Aktivitäten im Zeitraum 2019-2021 schaffen,

bevollmächtigt ihren Generalsekretär, im Namen der ZKR den für diese Zwecke vom Sekretariat mit der GD MOVE der Europäischen Kommission in enger Abstimmung mit der Korrespondenzgruppe der ZKR für den europäischen Vertrag ausgehandelten Vertrag MOVE/B3/2019-387 zu unterzeichnen, und

beauftragt ihren Generalsekretär,

1. die Durchführung dieses neuen Vertrages sicherzustellen,
2. wenn nötig, im Einvernehmen mit den Delegationen der ZKR den Vertrag mit der GD MOVE der Europäischen Kommission im Laufe seiner Durchführung anzupassen,
3. eine fundierte und transparente Rechenschaft über die finanzielle Abwicklung des Vertrages zu gewährleisten und in diesem Rahmen den Zusammenhang zum regulären Haushalt der ZKR transparent zu machen,
4. im Einvernehmen mit den Delegationen und mit deren Unterstützung sich weiterhin für die Realisierung einer angemessenen und dauerhaften Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU über das Jahr 2021 hinaus einzusetzen.

PROTOKOLL 4

Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

VISION 2018

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2013-II-10, mit dem die „VISION 2018“ angenommen wurde,

nimmt den Endbericht mit den Beiträgen aller ihrer beteiligten Ausschüsse sowie den Beiträgen des CDNI und der CASS an,

dankt ihren Ausschüssen für ihre Beiträge zum Abschluss der Arbeiten und

ersucht sie, ihre Arbeiten in den betreffenden Bereichen im Rahmen der strategischen Leitlinien vom Dezember 2017 und der Mannheimer Ministererklärung vom Oktober 2018 fortzusetzen.

Anlage

Endbericht zur Vision 2018

Mit der Annahme der Vision 2018 auf ihrem Kongress im Dezember 2013 hat die ZKR sich vorgenommen, im Verlauf von fünf Jahren ehrgeizige, aber realistische Ziele zu verwirklichen, um die nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht zu fördern.

Im Jahr 2016 legte die ZKR einen Zwischenbericht über die Verwirklichung dieser Ziele und die Notwendigkeit etwaiger Anpassungen vor, in dem sie den Fortschritt der Aktivitäten der ZKR seit Dezember 2013 sowie die von der ZKR unabhängigen internationalen Übereinkommen des CDNI und der CASS in den acht wichtigsten in der Vision 2018 aufgeführten Aktionsbereichen darlegte. Zwei Jahre später ist es an der Zeit, die für 2018 angestrebte *Vision* mit ihrer *Umsetzung* zu vergleichen und die bei der nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt erzielten Fortschritte zu bewerten oder, wie es die vierte Priorität der deutschen Präsidentschaft ausdrückt, „eine Bilanz der Aktivitäten im Rahmen der ‚Vision 2018‘ [zu] ziehen, um in der Folge über eine Fortschreibung dieser Ziele unter Berücksichtigung der strategischen Leitlinien zu entscheiden“. Zu diesem Zweck haben die ZKR, das CDNI und die CASS den Bericht 2016 aktualisiert, um einen umfassenden und vollständigen Überblick über die Fortschritte seit Beginn der Vision im Jahr 2013 bis zu ihrem Ende im Jahr 2018 zu geben. Der Abschlussbericht macht deutlich, dass die überwiegende Mehrheit der Ziele der Vision 2018 erreicht wurde, und stellt daher mit Befriedigung fest, dass die ZKR einen konkreten und wirksamen Beitrag zur Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt leisten konnte.

Um ein wahrheitsgetreues Bild von der Arbeit der ZKR, des CDNI und der CASS für eine nachhaltige Entwicklung in der Binnenschifffahrt zu vermitteln und vor allem einen Ausblick in die Zukunft zu geben, darf sich diese Darstellung jedoch nicht auf die Fortschritte und Schwierigkeiten beschränken, die zu einem bestimmten Zeitpunkt in den einzelnen Bereichen aufgetreten sind. Vielmehr gilt es in die Zukunft zu schauen und die neuen Meilensteine zu berücksichtigen, welche die ZKR mit Verabschiedung ihrer [strategischen Leitlinien](#) Ende 2017 zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung und der Sicherstellung der notwendigen politischen Unterstützung für diese Leitlinien mit der Annahme der stark zukunftsgerichteten [Mannheimer Ministererklärung](#) am 17. Oktober durch die Vertreter der für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der ZKR-Mitgliedstaaten gesetzt hat.

Die Vision 2018, die strategischen Leitlinien und die Mannheimer Erklärung bilden somit einen konkreten strategischen Grundsatzkatalog für eine nachhaltige Entwicklung. Die überwiegende Mehrheit der für die acht Bereiche der Vision 2018 definierten Ziele wird so erneuert und in vielen Fällen durch die beiden anderen genannten Referenzdokumente gestärkt. Im Hinblick auf den ersten Bereich der Vision 2018, nämlich Sicherheit und Zuverlässigkeit, kann so auf den ersten Grundsatz der strategischen Leitlinien der ZKR verwiesen werden. Dieser Grundsatz fordert die ZKR auf, „ihre Kernkompetenzen im Bereich Sicherheitsvorschriften, Infrastruktur, Umwelt [... zu pflegen und zu entwickeln]“. In der Mannheimer Erklärung heben die Minister in Bezug auf diesen Bereich unter Punkt 4 „die Notwendigkeit zeitgemäßer, praktikabler und harmonisierter Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ hervor. Im zweiten Bereich, der die Ausbildung und Qualifikation betrifft, betont die ZKR in ihren strategischen Leitlinien die Notwendigkeit, Vorschriften zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der sozialen Sicherheit des Personals in der Binnenschifffahrt zu beschließen. Im Hinblick auf die Ministererklärung wird neben Punkt 4, der bereits oben erwähnt wurde, auch auf Punkt 7 verwiesen, unter dem die Minister erklären, dass sie „um die Bedeutung gut ausgebildeten Personals an Bord der Schiffe [wissen]“, und die ZKR daher auffordern, „zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften zu entwickeln, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen“.

Ebenso wird die ZKR ermuntert, die Arbeiten im Zusammenhang mit dem dritten und vierten Bereich der Vision (Kraftstoffverbrauch und Treibhausgasemissionen sowie Schadstoffemissionen in Luft und Wasser) fortzusetzen, wobei ihre strategischen Leitlinien sie auffordern, auch künftig nationale, regionale und internationale Nachhaltigkeitsziele und -initiativen zu unterstützen, insbesondere durch die Verabschiedung der Vision emissionsfreier Binnenschiffe bis 2050 und durch Unterstützung bei der Weiterentwicklung und Implementierung des CDNI. Diese Leitlinien werden in der Mannheimer Ministererklärung bekräftigt und präzisiert, indem die ZKR beauftragt wird, „zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von

- Treibhausgasen bis 2035 um 35% im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,
- Schadstoffen bis 2035 um 35% bis 50% gegenüber 2015 zu reduzieren,
- Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen“.

Auch der fünfte Bereich der Vision, der sich auf die Veränderungen der Umweltbedingungen bezieht, ist Gegenstand der strategischen Leitlinien; so wird die ZKR erneut aufgefordert, ihre Kompetenzen im Bereich Infrastruktur zu pflegen und zu entwickeln. Was die Logistikketten (sechster Bereich) angeht, so wird die ZKR aufgerufen, die Vorteile der Binnenschifffahrt als wichtiger Verkehrsträger weiter zu stärken und die Verkehrsverlagerung auf die Binnenwasserstraßen zu unterstützen (strategische Leitlinien), ein Aufruf, der in der Ministererklärung noch stärker anklingt, indem die ZKR aufgefordert wird, die Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten zu beschleunigen. Der siebte Bereich, die Handhabung der sozialen Rahmenbedingungen, wird ebenfalls wiederaufgegriffen; so soll die ZKR auch in Zukunft danach streben, Vorschriften zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der sozialen Sicherheit des Personals in der Binnenschifffahrt zu beschließen, was auch durch die Charakterisierung der Besatzungsvorschriften („welche auch den sozialen Belangen Rechnung tragen“) veranschaulicht wird. Im achten Bereich schließlich, der die Verfügbarkeit von Informationen betrifft, besteht zweifellos die Absicht, dass die ZKR auch in Zukunft das maßgebliche Kompetenzzentrum und die erste Anlaufstelle für alle Belange der Binnenschifffahrt bleibt. Da das CDNI und die CASS von der ZKR unabhängig sind, wird auf ihre Aktivitäten nicht immer namentlich Bezug genommen, aber sowohl die strategischen Leitlinien als auch die Ministererklärung umfassen Aspekte aus ihrem Zuständigkeitsbereich. Die beiden Organisationen werden so auch in Zukunft ihren Beitrag bei der Fortsetzung der Arbeiten leisten.

Die aufgezeigten Parallelen zwischen der Vision 2018, den strategischen Leitlinien der ZKR und der Mannheimer Ministererklärung verdeutlichen, wie sehr die zur Umsetzung der Vision 2018 formulierten Vorgaben durch die strategischen Leitlinien vom Dezember 2017 konsolidiert werden, die wiederum durch die Ministererklärung vom Oktober 2018 wesentlich gestärkt werden, um so ein kohärentes Ganzes um das zentrale Ziel der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt zu bilden.

Abschließend ist noch anzumerken, dass die Vision 2018 teilweise auch darauf abzielte, zur Umsetzung des europäischen Programms [Naiades II](#) und damit zur Entwicklung der Binnenschifffahrt zu „einem qualitativ hochwertigen Verkehrsträger [...]: mit einer guten Lenkungsstruktur, effizient, sicher, integriert in die intermodale Kette, mit hochwertigen Arbeitsplätzen und qualifizierten Beschäftigten und in Übereinstimmung mit strengen Umweltnormen“ beizutragen. In diesem Zusammenhang wird auf den (im September 2018 veröffentlichten) [Zwischenbericht](#) der Dienststellen der Europäischen Kommission über die Durchführung des Programms für den Zeitraum 2014-2017 hingewiesen, dem zufolge die Mehrzahl der geplanten Regelungs-, Politik- und Finanzierungsmaßnahmen auch hier umgesetzt wurden, nicht ohne die diesbezüglichen Beiträge der ZKR, insbesondere im Hinblick auf den CESNI-Ausschuss, die Marktbeobachtung und die Infrastruktur, zu würdigen. In dem Zwischenbericht werden auch die noch bis 2020 laufenden Maßnahmen für die weitere Durchführung des Programms dargelegt. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die ZKR auch zu diesem Bericht beigetragen hat, indem sie im Rahmen der Marktbeobachtung in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission einen Marktbericht 2014-2017 erstellt hat.

Globale Synthese zur Umsetzung der Ziele der 8 großen Richtungsansätze der Vision 2018

1. SICHERHEIT UND ZUVERLÄSSIGKEIT

Einheitliche technische Vorschriften

2015 hat die ZKR per Beschluss einen Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) ins Leben gerufen. Die Schaffung des neuen Arbeitsgremiums spiegelt den gemeinsamen Willen von Zentralkommission und Europäischer Union wider, auf europäischer Ebene die Fäden der politischen Steuerung, insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrtsgesetzgebung, enger zusammenlaufen zu lassen. Im November 2015 hat CESNI eine erste Fassung (2015/1) des europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) angenommen. Dieser Standard legt die für die Sicherheit der Binnenschiffe erforderlichen einheitlichen technischen Vorschriften fest. ES-TRIN ist per se nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die ZKR, die Europäische Union, andere internationale Organisationen sowie die Mitgliedstaaten der ZKR oder der EU in ihren jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen. Im Juli 2017 hat der CESNI eine zweite Ausgabe (2017/1) des ES-TRIN angenommen. Im Dezember 2017 hat die ZKR beschlossen, den ES-TRIN 2017/1 in ihr Regelwerk umzusetzen (siehe Beschlüsse 2017-II-15, 19 und 20). Im März 2018 wird die Europäische Union voraussichtlich einen delegierten Rechtsakt verabschieden, um in ihrem Regelwerk (Richtlinie (EU) 2016/1629) den Verweis auf den ES-TRIN (2017/1 statt 2015/1) zu aktualisieren.

Ein Leitfaden der bewährten Verfahren für die Stabilität der Fahrzeuge, die Container befördern

Um die Sicherheit der Rheinschifffahrt weiter zu erhöhen und den Besonderheiten des Containertransports Rechnung zu tragen, hat die ZKR in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbe (EBU, ESO) und AQUAPOL auf der Grundlage eines Vorschlags des Gewerbes einen Leitfaden bewährter Verfahren in Bezug auf die Stabilität von Containerschiffen veröffentlicht. Das Binnenschifffahrtsgewerbe verfügt über eine Reihe von Best Practices, die das Problem ungenauer oder fehlender Containergewichtsdaten entschärfen. Dank dieser Best Practices ist die Zahl der Unfälle im Zusammenhang mit Containern relativ niedrig. Dies ist von großer Bedeutung, da solche Unfälle für die Schifffahrt gravierende Folgen haben können, bis hin zu einem vollständigen Erliegen des Verkehrs. Der Leitfaden bewährter Verfahren wurde von der ZKR 2017 publiziert und wurde von den Schifffahrtstreibenden sehr gut aufgenommen.

Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS und Inland-ECDIS im Informationsmodus

Seit dem 1. Dezember 2014 gilt auf dem Rhein eine allgemeine Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät). Inland AIS-Geräte müssen bis auf wenige Ausnahmen stets eingeschaltet sein. Inland AIS, ein System, das ursprünglich aus der Seeschifffahrt stammt, dient zur automatischen Übertragung der Position von Schiffen sowie anderer sicherheitsrelevanter Daten. Inland ECDIS ist ein System zur Darstellung wichtiger Informationen für die Schifffahrt mittels elektronischer Binnenschifffahrtskarten. Dank Inland AIS kann Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigergerät) auch Informationen zu anderen in der Nähe befindlichen Schiffen anzeigen. Wenn alle Fahrzeuge auf einer Wasserstraße mit Inland AIS und Inland ECDIS (oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät) ausgerüstet sind, werden diese Fahrzeuge allen Schiffsführern auf ihren elektronischen Binnenschifffahrtskarten zusammen mit den wichtigsten relevanten Sicherheitsinformationen graphisch angezeigt. Diese beiden RIS-Technologien führen zu einer erheblichen Erhöhung der Sicherheit und stellen für die Schiffsführer ein wertvolles Entscheidungsinstrument dar, mit dem auch die Navigation optimiert werden kann.

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle Fahrzeuge, die Container befördern

Seit dem 1. Januar 2010 gilt eine elektronische Meldepflicht auf dem Rhein für Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container oder mindestens einen Container mit Gefahrgut an Bord haben. Am 1. Dezember 2015 wurde diese Meldepflicht auf alle Fahrzeuge, die Container befördern, und am 1. Dezember 2018 auf alle Tankschiffe ausgedehnt. Durch diese Maßnahme konnte der Verwaltungsaufwand der Schiffsführer und des Personals in den Revierzentralen reduziert werden und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der Rheinschifffahrt erhalten werden. Angesichts der Vorteile, die das elektronische Melden bietet, und der Tatsache, dass dieses Verfahren inzwischen gut funktioniert, hat die ZKR die Absicht, diese Meldepflicht auf alle Fahrzeuge und Verbände, die sich zur Zeit lediglich über Sprechfunk melden müssen, auszuweiten.

2. AUSBILDUNG UND QUALIFIKATION

Modernisierung der Berufsbefähigungen

Die Zielvorgabe der Modernisierung der nautischen Ausbildungen und der Befähigungen des Binnenschifffahrtspersonals wurde im Rahmen einer fruchtbaren und innovativen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Europäischen Union in vollem Umfang erreicht. Die Zusammenarbeit ist darauf ausgerichtet, die auf dem Rhein und in Europa geltenden Regelwerke auf einem hohen Sicherheitsniveau zu vereinfachen und zu harmonisieren, und zwar mit einem kompetenzbasierten Ansatz für das gesamte Schiffspersonal. Diese neue Ära in der Binnenschifffahrt soll nicht nur die Mobilität der Arbeitskräfte steigern, sondern auch die Attraktivität der Arbeitsplätze in diesem Sektor erhöhen und positive Auswirkungen auf die Schiffssicherheit entfalten.

Hierzu werden derzeit auf dem Rhein und in der Europäischen Union neue Regelwerke für die Berufsbefähigungen eingeführt. In diese fließen die 14 Standards des CESNI (des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) ein, die am 8. November 2018 verabschiedet wurden. Durch das harmonisierte Regelwerk werden künftig der Zugang zu den Berufsbefähigungen vereinfacht und die Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe erhöht, was sich hoffentlich positiv auf ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften auswirkt. Andere Flusskommissionen sowie die UNECE haben bereits Interesse an der neuen verordnungsrechtlichen Regelung bekundet.

Als Ergebnis der gemeinsamen Arbeiten der Zentralkommission zur Modernisierung der Berufsbefähigungen ist am 17. Januar 2018 die Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates in Kraft getreten. Parallel dazu hat die Zentralkommission zwischenzeitlich eine grundlegende Überarbeitung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) begonnen. Die CESNI-Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP) hat 14 Standards erarbeitet, in denen die erforderlichen Befähigungen des Schiffspersonals und die Kriterien für die medizinische Tauglichkeit festgelegt sind. Die endgültige Annahme durch den CESNI-Ausschuss ist am 7. November 2018 in Prag erfolgt. Die künftigen Standards betreffen

- die Schiffsführer (Führungsebene) und erstmals auch Matrosen (Betriebsebene);
- praktische Prüfungen und Fahrsimulatoren;
- Führen von Schiffen unter Radar
- Navigation auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter;
- Sachkundige für Flüssigerdgas und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt;
- körperliche und geistige Tauglichkeit;
- harmonisierte Muster für Schiffsführerzeugnisse bzw. Patente, die derzeit ausgearbeitet werden.

Der CESNI wird auch harmonisierte Muster für Schiffsführerzeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher festlegen.

Die abgestimmte und harmonisierte Umsetzung ist für spätestens 2022 geplant.

Diese verordnungsrechtlichen Errungenschaften sind das Ergebnis der langjährigen Aktivitäten der ZKR zur Modernisierung der Ausbildungen und Qualifikationen des Schiffspersonals und zur Steigerung der Attraktivität der Schifferberufe mit dem Ziel, ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften zu gewährleisten. Im Zentrum des Interesses standen dabei die Berufsschiffer, denen die ZKR 2013 ihren Kongress widmete, der unter dem Motto „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“ stand.

Die ZKR hat sich voll und ganz einer europäischen Perspektive verschrieben und seit Ende der 1990er Jahre ihre Fachkompetenz im europäischen Rahmen erweitert, angefangen bei der Anerkennung der Fahrzeiten nicht nur auf dem Rhein, sondern in der gesamten EU. Als Grundlage für eine europäische Zusammenarbeit haben die Mitgliedstaaten der ZKR ab 2008 mit sieben Nichtmitgliedstaaten (Bulgarien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechische Republik und Ungarn) Verwaltungsvereinbarungen geschlossen, die es ermöglicht haben, deren Schiffsführerzeugnisse und Schifferdienstbücher sowie zwei Ausbildungsstätten (Rumänien und Tschechische Republik) und Bordbücher (Österreich) in der Rheinschifffahrt anzuerkennen. Sie hat zudem Verfahren zur gegenseitigen Anerkennung der Berufsbefähigungen der Mitgliedstaaten der ZKR und sieben Nichtmitgliedstaaten eingeführt. So werden nun Schiffsführerzeugnisse, Fahrzeiten und Schifferdienstbücher sowie seit Kurzem auch Berufsausbildungen und Bordbücher von ihr als gültig anerkannt.

Die von der ZKR in die Wege geleiteten und durchgeführten umfangreichen Arbeiten zur Modernisierung der Vorschriften besonders zu Fahrsimulatoren, LNG (Beschluss 2015-I-7) und zur Tauglichkeit sowie die Kompetenztabellen haben voll und ganz Eingang in das neue Regelwerk und die Arbeiten des CESNI-Ausschusses gefunden. Die Anerkennung der Ausbildungsstätten und die Zusatzausbildung für die Besatzung an Bord eines Schiffes mit LNG-Antrieb basierten bereits auf einem Ansatz des Kompetenznachweises und umfassen einen Theorie- und einen Praxisteil sowie eine Prüfung.

Die Erarbeitung von Standards für die Berufsbefähigungen ist Gegenstand der Tätigkeit des CESNI-Ausschusses seit dessen Gründung im Jahr 2015 und bietet die Möglichkeit, das Know-how der ZKR (die erste Patentverordnung geht auf das Jahr 1922 zurück) und der beteiligten EU-Mitgliedstaaten zu vereinen.

Darüber hinaus organisierte die ZKR im November 2014 einen Runden Tisch mit den Sozialpartnern zum Thema Schiffsbesatzungen, Fahr- und Ruhezeiten sowie Einsatz neuer Technologien zur Verbesserung der Kontrollen, der einerseits den Impuls gab, kurzfristig Änderungen der Vorschriften zu erarbeiten, die auf eine gewisse Lockerung der bestehenden Regelungen abzielen und andererseits erkennen ließ, dass es mittelfristig einer umfassenden Studie zur Entwicklung der Arbeitsbelastung in der Binnenschifffahrt bedarf, die von den Sozialpartnern durchgeführt werden könnte.

Der Impuls hatte zum einen die Streichung der Funktion des Matrosen-Motorenwarts, die stärkere Berücksichtigung der Auszubildenden in den Besatzungstabellen, die Erleichterung der Fahrt von großen Verbänden und starren Zusammenstellungen, die Möglichkeit, die Mindestbesatzung auf Tagesausflugsschiffen an der vorhandenen Anzahl an Fahrgästen zu orientieren (Beschluss 2016-II-9) sowie die Vorbereitung einer Anpassung zur Aufnahme der Möglichkeit von Ruhezeiten während der Fahrt in den Verordnungstext zur Folge, die derzeit vor dem Abschluss steht. Zum anderen haben die Sozialpartner seither mit Unterstützung der ZKR und Finanzierung durch die Europäische Kommission eine umfassende Studie zur Entwicklung der Arbeitsbelastung, „TASCS“ (Towards A Sustainable Crewing System), initiiert. Die Ergebnisse werden Anfang 2019 erwartet und dem STF-Ausschuss und der Arbeitsgruppe CESNI/QP vorgelegt und dort diskutiert.

Sprachliche Anforderungen

In Bezug auf die Präzisierung der sprachlichen Anforderungen, womit zu einer verbesserten Kommunikation und damit auch Sicherheit in der Binnenschifffahrt beigetragen werden soll, hat die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung eine bestimmte Anzahl von Redewendungen entsprechend den „sprachlichen Mindestanforderungen“ zusammengetragen, die die Situationen mit dem höchsten Risiko für die Sicherheit der Binnenschifffahrt abdecken. Diese Redewendungen wurden in Artikel 4 des Handbuchs Binnenschifffahrtfunk, Regionaler Teil Rhein (Basel – offenes Meer) und Mosel, aufgenommen, dessen neuste Ausgabe auf der Website der ZKR erhältlich ist. Das Handbuch enthält somit empfohlene Redewendungen für die Fahrt in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache.

Zudem wurde unter der Bezeichnung „LE SINCP“ (Standard Inland Navigation Communication Phrases) eine Anwendung mit Standardredewendungen entwickelt, die unentgeltlich zur Verfügung steht und für iOS und Android verfügbar ist. Im kommenden Arbeitsprogramm des CESNI ist die Erarbeitung nicht rechtsverbindlicher CESNI-Standards vorgesehen. Darüber hinaus könnte die Möglichkeit zur Festlegung weiterer nautischer Standardredewendungen geprüft werden.

3. KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND TREIBHAUSGASEMISSIONEN

Gemäß dem Arbeitsprogramm des Untersuchungsausschusses (Beschluss 2017-II-10) hat die ZKR beschlossen, ihre Anstrengungen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen fortzusetzen, einschließlich insbesondere der Aktualisierung des Grundlagenberichts.

4. SCHADSTOFFEMISSIONEN IN LUFT UND WASSER

Gesetzlicher Rahmen für die Nutzung von Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als „regulärer“ Brennstoff

Die ZKR hat ihr Regelwerk angepasst, um die Nutzung von Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als „regulären“ Brennstoff in der Rheinschifffahrt nach dem Vorbild von Dieselmotoren zu ermöglichen. In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (LNG) als bestgeeignet für die Binnenschifffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung umwelt- und klimafreundlicher als Dieselmotoren erfolgt. Nach Auswertung von Betriebserfahrungen mit Binnenschiffen, die bereits zu Versuchszwecken LNG nutzen, hat die ZKR 2015 einen rechtlichen Rahmen für LNG in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) geschaffen, der die Förderung technologischer Innovation bei gleichzeitiger Wahrung des hohen Sicherheitsstandards der Binnenschifffahrt erlaubt. Mit der Veröffentlichung der Edition 1.0 des Standards für eine Prüfliste für das Bunkern von LNG LKW-Schiff im Oktober 2015 wurde zusätzliche Rechtssicherheit geschaffen. Damit bestätigt die ZKR ihre aktive Rolle bei der Entwicklung eines rechtlichen Rahmens für die Nutzung von LNG als Brennstoff auf Binnenschiffen und die damit geleistete Unterstützung der Maßnahmen des Gewerbes zur Reduzierung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen.

Zurzeit werden weitere Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien (Methanol, Wasserstoff, Elektromobilität usw.) gefördert. Zulassungen für Versuchszwecke sollen es ermöglichen, Erfahrungen zu sammeln, den erwarteten Nutzen zu klären und die Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau abzuschätzen. Die ZKR beabsichtigt in den kommenden Jahren in Zusammenarbeit mit dem CESNI Arbeiten zur Anpassung des Regelwerks durchzuführen.

Arbeiten zur europäischen Verordnung über die Schadstoffemissionen nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte (NRMM)

Die ZKR hat ihre Aufmerksamkeit ferner auf die Arbeiten der Europäischen Union zur Entwicklung einer neuen Verordnung über die Schadstoffemissionen nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte (Verordnung (EU) 2016/1628) gerichtet, die namentlich auf Binnenschiffe Anwendung finden wird. Mit diesen neuen Bedingungen für die Verringerung der gasförmigen Schadstoff- und Partikelemissionen wird das Ziel verfolgt, die ökologische Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt unter Sicherstellung wirtschaftlich realistischer technologischer Lösungen zu erhalten. Nach der Verabschiedung dieser Verordnung hat die ZKR beschlossen, ihr Regelwerk entsprechend anzupassen (Beschluss 2017-II-20).

Annahmestellennetz des CDNI

Die Annahmestellen für Abfälle nach Teil A (öl- und fetthaltige Abfälle) und Teil C (sonstige Abfälle) sowie die angebotenen Leistungen sind auf einer interaktiven Karte verzeichnet, die auf der Website des CDNI von den Schifffahrtreibenden und der Öffentlichkeit eingesehen werden kann. Sie wird regelmäßig aktualisiert und bietet die Möglichkeit der Geolokalisierung zur Bestimmung der nächstgelegenen Annahmestellen.

Website des CDNI: <https://www.cdni-iwt.org>

International einheitlicher Rechtsrahmen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladungen seit Juni 2017

Im Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt und dessen Anwendungsbestimmung gefasst.

Den Schätzungen der durchgeführten Untersuchungen zufolge können mit dieser Änderung 95 % der schädlichen Entgasungen von Schiffen in die Atmosphäre im Vertragsgebiet vermieden werden, was für die Umwelt und die Nachhaltigkeit des Gütertransports über die Wasserstraßen einen großen Gewinn darstellt.

Das Entgasungsverbot wird schrittweise eingeführt, um die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur und der entsprechenden logistischen Lösungen, wie z. B. den Einsatz von Einheits- oder kompatiblen Transporten, zu ermöglichen.

Diese Änderung, die erste seit der Unterzeichnung des CDNI im Jahr 1996, wird in Kraft treten, sobald die Vertragsparteien die laufenden nationalen Ratifizierungsverfahren abgeschlossen haben.

Finanzierung umweltfreundlicherer Antriebssysteme

Der Wirtschaftsausschuss der ZKR befasste sich in enger Zusammenarbeit mit den anderen ZKR-Ausschüssen vertieft mit der Finanzierung umweltfreundlicherer Antriebssysteme, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen der [NRMM-Verordnung der EU](#) für das Inverkehrbringen neuer Motoren für Binnenschiffe, und ganz allgemein mit der Finanzierung des Greenings. Im Juli 2018 wurde unter Beteiligung zahlreicher Stakeholder, Experten und Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten eine außerordentliche Sitzung abgehalten, um kurz- und langfristige Finanzierungslösungen zu ermitteln. Die Arbeiten zu diesem Thema werden im Wirtschaftsausschuss fortgesetzt.

5. VERÄNDERUNGEN DER UMWELTBEDINGUNGEN

Im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsziele, für die der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt das federführende Gremium ist (Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, internationale Koordination der integrierten Planung und Bewirtschaftung der Wasserstraße), ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedsstaaten der ZKR große Anstrengungen unternehmen, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur der Wasserstraße Rhein zu erhalten und zu verbessern. Dies geschieht kontinuierlich durch eine Vielzahl von Maßnahmen, von denen die bedeutsamen im Rahmen der ZKR international koordiniert werden. Die ZKR hat sich in ihrer Vision 2018 zum Ziel gesetzt, künftig bei der internationalen Koordination verstärkt auch wasserwirtschaftliche Maßnahmen zu berücksichtigen und mögliche Grenzen dafür im Hinblick auf die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Binnenschifffahrt an die Wasserstraße zu formulieren. Die ZKR setzt sich hierbei aktiv für eine koordinierte Umsetzung der TEN-V Verordnung¹ mit der Wasserrahmenrichtlinie ein und pflegt hierbei eine Zusammenarbeit mit anderen Flusskommissionen, insbesondere der IKS.

Die internationale Koordination wird auch Initiativen auf Ebene der EU zu der Entwicklung des TEN-V Korridors RheinAlpen und der Bestimmung eines „Good Navigation Status“ berücksichtigen. Hierzu beabsichtigt die ZKR eine Korrespondenzgruppe zusammen mit anderen europäischen Staaten und Flusskommissionen zur Erarbeitung von Vorschlägen für an Flüsse und Kanäle besser angepasste Ziele, zum Beispiel zu Fahrrinntiefen, Brückendurchfahrtshöhen und Verfügbarkeit der Infrastruktur, und zur Verbesserung des Verständnisses des Good Navigation Status einzurichten. Die ZKR wird die Implementierung des Good Navigation Status und der Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes weiter aktiv unterstützen.

Diese Initiativen waren zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Vision 2018 noch nicht entwickelt.

¹ Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (EU 1315/2013)

6. LOGISTISCHE KETTEN

Analysepapier und Aktionsplan zur besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten der Seehafenhinterlandverkehre

Der Wirtschaftsausschuss der ZKR präsentierte im Jahr 2014 ein Analysepapier und einen Aktionsplan zur besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten der Seehafenhinterland- und kontinentalen Verkehre. Von zentraler Bedeutung ist in diesem Kontext die enge Einbindung und Partizipation der Binnenschifffahrt bei der Implementierung der multimodalen Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Als Stakeholder des Korridorforums Rhein-Alpen setzt sich die ZKR für Maßnahmen ein, die zu einer Verbesserung der physischen, elektronischen und organisatorischen Verknüpfungen der Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern führen. Die ZKR nahm an den Sitzungen dieses für die Förderung der Binnenschifffahrt im Rheingebiet maßgeblichen Forums zwischen 2016 und 2018 weiterhin teil, und wird dies auch in Zukunft tun. Die erfolgreiche Stärkung und Förderung der Binnenhäfen als trimodale Umschlagpunkte wurde als ein entscheidender Faktor herausgestellt, um die Koordination und Kooperation zwischen verschiedenen Gliedern der Logistikkette weiter zu verbessern und somit multimodale Logistikkösungen mit Binnenschifftransport noch attraktiver zu machen. Die ZKR setzte ihre Zusammenarbeit mit dem Korridor Rhein-Alpen fort und festigte sie insbesondere durch regelmäßige Kontakte mit dem TEN-V-Koordinator für den Korridor Rhein-Alpen, dessen Mandat 2018 verlängert wurde. Die ZKR nimmt auch an den Sitzungen der Interregionalen Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor (EVTZ) teil, die 2015 gegründet wurde, um die transnationale Zusammenarbeit zwischen den Partnern entlang dieses Korridors zu erleichtern und seine Entwicklung zu fördern.

Als internationale Plattform wird die ZKR außerdem den Transfer erfolgreicher Ansätze öffentlicher und privater Akteure unterstützen und sich dafür einsetzen, dass in den multimodalen europäischen Transportkorridoren das Potenzial der Wasserstraßen voll ausgeschöpft wird.

Die Themen Multimodalität, Logistik und Einbindung der Binnenschifffahrt in das europäische Verkehrssystem werden auch im Rahmen der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt regelmäßig aufgegriffen.

7. HANDHABUNG DER SOZIALEN RAHMENBEDINGUNGEN

Empfehlung betreffend die Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung

Ferner hat der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht der ZKR in Zusammenarbeit mit der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer (CASS) eine „Empfehlung betreffend die Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung“ erarbeitet, die Vorschläge für elektronische Unterlagen zur Beantragung dieser Dokumente sowie aktualisierte Formulare enthält. Die Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde bestätigt die Berechtigung zur Teilnahme am Rheinverkehr. Die Empfehlung richtet sich an die für die Ausstellung dieser Dokumente zuständigen Behörden und erläutert, welche Kontrollen erfolgen können, um betrügerische Vorgehensweisen so weit wie möglich zu verhindern, insbesondere, wenn sich der Eigentümer und der Ausrüster in unterschiedlichen Vertragsstaaten befinden. Das Antragsformular für die Ausrüsterbescheinigung zielt somit darauf ab zu erfragen und festzustellen, ob der Ausrüster des Fahrzeugs auch wirklich der Betreiber des Schiffes auf eigene Rechnung und eigenes Risiko ist bzw. über die Entscheidungsbefugnis über das wirtschaftliche und kommerzielle Management des Schiffes verfügt. Die Empfehlung, die Antragsunterlagen und die aktualisierten Formulare können direkt von der Website der ZKR heruntergeladen werden.

Diese Empfehlung ist für die CASS von besonderem Interesse, denn die Frage, welches Sozialversicherungsrecht für die Beschäftigten an Bord anwendbar ist, ist von der korrekten Bestimmung des Ausrüsters abhängig. Seit der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 ist das Rheinübereinkommen für die Unterzeichnerstaaten, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind (B, D, F, L, NL), nicht mehr anwendbar. Die Vertragsstaaten des Rheinübereinkommens, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind, haben jedoch gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 eine „Vereinbarung über die Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer“ (Ausnahmevereinbarung über die anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer) geschlossen, die am 11. Februar 2011 in Kraft getreten ist und rückwirkend zum 1. Mai 2010 angewandt wird. Die Schweiz hat beschlossen, die Verordnung (EG) Nr. 883/2004 ab dem 1. April 2012 anzuwenden, und ist ebenfalls Vertragspartei der Ausnahmevereinbarung geworden. Zuletzt schlossen fünf der Unterzeichnerstaaten der Ausnahmevereinbarung (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg und Niederlande) im August 2018 eine zweite Zusatzvereinbarung mit Liechtenstein. Zwischen diesen Staaten trat die Zusatzvereinbarung am 1. September 2018 in Kraft. Die Ausnahmevereinbarung sieht vor, dass für die Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit der Sitz des Ausrüsters maßgebend ist, weshalb es wichtig ist, Betrugsmöglichkeiten in Bezug auf die Identifizierung des Unternehmens einzuschränken. Im Zusammenhang damit planen die ZKR und die CASS eine Umfrage bei den für die Ausstellung der Rheinschiffahrtszugehörigkeitsurkunde zuständigen Behörden, u. a. um festzustellen, welche Schwierigkeiten bei letzteren auftreten und sich um eine Antwort darauf zu bemühen, damit eine möglichst einheitliche Anwendung der Empfehlung gewährleistet wird.

Einheitliche Regel für die Zuordnung zur Sozialversicherung

Die CASS hielt es ferner für angebracht, sich für die Einführung einer einheitlichen Regel für die Zuordnung zur Sozialversicherung für das gesamte auf den europäischen Binnenwasserstraßen tätige Personal einzusetzen. Die auf den Ausrüster abstellende Zuordnungsregel weist ihrer Auffassung nach alle nötigen Merkmale auf, die für eine solche einheitliche Regel erforderlich sind. Es wurde zwar ein entsprechendes Dokument an die Verwaltungskommission für die Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit der Europäischen Kommission (CACSS) gerichtet, die Mitteilung blieb jedoch ohne Wirkung. Ungeachtet dessen unterstützen die Sozialpartner (EBU, ESO, ETF) nach wie vor diese Initiative und stellen auch weiterhin Überlegungen dazu an, inwiefern sich eine solche einheitliche Zuordnungsregel auf anderen Wegen umsetzen lässt.

8. **INFORMATIONEN**

Start der Website der Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Europa

Die ZKR richtete im Jahr 2014 unter www.inland-navigation.org eine Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Europa ein. Diese Beobachtungsstelle bietet in grafisch ansprechender Form nützliche Informationen zu den Themen Innovation, Logistikketten, Infrastruktur, Besatzung, Qualifikationen, Regelwerke sowie Nachhaltigkeit. So können sich interessierte Akteure beispielsweise mittels interaktiver Karten über den Fortschritt bei der Einführung von LNG oder über Ausbildungsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt informieren. Allerdings wurde die Beobachtungsstelle seit 2017, insbesondere aus Mangel an Ressourcen, nicht mehr aktualisiert.

Überarbeitete Version der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt

Seit Anfang 2016 erscheint auch die traditionelle Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt in einem neuen Gewand. In Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission veröffentlicht die ZKR unter www.inland-navigation-market.org vier Berichte pro Jahr. Die neue digitale Version der Marktbeobachtung ermöglicht einen intuitiven und schnellen Zugang zu relevanten Informationen, sei es vom Computer, dem Tablet oder dem Smartphone aus. Alle Marktanalysen stehen auf Englisch, Französisch, Deutsch und Niederländisch zur Verfügung. Auch das Erscheinungsbild und Format der verschiedenen Berichte entwickelt sich ständig weiter, um deren Qualität stetig zu verbessern und sie möglichst breit zugänglich zu machen.

Die ZKR leistet mit der ständigen Beobachtung und Aufbereitung von Informationen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie der strukturellen und konjunkturellen Tendenzen der Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur strategischen Entscheidungsfindung in Politik, Wirtschaft und Verwaltung.

Zwischen 2016 und 2018 wurden das Informationsangebot der ZKR und die Website www.inland-navigation-market.org optimiert, um den spezifischen Bedürfnissen öffentlichen und privaten Akteuren sowie der breiten Öffentlichkeit besser gerecht zu werden. Die Jahresberichte 2017 und 2018 der Marktbeobachtung enthalten mehrere neue thematische Kapitel, und zwar

- 2017 über die Funktionsweise und Struktur des Binnenschifffahrtsmarktes und die ökonomischen Bedingungen des Greening,
- 2018 über die neuen Wachstumschancen für die Binnenschifffahrt, wie z. B. urbane Logistik und Biomasse.

Im Jahr 2018 hat die ZKR im Rahmen des Halbzeitberichts über die Durchführung des Programms NAIADES II auch einen Marktbeobachtungsbericht zur europäischen Binnenschifffahrt für den Zeitraum 2014-2017 erstellt. Dieser Bericht wurde im September 2018 veröffentlicht. Bis Ende 2018 soll ein Bericht über die Multimodalität fertiggestellt werden.

Die Zusammenarbeit der ZKR mit Partnerakteuren wurde intensiviert, insbesondere mit ESO und EBU, die bei der Erstellung der Jahresberichte regelmäßig konsultiert werden und zur Bewertung der Qualität dieses Berichts beitragen. Ähnliches gilt für die Zusammenarbeit mit Partnerinstitutionen, insbesondere der Europäischen Kommission, Eurostat, den nationalen statistischen Ämtern und den Flusskommissionen.

Die ZKR möchte auch in Zukunft die statistischen Quellen ihrer verschiedenen Berichte ergänzen und das Spektrum der zu behandelnden Themen, ihre geografische Abdeckung und den Kreis ihrer Leser erweitern, um die europäische Dimension der Berichte weiter zu stärken.

PROTOKOLL 7

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), §§ 1.22 und 1.22a, der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), § 1.06, und der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV), § 1.02

1. Die §§ 1.22 Nummer 3 RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV behandeln allesamt Anordnungen vorübergehender Art. § 1.22 Nummern 1 und 2 RheinSchPV regelt ferner die Möglichkeit, dass eine zuständige Behörde für einen bestimmten Zeitraum Maßnahmen ergreift.
2. Dieser Beschluss zielt auf eine redaktionelle Harmonisierung der Bestimmungen betreffend die Möglichkeit zum Erlass von Anordnungen vorübergehender Art der drei ZKR-Verordnungen ab. Zu diesem Zweck sieht er zum einen die Einführung eines neuen § 1.22a in die RheinSchPV und zum andern eine Änderung der §§ 1.22 RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV vor.
3. Was den ersten Punkt angeht, so behandelt § 1.22 RheinSchPV („Anordnungen vorübergehender Art“) im Grunde zwei unterschiedliche Arten von Anordnungen. So betrifft Nummer 3 dieses Paragraphen (wie in der RheinSchUO und der RheinSchPersV) die Möglichkeit, dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Anordnungen vorübergehender Art erlässt, während die Nummern 1 und 2 dieses Paragraphen die Situation betreffen, in der diese Anordnungen von einer zuständigen Behörde erlassen werden. Der Zweck dieses Beschlusses besteht dementsprechend darin, die beiden Bestandteile des derzeitigen § 1.22 RheinSchPV voneinander zu trennen, und zwar durch Einführung eines neuen § 1.22a RheinSchPV, der die Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission behandelt, während die von der zuständigen Behörde erlassenen Anordnungen weiterhin durch § 1.22 RheinSchPV geregelt werden. Es erschien sinnvoll, die Anordnungen der zuständigen Behörde in § 1.22 zu belassen, weil auf nationaler Ebene die zuständigen Behörden gerade auf diese Bestimmung oft Bezug nehmen. Auf diese Weise bleibt dieser Bezug gültig und stabil. Die Trennung der beiden Bestandteile des § 1.22 RheinSchPV und die damit verbundene Verschiebung des Inhalts der Nummer 3 in einen neuen § 1.22a macht eine Änderung der bisherigen Überschrift des § 1.22 RheinSchPV erforderlich.
4. Was den zweiten Punkt betrifft, so behandeln die §§ 1.22 Nummer 3 RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV zwar allesamt Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission, doch ist der derzeitige Wortlaut dieser Paragraphen nicht einheitlich gefasst (weder in Bezug auf den Inhalt noch auf die verschiedenen Sprachfassungen), und dies ohne Grund. Mit dem vorliegenden Beschluss soll dieses Problem behoben werden. Dementsprechend wurden folgende Änderungen vorgenommen.
5. Die erste Änderung betrifft die niederländische Fassung der besagten Bestimmungen. So wurde die Verwendung des Begriffs „vaststellen“ in allen drei Verordnungen für zweckmäßig erachtet. Damit wird nicht nur in § 1.22a RheinSchPV, in § 1.06 RheinSchUO und in § 1.02 RheinSchPersV ein und derselbe Begriff verwendet, sondern es wird auch sprachliche Nähe zu den Begriffen erzeugt, die in der deutschen Fassung (alle drei Verordnungen verwenden den Ausdruck „beschließen“) und der französischen Fassung (alle drei Verordnungen verwenden den Ausdruck „adopter“) verwendet werden.
6. Die zweite Änderung betrifft die französische Fassung der §§ 1.22a RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV. So wurde die Formulierung „prendre des mesures pour apporter des modification urgentes au présent règlement“ durch „déroger, dans des cas d'urgence, au présent règlement“ ersetzt, um eine möglichst große Übereinstimmung mit der deutschen Fassung („in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen“) und der niederländischen Fassung („in dringende gevallen afwijkingen van dit reglement toe te laten“) zu erzielen.

7. Die dritte Änderung betrifft alle Sprachfassungen. Die Überschrift der §§ 1.22a RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV wird geändert. In der Folge erhalten diese drei Paragraphen die gleiche Überschrift, aus der nunmehr ausdrücklich hervorgeht, dass es sich um die Anordnungen „der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ handelt.
8. Die vierte Änderung betrifft alle Sprachfassungen des § 1.06 RheinSchUO und des 1.02 RheinSchPersV. Sie sieht die Streichung des Verweises auf „die technische Entwicklung der Binnenschifffahrt“ vor, eine Präzisierung, die im aktuellen § 1.22 Nummer 3 RheinSchPV nicht enthalten ist.
9. Die fünfte Änderung betrifft alle Sprachfassungen und alle betroffenen Paragraphen. Der Satz „Die Anordnungen vorübergehender Art werden in allen Rheinuferstaaten und Belgien gleichzeitig in Kraft gesetzt und unter der gleichen Voraussetzung aufgehoben“, der sich am Ende des Paragraphen mit den Vorschriften über die Anordnungen vorübergehender Art in den drei Verordnungen befindet, wird gestrichen. Diese Präzisierung ist laut Analyse des Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht hinfällig.
10. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der Zentralkommission (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Änderungen in der Anlage zum Beschluss dienen zwei Zielen:

- Das erste Ziel ist es, die Leseschwierigkeiten des aktuellen § 1.22 RheinSchPV zu beheben.
- Das zweite Ziel besteht darin, die drei ZKR-Verordnungen im Hinblick auf die Bestimmungen über die Möglichkeit der Zentralkommission zum Erlass von Anordnungen vorübergehender Art zu harmonisieren.

Folgen dieser Änderungen

Die Trennung der beiden Bestandteile des aktuellen § 1.22 RheinSchPV und die Verschiebung der Nummer 3 dieses Paragraphen in einen neuen § 1.22a ändert nichts am Inhalt dieser Bestimmungen. Auch die anderen beabsichtigten Änderungen der §§ 1.22 RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV lassen den Inhalt dieser Bestimmungen unberührt. Die verschiedenen Änderungen tragen jedoch erstens, was die Aufteilung des Inhalts des § 1.22 RheinSchPV in zwei Paragraphen betrifft, dazu bei, die anwendbaren Bestimmungen zu präzisieren und zweitens, was die Änderungen von § 1.22 Nummer 3 RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV betrifft, den Wortlaut der drei ZKR-Verordnungen zu vereinheitlichen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Die Bestimmungen würden unverändert bleiben, und die Leseschwierigkeiten des § 1.22 RheinSchPV und die mangelnde Einheitlichkeit der §§ 1.22 RheinSchPV, 1.06 RheinSchUO und 1.02 RheinSchPersV würde beibehalten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Verständlichkeit und Kohärenz ihrer Verordnungen zu verbessern,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht, ihres Polizeiausschusses, ihres Untersuchungsausschusses und ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,

beschließt die in der Anlage wiedergegebenen Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und der Rheinschiffpersonalverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Anlage

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

1. § 1.22 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Anordnungen vorübergehender Art der zuständigen Behörde“

b) Die Nummern 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. Der Schiffsführer muss die von der zuständigen Behörde erlassenen Anordnungen vorübergehender Art beachten, die aus besonderen Anlässen für die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt bekanntgemacht worden sind.

2. Die Anordnungen können insbesondere veranlasst sein durch Arbeiten in der Wasserstraße, militärische Übungen, öffentliche Veranstaltungen nach § 1.23 oder durch die Fahrwasserverhältnisse. Sie können auf bestimmten Strecken, auf denen besondere Vorsicht geboten ist und die durch Tonnen, Baken oder andere Zeichen oder durch Aufstellen von Wahrschauen bezeichnet sind, das Fahren bei Nacht oder mit zu tief gehenden Fahrzeugen untersagen.“

2. Nach § 1.22 wird folgender § 1.22a eingefügt:

„§ 1.22a

Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann Anordnungen vorübergehender Art mit einer Gültigkeit von höchstens drei Jahren beschließen, wenn es notwendig erscheint,

a) in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen oder

b) um Versuche, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden, zu ermöglichen.“

Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

§ 1.06 wird wie folgt gefasst:

„§ 1.06

Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann Anordnungen vorübergehender Art mit einer Gültigkeit von höchstens drei Jahren beschließen, wenn es notwendig erscheint,

- a) in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen oder
- b) um Versuche, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden, zu ermöglichen.“

Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)

§ 1.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 1.02

Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann Anordnungen vorübergehender Art mit einer Gültigkeit von höchstens drei Jahren beschließen, wenn es notwendig erscheint,

- a) in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen oder
- b) um Versuche, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden, zu ermöglichen.“

PROTOKOLL 8

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 Schiffahrtspolizeilichen 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 bei Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften 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	Hinterlegung der Kündigungsurkunde
DEUTSCHLAND ¹	9. März 1999	7. Juni 2018
BELGIEN		
FRANKREICH		
LUXEMBURG ²	8. Juli 1993	7. Juni 2018
NIEDERLANDE ³	16. April 1997	7. Juni 2018
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 lag 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, d. h. am 1. Juli 2019.

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Belgien	27. September 2012	
Bulgarien		
Deutschland ¹	11. Juli 2013	Ratifikation 27. September 2018
Frankreich	27. September 2012	-
Luxemburg	27. September 2012	Ratifikation 25. September 2014
Niederlande ²	29. November 2012	Annahme 7. Juni 2018
Österreich		
Polen	3. Dezember 2013	
Schweiz		
Serbien	18. Juni 2013	Ratifikation 18. Juni 2013
Slowakei		
Ungarn		Beitritt 7. März 2018

¹ Vorbehalt Deutschlands

Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Übereinkommens das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und c des Übereinkommens genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d des Übereinkommens genannten Fahrzeuge anzuwenden.

² Vorbehalt der Niederlande

Das Königreich der Niederlande behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a für den europäischen Teil der Niederlande das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens in ihrer Gesamtheit auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

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.

Am 22. Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und dessen Anwendungsbestimmung gefasst - Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) (Beschluss CDNI 2017-I-4).

Änderungen dieses Übereinkommens bedürfen der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Vertragsparteien. Sie treten gemäß Artikel 19 Absatz 4 CDNI am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Verwahrer in Kraft.

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

Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe)

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Deutschland		
Belgien		
Frankreich		
Luxemburg		
Niederlande		
Schweiz		

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
Niederlande: 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
Ukraine: 17. April 2014

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 Rheinfeldern.

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 Rheinfeldern 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

Belgien: Beitritt am 17. Juni 2014

PROTOKOLL 9

Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2018 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Anlage

1. Gesamtes Beförderungsaufkommen und Verkehrsleistung in Europa

Im ersten Halbjahr 2018 befand sich die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein und in der europäischen Binnenschifffahrt in einer Aufwärtsbewegung. Auf dem Rhein stieg die beförderte Menge (im Verhältnis zum Vorjahreszeitraum) um 0,3 %, die Verkehrsleistung um 4,3 %. In der EU nahm die Verkehrsleistung, gegenüber dem ersten Halbjahr 2017, um 1 % zu.

Die Zuwächse waren in den verschiedenen Teilen Europas unterschiedlich stark. So waren die stärksten Wachstumsraten im oberen und mittleren Donauroum zu beobachten. Dort hatte es zu Beginn des Jahres 2017 sehr starkes Niedrigwasser und Eis auf der Donau gegeben. Somit waren die Aufholeffekte dann auch stärker ausgeprägt. Ablesen lässt sich dies an Hand von Zuwachsraten in Höhe von 7 % in Österreich und in Ungarn, 9 % in der Slowakei, und 54 % in Kroatien (jeweils bei der beförderten Menge).

Tabelle 1: Gütermenge und Verkehrsleistung auf dem traditionellen Rhein im ersten Halbjahr 2017 und 2018

	Erstes Halbjahr 2017	Erstes Halbjahr 2018	Änderungsrate in %
Beförderungsvolumen (Mio. t)	93,2	93,5	+0,3 %
Beförderungsleistung (Mrd. tkm)	19,1	19,9	+4,3 %

Quelle: Destatis

Tabelle 2: Gütermenge in der Binnenschifffahrt nach Ländern in Europa im ersten Halbjahr 2017 und 2018 (in Mio. t)

	Erstes Halbjahr 2017	Erstes Halbjahr 2018	Änderungsrate in %
Niederlande	182,8	188,0	+3 %
Deutschland	110,9	109,7	-1 %
Belgien	99,7	103,4	+4 %
Frankreich	30,6	30,9	+1 %
Rumänien	12,3	13,5	+9 %
Bulgarien	7,1	7,1	-1 %
Österreich	4,3	4,6	+7 %
Ungarn	3,7	4,0	+7 %
Luxemburg	3,2	3,7	+17 %
Slowakei	3,1	3,4	+9 %
Kroatien	0,2	0,3	+54 %

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave] und Moselkommission (Daten zu Luxemburg)

Tabelle 3: Verkehrsleistung nach Ländern in Europa im ersten Halbjahr 2017 und 2018 (in Mrd. tkm)*

	Erstes Halbjahr 2017	Erstes Halbjahr 2018	Änderungsrate in %
EU	71,6	72,5	+1 %
Deutschland	27,2	28,0	+3 %
Niederlande	25,0	25,0	0 %
Rumänien	5,8	5,8	0 %
Belgien	5,5	5,8	+4 %
Frankreich	3,6	3,6	0 %
Bulgarien	2,6	2,3	-12 %
Ungarn	0,9	1,0	+11 %
Österreich	0,9	1,0	+7 %
Slowakei	0,4	0,5	+10 %
Kroatien	0,01	0,02	+85 %

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave] *für Luxemburg sind keine Daten zur Verkehrsleistung vorhanden

2. Beförderungsaufkommen und Verkehrsleistung bei Containern in Europa

Der Containerverkehr spielt sich nach wie vor zu mehr als 99 % in den Staaten des Rheingebiets ab. In Belgien, Deutschland und den Niederlanden stieg die in Containern beförderte Gütermenge im ersten Halbjahr 2018 um rund 5 bis 8 %. Die Verkehrsleistung stieg teils noch stärker, so zum Beispiel in Deutschland um 10,5 % und in Belgien um 7,5 %. In Frankreich gab es jedoch einen Rückgang, womit der seit dem Jahr 2014 negative Trend beim Containerverkehr in Frankreich fortgesetzt wurde.

In der EU insgesamt erhöhte sich die Verkehrsleistung beim Containerverkehr von 8,0 auf 8,8 Mrd. tkm, was einem Anstieg um 4,4 % entspricht.

Tabelle 4: Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen (in Mio. t)

	Erstes Halbjahr 2017	Erstes Halbjahr 2018	Änderungsrate in %
Niederlande	25,4	26,8	+5,3
Belgien	18,2	19,2	+5,5
Deutschland	11,4	12,3	+7,8
Frankreich	2,0	1,9	-3,4

Source: Eurostat [iww_go_qcnav] und Destatis

Tabelle 5: Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen (in Milliarden tkm)

	Erstes Halbjahr 2017	Erstes Halbjahr 2018	Änderungsrate in %
EU	8,0	8,3	+4,4
Niederlande	3,7	3,7	0,0
Deutschland	3,1	3,5	+10,5
Belgien	0,9	0,9	+7,5
Frankreich	0,3	0,3	-11,2

Source: Eurostat [iww_go_qcnav] und Destatis

3. Beförderungsaufkommen und Verkehrsleistung nach Ladungsart auf dem Rhein – unter Einbeziehung des Niedrigwassers

Merkliche Entwicklungsunterschiede werden deutlich, wenn der Rheinverkehr nach Ladungsarten differenziert wird. Während die Beförderung von Flüssiggütern und Containern starke Zuwächse zeigte, gab es bei den trockenen Massengütern einen leichten Rückgang der Gütermenge.

Tabelle 6: Gütermenge auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2017 und 2018 nach Ladungsart

	Erstes Halbjahr 2017 (Mio. t)	Erstes Halbjahr 2018 (Mio. t)	Änderungsrate in %
Trockenes Massengut	53,4	52,1	-2,4 %
Flüssiges Massengut	20,9	23,4	+12,1 %
Containerladung	10,4	11,1	+7,3 %
Stückgut	6,8	5,1	-15,4 %
Sonstige Ladung	1,8	1,8	-1,7 %

Quelle: Destatis

Tabelle 7: Verkehrsleistung auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2017 und 2018 nach Ladungsart

	Erstes Halbjahr 2017 (Mrd. tkm)	Erstes Halbjahr 2018 (Mrd. tkm)	Änderungsrate in %
Trockenes Massengut	9,2	9,5	+3,2 %
Flüssiges Massengut	4,3	5,5	+25,5 %
Containerladung	2,9	3,3	+10,4 %
Stückgut	2,0	1,1	-44,2 %
Sonstige Ladung	0,6	0,6	-6,2 %

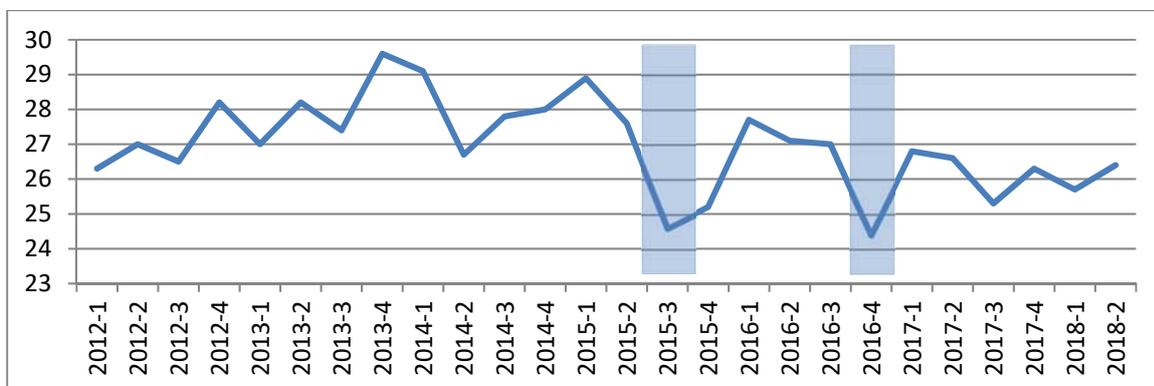
Quelle: Destatis

Bei Betrachtung einer längeren Zeitreihe von Quartalswerten lässt sich feststellen, dass Niedrigwasserperioden vor allem den Transport von trockenen Massengütern längerfristig beeinträchtigen.

Neben der aktuellen Niedrigwasserperiode im zweiten Halbjahr 2018 gab es, seit dem Jahr 2012, ähnliche (wenngleich kürzere) Phasen auch im Herbst 2015 sowie im Spätherbst und Winter 2016/2017. Es fällt dabei auf, dass sich die Beförderungsnachfrage bei trockenem Massengut nach einer Niedrigwasserperiode nicht mehr vollständig erholt. Sie bewegt sich danach also auf einem geringeren mittleren Niveau. Es ist hier eine Art Trendbruch anzunehmen, der vor allem deutlich wird, wenn die positive Trendentwicklung vor dem Herbst 2015 betrachtet wird.

Neben dem Einfluss der Wasserpegel müssen bei dieser Entwicklung jedoch auch noch andere Einflussfaktoren in Betracht gezogen werden. So zum Beispiel der sich verstärkende Abwärtstrend bei der Kohlebeförderung, der sich in den letzten Jahren beschleunigt hat und der das Gesamtvolumen an trockenen Massengütern dadurch dämpft. Ein weiterer, in jüngster Zeit relevanter Einflussfaktor waren die schlechten Ernteergebnisse in Westeuropa im Jahr 2016, die den Rheinverkehr in 2016 und 2017 zusätzlich belastet haben.

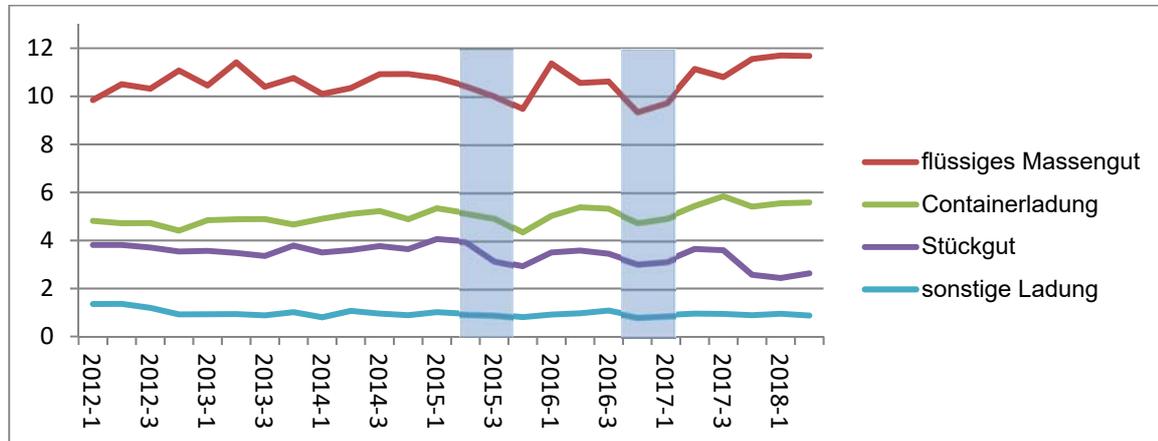
Abbildung 1: Beförderungsmenge bei trockenem Massengut auf dem Rhein (Mio. t) und Niedrigwasserperioden (blau markiert)



Quelle: Destatis

Bei flüssigem Massengut und bei Containern hat sich die Transportnachfrage nach den Niedrigwasserperioden in 2015 und 2016 wieder relativ gut erholt. Es gab in diesen beiden Segmenten in 2017 und im ersten Halbjahr 2018 sogar eine deutliche Wachstumsphase. Allerdings dürfte diese positive Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte von 2018 unterbrochen worden sein, auf Grund des langlebigen Niedrigwassers auf dem Rhein.

Abbildung 2: Beförderungsmenge bei flüssigem Massengut, Containern, und Stückgut auf dem Rhein (Mio. t) und Niedrigwasserperioden (blau markiert)



Quelle: Destatis

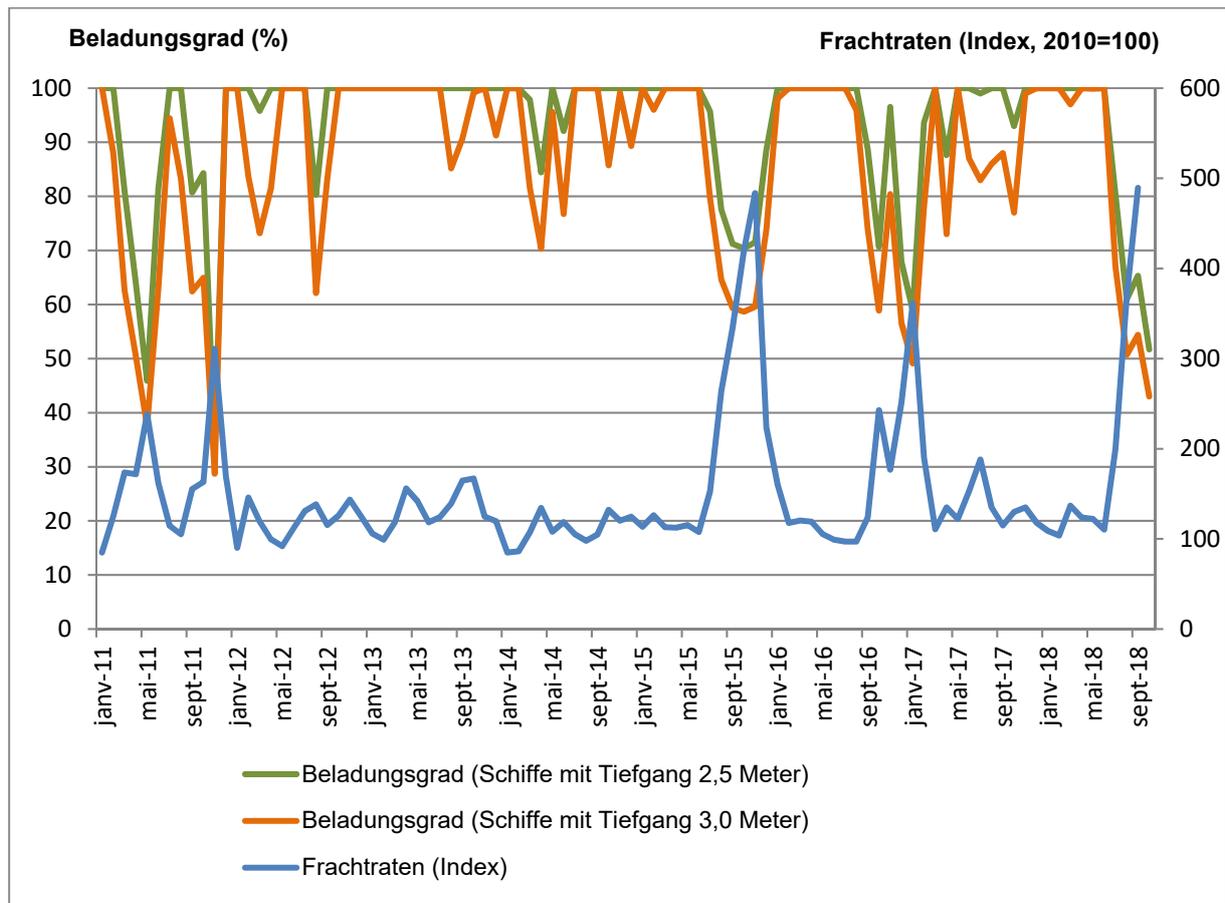
4. Niedrigwasser, Beladungsgrad der Schiffe und Frachtraten

Als Folge der Trockenheit im Sommer und im Herbst 2018 musste die Binnenschifffahrt den Beladungsgrad der Schiffe deutlich reduzieren. Gemäß Berechnungen lag der maximal mögliche Beladungsgrad für Schiffe mit einem Tiefgang von 3 Metern bei Kaub im Oktober 2018 bei nur noch 43 % (mittlerer Wert im Oktober, siehe Grafik unten).

Die Kompensation für den damit verbundenen Ladungsverlust, die in Form von Niedrigwasserzuschlägen gewährt wird, erhöht dann die Frachtraten. Dieser Effekt begann im Juli 2018 wirksam zu werden. In diesem Monat waren die Frachtraten (für die Beförderung von Flüssiggut auf dem Rhein) schon doppelt so hoch wie unter normalen Umständen. Im August waren sie auf das 3,7 fache Niveau gestiegen. Im September waren sie dann fast fünfmal so hoch wie unter normalen Umständen. (Unter „normalen“ Umständen wird hier der Durchschnitt der Frachtraten des Jahres 2010 verstanden.)

Einen ähnlich starken Preisanstieg hatte es zwar auch schon früher gegeben, so etwa im November 2015, als es gleichfalls eine Niedrigwasserphase gab. Allerdings war die Phase des starken Preisanstiegs damals wesentlich kürzer als jene in der zweiten Jahreshälfte 2018. Denn an Hand der Pegelwerte für Oktober (und teils für November) 2018 ist auch für diese Monate mit einem hohen mittleren Niveau der Frachtraten zu rechnen.

Abbildung 3: Maximaler Beladungsgrad für Schiffe bei Kaub / Mittelrhein und mittlere monatliche Beförderungspreise (Frachtraten) in der Tankschifffahrt auf dem Rhein



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von PJK International (Preise) und Wasserstands-Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

5. Ausblick auf die Beförderungsnachfrage in der zweiten Jahreshälfte

Betrachtet man die quartalsweise Entwicklung der Wasserführung bei Kaub, des daraus ermittelten maximalen Beladungsgrads der Schiffe, und des Güterverkehrs auf dem Rhein über einen längeren Zeitraum, so lassen sich Parameter abschätzen, die den Zusammenhang zwischen diesen Größen ausdrücken.

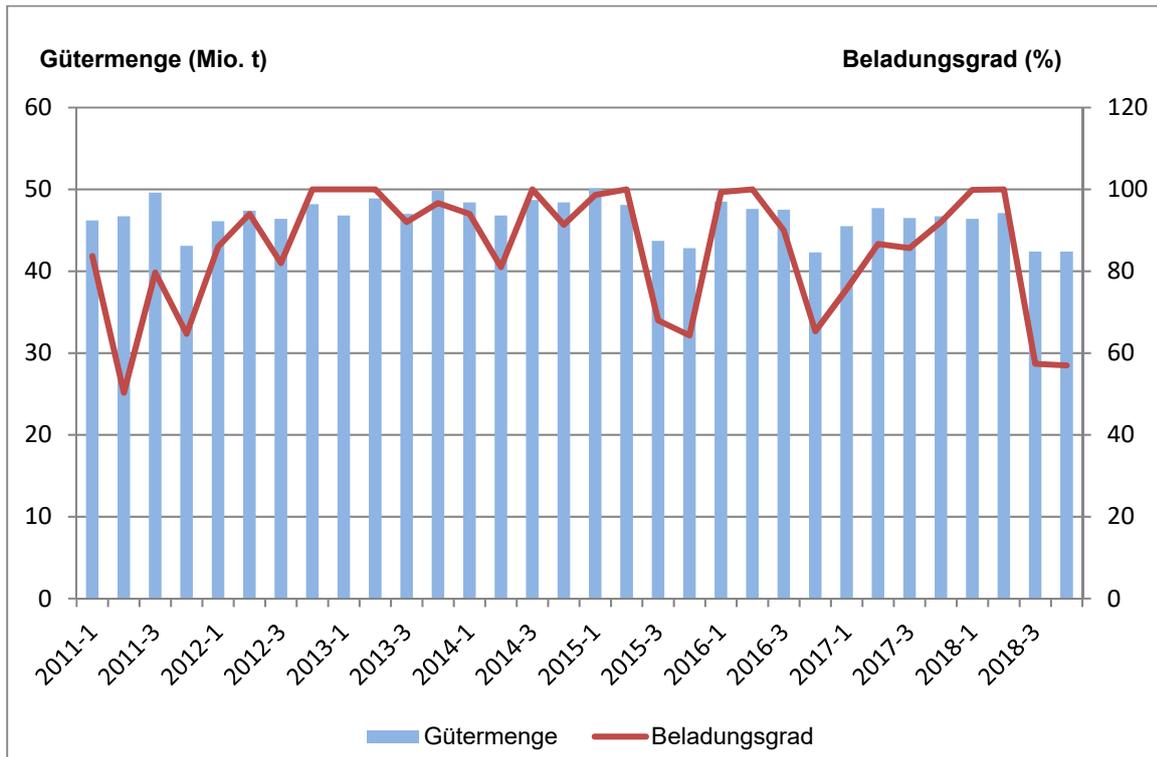
Daher kann, obwohl Daten zum Güterverkehr für die zweite Jahreshälfte derzeit noch nicht vorliegen, auf Basis statistischer Zusammenhänge zwischen Wasserführung und Beförderungsmenge eine Prognose zum Güterverkehr im zweiten Halbjahr erstellt werden.

Optisch wird dies in unten stehender Grafik ersichtlich, welche zeigt, dass ein Rückgang des mittleren Beladungsgrads der Schiffe in fast allen Fällen auch einen Rückgang des Rheinverkehrs zur Folge hat.

Basierend auf den Pegelwerten für die Monate Juli bis Mitte November kann der mittlere maximale Beladungsgrad der Schiffe für das dritte und vierte Quartal abgeschätzt werden. Daraus ergibt sich eine Prognose für die Güterbeförderung in Q3 2018 und Q4 2018. Das Resultat deutet darauf hin, dass die Gütermenge auf dem Rhein im zweiten Halbjahr 2018 um mindestens 10 % geringer ausfallen dürfte als im ersten Halbjahr 2018. Auch im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2017 beträgt der erwartete Rückgang rund 10%.

Für das dritte und vierte Quartal 2018 wird also mit einem deutlichen Rückgang der beförderten Menge auf dem Rhein, aber auch auf anderen Binnenwasserstraßen gerechnet.

Abbildung 4: Maximaler Beladungsgrad der Schiffe bei Kaub und Güterbeförderung auf dem Rhein *



Quelle: Destatis sowie Berechnung ZKR auf Basis von Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG). *Q3 und Q4 2018: Prognose für die Gütermenge

PROTOKOLL 10

Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7

1. Während der Sitzung des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen am 21. März 2018 wurde vereinbart, dass die niederländische Delegation einen Vorschlag für eine Anpassung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) ausarbeiten würde, um im Verordnungstext die Möglichkeit zu verbessern, während der Fahrt Ruhezeiten einzuhalten. Die Anmerkungen des Ausschusses sind in dem folgenden Vorschlag berücksichtigt.
2. Die Delegationen haben sich außerdem darauf verständigt, auf Vorschlag der DG EMPL eine Klarstellung in der RheinSchPersV vorzunehmen, die vermeiden soll, dass angenommen wird, nur bis zum Inkrafttreten der RheinSchPersV 2011 geltende Schutzbestimmungen für Arbeitnehmer seien zu berücksichtigen.

Die vorgeschlagene Änderung soll folgenden Erfordernissen Rechnung tragen

Die Verpflichtung, dass die Besatzung eines Schiffes, das in den Betriebsformen A1 und A2 fährt, innerhalb von 24 Stunden 8 beziehungsweise 6 Stunden Ruhezeit einhalten soll, beschränkt die Einsatzmöglichkeiten der Schiffe und beeinträchtigt damit ihre Wettbewerbsfähigkeit. Die Sozialpartner haben daher die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gebeten, die Möglichkeit zu prüfen, ob die Besatzung in den A1- und A2-Betriebsformen auch während der Fahrt die vorgeschriebene Ruhezeit einhalten kann. Der Betrieb der Schiffe würde damit in den A1- und A2-Fahrten flexibler werden.

Die vorgeschriebene Ruhezeit außerhalb der Fahrt wurde eingeführt, um der Besatzung ausreichend Gelegenheit zur Erholung zu geben, um im Anschluss die Arbeiten an Bord sicher durchführen zu können. Das gleiche Ergebnis kann jedoch auch erzielt werden, wenn die Besatzung während der Fahrt eine ununterbrochene Ruhezeit an Bord von sechs beziehungsweise acht Stunden in einem Raum einhalten kann, in dem der Schalldruckpegel 60 dB(A) nicht überschreitet, so wie es in Artikel 15.02 Nummer 5 Buchstabe b des Europäischen Standards zur Festlegung der technischen Vorschriften für Schiffe (ES-TRIN) festgelegt ist.

Auf einem Schiff, das in der Betriebsform B (Ständige Fahrt) fährt, ist das schon heute möglich. In der B-Fahrt besteht für die Besatzung keine Verpflichtung, außerhalb der Fahrt Ruhezeiten einzulegen. Es muss jedoch innerhalb eines Zeitraums von 48 Stunden die Möglichkeit geben, zwei Mal eine ununterbrochene Ruhezeit von 6 Stunden in einem Raum mit einem höchstzulässigen Schalldruckpegel von 60 dB(A) einhalten zu können.

Die Einhaltung des erforderlichen höchstzulässigen Schalldruckpegels muss durch das Binnenschiffszeugnis nachgewiesen werden. Das gilt auch für Schiffe, die vor dem 1. April 1976 gebaut wurden. Das Schiff muss zur Prüfung und Eintragung in das Binnenschiffszeugnis der zuständigen Behörde vorgeführt werden.

Eine sichere Fahrt muss auch dann gewährleistet werden können, wenn während einer A1-Fahrt oder A2-Fahrt ein oder mehrere Besatzungsmitglieder an Bord gerade ihre Ruhezeiten einhalten. Das ist möglich, wenn bei dem Einsatz der Mindestbesatzung immer die Vorrichtungen für das Laden, Löschen und Ankern sowie das Passieren der Schleusen, aber auch weitere Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Es liegt in der Verantwortung des Schiffsführers, unter diesen Gesichtspunkten die Entscheidung zu treffen, wer wann während der Fahrt Ruhezeiten nehmen darf. Er muss darauf achten, dass stets die für die Fahrsicherheit des Schiffes erforderliche Zahl an Besatzungsmitgliedern eingesetzt wird, d.h. im Dienst ist. In jedem Falle muss mindestens der Schiffsführer selbst im Dienst sein. Dies wurde als Bedingung für die Ruhezeiten an Bord während der Fahrt in § 3.11 Nummer 4 (neu) aufgenommen.

Beispiel 1: Ein Schiff aus der Schiffskategorie der Stufe 1 ($\leq 70\text{m}$) fährt in der Betriebsform A2 (18 Stunden). Das Schiff ist gemäß § 3.15 Nummer 1 der RheinSchPersV mit der Mindestbesatzung von 2 Schiffsführern von Mannheim nach Rotterdam unterwegs. Auf dieser Strecke befinden sich keine Schleusen. Wenn für das Laden, Löschen und Ankern keine Vorrichtungen vorgenommen werden müssen und keine sonstigen Sicherheitsaspekte entgegenstehen, ist es möglich, dass ein Schiffsführer fährt und der andere ruht.

Beispiel 2: Ein Schiff aus der Schiffskategorie der Stufe 2 ($70\text{ m} < L \leq 86\text{ m}$) fährt in der Betriebsform A1 (14 Stunden). Das Schiff fährt mit einem Schiffsführer, einem Matrosen und einem Leichtmatrosen von Rotterdam nach Delfzijl (ungefähr 30 Stunden in der halbständigen Fahrt). Auf dieser Strecke müssen eine Reihe von Schleusen passiert werden, aber da sich drei Besatzungsmitglieder an Bord befinden, ist es möglich, Ruhezeiten für den Matrosen oder den Leichtmatrosen vorzusehen, wenn keine sonstigen Sicherheitsaspekte entgegenstehen.

Die in § 3.10 Nummer 1 und 2 der RheinSchPersV aufgenommenen maximalen Fahrtzeiten in der A1 und A2 Betriebsform gelten weiterhin in vollem Umfang. Das gilt auch für § 3.11 Nummer 4 der RheinSchPersV, in dem festgelegt wird, dass ein Besatzungsmitglied während seiner verpflichtenden Ruhezeit nicht eingesetzt werden darf, auch nicht für Überwachungsfunktionen und Bereitschaftsdienst, und dass die durch polizeiliche Bestimmungen vorgeschriebene Wache und Aufsicht für stillliegende Fahrzeuge nicht als Einsatz in diesem Sinne gilt.

Falls während der Fahrt geruht wird, muss eine Kopie des Bordbuchs des Schiffes, auf dem die letzte Fahrt des betreffenden Besatzungsmitglieds stattgefunden hat, vorgelegt werden, um nachzuweisen, dass die Ruhezeit von acht beziehungsweise sechs Stunden eingehalten wurde. Dafür ist auch eine Kopie des Binnenschiffszeugnisses dieses Schiffes vorzulegen, um zu belegen, dass die Ruhezeit in einem Raum eingehalten wurde, der den Lärmschutzanforderungen von § 3.11 Nummer 4 (neu) der RheinSchPersV entspricht.

Zwei Jahre nach dem Inkrafttreten werden die Änderungen der RheinSchPersV zur Ermöglichung von Ruhezeiten während der Fahrt zusammen mit den Sozialpartnern evaluiert werden, um mögliche negative Auswirkungen festzustellen und um zu sehen, ob die neue Möglichkeit den Erwartungen entspricht. Insbesondere ist dabei der Frage nachzugehen, inwieweit die neue Möglichkeit zur Ableistung von Ruhezeiten während der Fahrt belastend auf die Erholungs- und Ruhephasen der Besatzung an Bord wirkt, z.B. im Hinblick auf Lärm und Vibration.

Mögliche Alternativen zur vorgeschlagenen Änderung

Es gibt keine Alternativen, um Ruhezeiten während der Fahrt zu ermöglichen.

Es könnte in Betracht gezogen werden, die Ruhezeiten während der Fahrt nicht zu reglementieren.

Dies würde die Fortsetzung des heutigen beschränkten Einsatzes von Binnenschiffen, die in der A1 und A2 Betriebsform fahren, bedeuten und ein flexiblerer Einsatz dieser Schiffe so wie eine Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit könnten somit nicht erreicht werden.

Auswirkungen dieser Änderung

Die positiven Auswirkungen dieser Änderung bestehen darin, dass die Binnenschiffe, die in der A1 und A2 Betriebsform fahren, flexibler eingesetzt werden können und sie dadurch wettbewerbsfähiger werden.

Eine weitere Folge ist, dass die Ruhezeiten für jedes Besatzungsmitglied variieren können. Das ist bei der Eintragung ins Bordbuch zu berücksichtigen.

Auswirkungen bei Ablehnung dieser Änderung

Falls diese Änderungen abgelehnt werden, würde der heutige beschränkte Einsatz von Binnenschiffen, die in der A1 und A2 Betriebsform fahren, fortgesetzt werden und ein flexiblerer Einsatz dieser Schiffe sowie eine Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit könnten somit nicht erreicht werden.

Der Vorschlag zur Änderung der RheinSchPersV wird im Folgenden wiedergegeben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Blick auf die Vorschläge der Sozialpartner, das Ruhen während der Fahrt zeitgemäß zu regeln,

in dem Wunsch, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu erhöhen,

in dem Wunsch, dem Schiffspersonal mehr Freiheit bei der Gestaltung der täglichen Abläufe zu geben und

in dem Wunsch, die nachhaltige Nutzung der Binnenschifffahrt zu verbessern,

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

beschließt die in der Anlage abgedruckten Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

Die Änderungen treten am 1. Juli 2019 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 10

Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein

1. § 3.11 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 3 wird unter Umnummerierung der Nummern 4 und 5 in Nummer 5 und Nummer 6 eine Nummer mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„4. Abweichend von den Nummern 1 und 2 kann die Ruhezeit auch während der Fahrt eingehalten werden, wenn

- auch während dieses Zeitraumes stets die für die Sicherheit des Schiffes erforderliche Zahl an Besatzungsmitgliedern, wovon mindestens eines ein Schiffsführer sein muss, eingesetzt wird und
- die Möglichkeit besteht, die Ruhezeit in einem allein einem Besatzungsmitglied zugewiesenen, zur Ableistung der Ruhezeit geeigneten Raum zu verbringen, der gegen die Einwirkung von unzulässigem Lärm und Vibrationen geschützt ist. Der dortige Schalldruckpegel darf 60 dB(A) nicht übersteigen, was sich aus dem Binnenschiffszeugnis ergeben muss, wobei die Messung des Schalldruckpegels nach dem geltenden ES-TRIN erfolgt.“

b) Die neue Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Regelungen arbeitsrechtlicher Art einschließlich der Regelungen der Europäischen Union und tarifvertragliche Bestimmungen für eine längere Ruhezeit bleiben unberührt.“

2. § 3.12 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 5 wird Buchstabe b wie folgt gefasst:

„b. die für die Betriebsform B bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine acht- beziehungsweise sechsstündige ununterbrochene Ruhezeit außerhalb der Fahrt oder gemäß den Vorschriften in § 3.11 Nummer 4 eingehalten und nachgewiesen haben und die für die Betriebsform B vorgeschriebene Verstärkung an Bord ist.“

b) In Nummer 7 wird folgender Satz 2 hinzugefügt:

„Sofern die Ruhezeit während der Fahrt eingehalten wurde, ist zugleich eine Kopie des Binnenschiffszeugnisses des jeweiligen Schiffs erforderlich, aus welchem sich ergibt, dass der maximale Schalldruckpegel des Raums in diesem Schiff den Vorschriften in § 3.11 Nummer 4 entspricht.“

PROTOKOLL 11

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Kennzeichnung von Fahrzeugen (§§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und d sowie Nummer 3, 2.05 und Anlage 10)

1. Am 1. April 2007 wurde durch Beschluss 2006-II-26 § 2.18 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) eingeführt, mit dem die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) geschaffen wurde, welche die amtliche Schiffsnummer ersetzt. § 24.08 RheinSchUO sah folgende Übergangsbestimmung vor: „Die europäische Schiffsnummer wird spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 31. März 2007 in das Schiffsattest und in das Verzeichnis nach Anlage C eingetragen sowie auf dem Fahrzeug angebracht“. Da das Schiffsattest maximal zehn Jahre gültig ist, sind die letzten amtlichen Schiffsnummern somit ab dem 1. April 2017 ausgelaufen und durch die ENI ersetzt worden.
2. Einige Bestimmungen der RheinSchPV verweisen nach wie vor auf die amtliche Schiffsnummer. Der vorliegende Beschluss zielt darauf ab, die Verweise in der RheinSchPV zu aktualisieren.
3. Im Folgenden werden die Ergebnisse 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 ZKR beabsichtigt zum einen die Vorschrift zur Anbringung der amtlichen Schiffsnummer auf Schubleichtern in § 1.10 Nummer 2 Absatz 3 zu streichen.

Ebenso kann § 2.01 Nummer 1 Buchstabe d gestrichen werden, da er die erteilte amtliche Schiffsnummer beschreibt, „die noch nicht in eine einheitliche europäische Schiffsnummer umgewandelt wurde“. Dieser Paragraph ist inzwischen überholt. In der Folge ist auch die Nummer 3 anzupassen.

Die ZKR beabsichtigt ferner § 2.05 betreffend die Kennzeichen der Anker zu ändern. Die nach diesem Paragraphen auf den Ankern anzubringenden Kennzeichen dienen bei in der Fahrrinne verlorenen Ankern zur Identifizierung des Eigentümers. Die Identifizierung soll künftig über die ENI erfolgen.

Schließlich möchte die ZKR den Verweis auf die amtliche Schiffsnummer in dem Muster in Anlage 10 streichen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Dies hieße, dass die veralteten Bestimmungen in der Verordnung beibehalten würden, was ihre Auslegung erschweren und die Rechtssicherheit schwächen würde. Bei unveränderter Kennzeichnung der Anker könnte es in bestimmten Fällen (Verkauf des Fahrzeugs, Erteilung eines neuen Schiffszeugnisses) sehr aufwändig oder gar unmöglich werden, die Eigentümer von verlorengegangenen Ankern zu identifizieren.

Folgen dieser Änderungen

§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3 wird gestrichen. § 2.01 Nummer 1 letzter Satz wird am Ende von § 2.01 Nummer 1 Buchstabe c eingefügt und der Verweis auf die amtliche Schiffsnummer gestrichen. § 2.01 Nummer 1 Buchstabe d wird gestrichen. In § 2.01 Nummer 3 wird der Verweis auf die amtliche Schiffsnummer ebenfalls gestrichen. Das Muster in Anlage 10 wird geändert, um den Verweis auf die amtliche Schiffsnummer zu streichen.

§ 2.05 wird neu gefasst und aktualisiert. Der Name des Eigentümers oder die Nummer des Schiffsattests, welche sich während der Lebensdauer eines Fahrzeugs ändern können, werden durch die unveränderliche ENI ersetzt. Darüber hinaus erfordert diese Neufassung des § 2.05 Übergangsbestimmungen, damit die Kennzeichnungen der bestehenden Anker nicht geändert zu werden brauchen.

Schließlich bedeutet die Umstellung auf die ENI für die Identifizierung der Anker, dass der Anker nur für das Fahrzeug, dem diese ENI erteilt wurde, verwendet werden kann. Soll ein Anker für ein anderes Fahrzeug verwendet werden, ist die Kennzeichnung des Ankers zu ändern.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten, solange die Anker auf dem ursprünglichen Fahrzeug verbleiben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in Kenntnisnahme der seinerzeitigen Übergangsbestimmung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die die Ersetzung der amtlichen Schiffsnummer durch die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) gewährleistete,

in der Feststellung, dass die letzten Schiffsatteste mit einer amtlichen Schiffsnummer im März 2017 abgelaufen sind,

in dem Bestreben, die Belastungen für die Verwaltungen und das Gewerbe zu begrenzen,

beschließt die Änderungen der §§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstaben c und d, 2.05 und der Anlage 10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

1. § 1.10 Nummer 2 Absatz 3 wird gestrichen.
2. § 2.01 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) seine einheitliche europäische Schiffsnummer, die aus acht arabischen Ziffern besteht. Die drei ersten Ziffern dienen der Bezeichnung des Landes und der Ausgabestelle dieser einheitlichen europäischen Schiffsnummer. Diese Kennzeichnung ist nur für die Fahrzeuge verbindlich, denen eine einheitliche europäische Schiffsnummer erteilt wurde. Die einheitliche europäische Schiffsnummer ist nach den unter Buchstabe a aufgeführten Bedingungen anzubringen.“
 - b) Nummer 1 Buchstabe d und letzter Absatz werden gestrichen.
 - c) Nummer 3 zweiter Satz wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche und niederländische Fassungen):

„Die Höhe der Schriftzeichen muss beim Namen und der einheitlichen europäischen Schiffsnummer mindestens 20 cm, bei den anderen Zeichen mindestens 15 cm betragen.“
3. § 2.05 wird wie folgt gefasst:
 - „1. Schiffsanker müssen dauerhafte Kennzeichen tragen. Diese müssen mindestens die einheitliche europäische Schiffsnummer des Fahrzeugs enthalten.
 2. Abweichend von Nummer 1 sind bei Ankern, die sich am 30. November 2019 an Bord von Fahrzeugen befinden, weiterhin die Nummer des Schiffsattests und die Unterscheidungsbuchstaben der Schiffsuntersuchungskommission oder der Name und Wohnort des Eigentümers des Fahrzeugs zulässig.
 3. Wird die Nummer des Schiffsattests geändert, findet Nummer 2 keine Anwendung mehr.
 4. Nummer 1 gilt nicht für Anker von Seeschiffen, Kleinfahrzeugen und Fahrzeugen, die nur ausnahmsweise auf dem Rhein fahren.“
4. In Anlage 10 werden die Worte „ou numéro officiel“, „oder amtliche Schiffsnummer“ und „of officieel scheepnummer“ gestrichen.

PROTOKOLL 12

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Sprechfunkanlagen von Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen (§ 4.06 Nummern 1 und 4)

1. Bei der Prüfung der Umsetzung der RIS-Strategie der ZKR durch die Arbeitsgruppe RIS wurde deutlich, dass eine Einschaltverpflichtung für die Sprechfunkanlage von den Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen, bisher in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) fehlt. § 4.06 Nummer 1 enthält lediglich eine Ausrüstungsverpflichtung. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die Ausrüstungsverpflichtung um eine Einschaltverpflichtung ergänzt.
2. Die neue Nummer 4 entspricht sinngemäß der auf die Sprechfunkanlage bezogenen Ausrüstungs- und Einschaltverpflichtung bei Nutzung von AIS durch Kleinfahrzeuge. Die entsprechende Vorschrift von § 4.07 Nummer 8 wurde daher unverändert übernommen, allein das Wort AIS wurde durch das Wort Radar ersetzt.
3. Da für Kleinfahrzeuge, die Radar nutzen, die Verpflichtung zur Ausrüstung mit Sprechfunkanlagen bereits besteht, entstehen den betroffenen Fahrzeugeignern durch die vorgeschlagene Ergänzung der RheinSchPV keine zusätzlichen Kosten.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die Fahrt mit Radar erfordert es, bei Bedarf über Sprechfunk Absprachen zwischen Fahrzeugen vorzunehmen. Daher müssen Kleinfahrzeuge, die Radar nutzen, für andere Fahrzeuge über Sprechfunk ansprechbar sein. § 6.32 RheinSchPV regelt derartige Absprachen.

Derzeit enthält § 4.06 Nummer 1 letzter Satz die Verpflichtung, dass Kleinfahrzeuge, die Radar nutzen, mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein müssen. Eine Einschaltverpflichtung für die Sprechfunkanlage enthält die Vorschrift jedoch nicht.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Die Alternative bestünde darin, § 4.06 RheinSchPV nicht zu ändern. Dies würde die rechtliche Unklarheit weiterhin bestehen lassen.

Folgen dieser Änderung

Die neue Nummer 4 des § 4.06 legt fest, dass eine Sprechfunkanlage eingebaut und ständig eingeschaltet sein muss, sofern ein Kleinfahrzeug unter Radar fährt. Die bisherige Nummer 1 letzter Satz wird dementsprechend gestrichen.

Die neue Nummer 4 entspricht sinngemäß der auf die Sprechfunkanlage bezogenen Ausrüstungs- und Einschaltverpflichtung bei Nutzung von AIS durch Kleinfahrzeuge. Die entsprechende Vorschrift von § 4.07 Nummer 8 wurde daher unverändert übernommen, allein das Wort AIS wurde durch das Wort Radar ersetzt.

Diese Änderung verursacht für die Eigner von Kleinfahrzeugen und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in dem Bestreben, ihre Verordnungen möglichst klar und eindeutig abzufassen,

darauf hinweisend, dass Fahrzeuge nur dann Radar benutzen dürfen, wenn sie mit einem Radargerät nach Artikel 7.06 Nummer 1 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) ausgerüstet sind,

beschließt die Änderung des § 4.06 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

§ 4.06 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 letzter Satz wird gestrichen.

b) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

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

PROTOKOLL 13

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb)

1. Gemäß Artikel 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstaben aa bis ee RheinSchPV muss der Schiffsführer eines Fahrzeugs, das Güter an Bord hat, deren Beförderung dem ADN unterliegt, beim elektronischen Melden zusätzliche Angaben machen. Abhängig vom beförderten Gefahrgut muss der Schiffsführer die UN-Nummer, die offizielle und technische Benennung, die Klasse, den Klassifikationscode, die Verpackungsgruppe und die Anzahl der Kegel elektronisch melden.
2. Gemäß § 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb RheinSchPV muss der Schiffsführer „die offizielle Benennung für die Beförderung des Gefahrguts, sofern zutreffend ergänzt durch die technische Benennung“ angeben.
3. In der Sitzung des Polizeiausschusses am 19. April 2018 stellte sich die Frage, ob es noch notwendig sei, die technische Benennung beim elektronischen Melden anzugeben. Der Polizeiausschuss bat den Ausschuss für gefährliche Güter daraufhin um Klärung, ob die Angabe der technischen Benennung bei den nach § 12.01 RheinSchPV geforderten elektronischen Meldungen aus Sicherheitsgründen weiterhin erforderlich ist.
4. In seiner Sitzung am 29. Mai 2018 gelangte der Ausschuss für gefährliche Güter zu dem Schluss, dass auf die Angabe der technischen Benennung bei den elektronischen Meldungen verzichtet werden kann, wenn
 - a) die technische Benennung im Beförderungspapier nach Abschnitt 5.4.1 des ADN enthalten ist und
 - b) die UN-Nummer, die Benennung, die Klasse, der Klassifikationscode, die Verpackungsgruppe und die Anzahl der Kegel elektronisch gemeldet werden.

Die zusätzliche Angabe der technischen Benennung sei für ein besseres Verständnis der individuellen Gefahren des transportierten Produkts hingegen nicht erforderlich. Die vorgenannten Informationen seien ausreichend, um im Falle eines Unfalls mit dem Gefahrgut ein anfängliches Vorgehen der Einsatzkräfte zu gewährleisten. Danach werden ggf. die Informationen in der technischen Benennung zur sicheren Bewältigung der Unfallsauswirkungen erforderlich. Diese Informationen sind dem an Bord befindlichen Beförderungspapier zu entnehmen.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

1. Die Beratungen im Ausschuss für gefährliche Güter haben ergeben, dass die zusätzliche Angabe der technischen Benennung beim elektronischen Melden in der Rheinschiffahrt nicht erforderlich ist, sodass eine Streichung des Verweises auf die zusätzliche Angabe in Betracht gezogen werden kann.
2. Die Streichung des Verweises auf die zusätzliche Angabe der technischen Benennung dürfte den Verwaltungsaufwand für Schiffer, die Güter befördern, deren Beförderung dem ADN unterliegt, bei der Eingabe der in § 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstaben aa bis ee genannten Informationen in die Software für elektronische Meldungen verringern.

3. In Anbetracht des Ergebnisses der oben erwähnten Beratungen des Ausschusses für gefährliche Güter werden die Informationen als ausreichend angesehen, um ein anfängliches Vorgehen der Einsatzkräfte und ein hohes Sicherheitsniveau auf dem Rhein zu gewährleisten.
4. Diese Änderung sollte daher definitiv angenommen werden, um die Klarheit und Verständlichkeit der RheinSchPV zu gewährleisten.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Die Alternative wäre, § 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb RheinSchPV nicht zu ändern. Allerdings scheint es, dass die Angabe der technischen Benennung in der Meldesoftware nicht von allen Mitgliedstaaten einheitlich und systematisch gehandhabt wird. Die Beibehaltung der Angabe der technischen Benennung würde dazu führen, dass die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bestehen blieben, was der einheitlichen Umsetzung der RheinSchPV abträglich wäre.

Folgen dieser Änderung

§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb RheinSchPV wird geändert, um den Verweis auf die Angabe der technischen Benennung zu streichen.

Im Zuge der vorgeschlagenen Änderung werden die Worte „sofern zutreffend ergänzt durch die technische Benennung“ gestrichen.

Die Streichung des Verweises hat zur Folge, dass die Eingabe der technischen Benennung in die Software für elektronische Meldungen nicht mehr erforderlich ist.

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderung

Im Falle einer Ablehnung dieser Änderung wird der Verweis auf die technische Benennung in § 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Buchstaben bb RheinSchPV nicht gestrichen.

Eine Ablehnung dieser Änderung würde den oben dargelegten Bedürfnissen zuwiderlaufen..

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Hinweis auf das Ergebnis der Beratungen im Ausschuss für gefährliche Güter,

in dem Bestreben, die Anwendung der Vorschriften der Zentralkommission zu harmonisieren und zu erleichtern sowie den Umfang der von den Schiffsführern beim elektronischen Melden zu übermittelnden Angaben zu reduzieren,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:

„bb) die offizielle Benennung für die Beförderung des Gefahrguts;“.

PROTOKOLL 14

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (Anlage 7 - Schifffahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b)

1. Gemäß § 1.01 Buchstabe I der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) ist der Begriff „Fähre“ wie folgt definiert: „ein Fahrzeug, das dem Übersetzverkehr dient und von der zuständigen Behörde als Fähre behandelt wird“.
2. Im Hinblick auf ihre Anlage 7 wird in der RheinSchPV derzeit nicht zwischen frei fahrenden und nicht frei fahrenden Fähren unterschieden. Eine nicht frei fahrende Fähre liegt an einem Längs- oder Querseil.
3. Gegenwärtig besteht nur die Möglichkeit, das Tafelzeichen B.8 mit einem Zusatzschild, wie in der Anlage 7 RheinSchPV, Abschnitt II Nr. 3 beispielhaft dargestellt („Achtung: Fähre“) an besonders gefährdeten Fährstellen aufzustellen, um die Schifffahrt auf eine Fährstelle aufmerksam zu machen.
4. Die Arbeiten der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung haben deutlich gemacht, dass zwischen frei fahrenden Fähren und solchen, die nicht frei fahren, unterschieden werden muss. Vorliegender Beschluss zielt auf eine Änderung der Anlage 7 der RheinSchPV, insbesondere durch die Aufnahme eines neuen Hinweiszeichens für frei fahrende Fähren, E.4b, ab.
5. Darüber hinaus enthält Anlage 7 der RheinSchPV kein Hinweiszeichen für Wehre. Der vorliegende Beschluss sieht daher vor, ein Zeichen zur Ankündigung eines Wehres, E.3, aufzunehmen.
6. Im Folgenden werden die Ergebnisse 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 RheinSchPV unterscheidet in ihren Bestimmungen inhaltlich nicht zwischen frei fahrenden und nicht frei fahrenden **Fähren**. Eine Unterscheidung ist für die übrige Schifffahrt jedoch wichtig. In der Praxis können die im Übersetzverkehr eingesetzten Fähren an den Fährstellen durch vorbeifahrende Schiffe gefährdet werden. Beim Überholen einer Fähre sollte die übrige Schifffahrt wissen, ob es sich um ein frei fahrendes Fahrzeug handelt oder ob ein Seil zu berücksichtigen ist, das als Hindernis in der Wasserstraße anzusehen ist. Aus diesem Grund sind für nicht frei fahrende Fähren auch andere Signallichter vorgeschrieben als für frei fahrende Fähren. Die RheinSchPV erlaubt es jedoch nicht, frei fahrende Fähren mit einem Hinweiszeichen zu kennzeichnen.

Ziel ist es, eine Fähre, ob frei fahrend oder nicht, im Interesse einer leichten und sicheren Schifffahrt sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr eindeutig zu signalisieren.

Eine Bestandsaufnahme der an den **Wehren** verwendeten Schifffahrtszeichen hat ergeben, dass an einigen Wehren auf das nahende Wehr durch ein Zeichen hingewiesen wird und an anderen nicht. Die Wasserstraßenverwaltung möchte das vorgeschlagene Schifffahrtszeichen an allen Wehren im Verwaltungsgebiet anbringen können.

Das Ziel der Einführung eines neuen Hinweiszeichens für Wehre besteht zum einen darin, Einheitlichkeit zu erzielen und somit Klarheit für die Wasserstraßennutzer zu schaffen.

Andererseits nutzt die Schifffahrt zunehmend elektronische Karten als nautische Navigationshilfe. Wehre werden auf der ENC besser erkennbar, wenn dieses Zeichen eingeführt wird. Damit wird der Fahrweg entlang der Schleusen- und Wehranlagen verdeutlicht. Insbesondere wenn keine direkte Sicht besteht, könnte diese Ergänzung der Karte hilfreich sein.

Eventuelle Alternative zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Möglichkeit wäre, auf die Aufnahme der beiden neuen Hinweiszeichen in Anlage 7 der RheinSchPV zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden gleichwohl nicht daran hindern, solche Hinweiszeichen anzubringen. Die Folge wäre eine uneinheitliche Kennzeichnung, was einer ordnungsgemäßen Information des Schiffsführers abträglich wäre.

Eine Ablehnung dieser Änderungen würde jedoch die oben genannten Ziele untergraben.

Folgen dieser Änderungen

Anlage 7 der RheinSchPV betreffend Schifffahrtszeichen wird durch Aufnahme eines Hinweiszeichens für Wehre, E.3, geändert.

Anlage 7 der RheinSchPV betreffend Schifffahrtszeichen wird durch die Aufnahme eines Hinweiszeichens für frei fahrende Fähren, E.4b, geändert; das Zeichen E.4 für nicht frei fahrende Fähren wird entsprechend in E.4a unnummeriert.

Mit diesen beiden neuen Hinweiszeichen in Anlage 7 der RheinSchPV können die lokal zuständigen Behörden den Schiffsführer auf eine nahende frei fahrende Fähre oder ein nahendes Wehr hinweisen. Damit wird den lokal zuständigen Behörden eine einheitliche und harmonisierte Lösung für die Rheinschifffahrt vorgeschlagen. Zudem wird eine weitergehende Harmonisierung mit dem CEVNI erreicht.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten. Die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt, sie betreffen die Errichtung von Hinweistafeln, deren Nutzung optional ist.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden an der Errichtung solcher Hinweiszeichen gleichwohl nicht hindern.

Eine Ablehnung dieser Änderungen würde das Ziel untergraben den lokal zuständigen Behörden eine einheitliche und harmonisierte Lösung für die Rheinschifffahrt anzubieten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in dem Bestreben, durch eine weitergehende Vereinheitlichung der Hinweiszeichen zur Leichtigkeit und Sicherheit der Rheinschifffahrt beizutragen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlage 7 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 14

Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt E wird wie folgt geändert:

a) *Der Unterabschnitt E.3 wird wie folgt gefasst:*

„**E.3** Wehr



b) *Das bisherige Zeichen E.4 wird das Zeichen E.4a.*

c) *Das Zeichen E.4b wird wie folgt nach dem Zeichen E.4a eingefügt:*

„**E.4b** Frei fahrende Fähre



PROTOKOLL 15

Austausch der nach § 12.01 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung meldepflichtigen Daten zwischen den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten – Änderung des Beschlusses vom 18. Mai 1994 (Protokoll 1994-I-20)

1. Gemäß § 12.01 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) müssen sich die Schiffsführer bestimmter auf dem Rhein verkehrender Fahrzeuge und Verbände bei den Meldestellen (Revierzentralen) der zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten melden und die gemäß RheinSchPV vorgegebenen Daten übermitteln.
2. Die meldepflichtigen Daten werden zwischen den zuständigen Meldestellen der Rheinuferstaaten ausgetauscht. Die Daten werden nur einmal bei derjenigen Meldestelle erfasst, bei der diese Daten erstmalig meldepflichtig werden. Bevor das Fahrzeug oder der Verband den Bereich dieser Meldestelle verlässt, werden die Daten an die Nachbarmeldestelle weitergegeben.
3. Gemäß der Anlage des Beschlusses vom 18. Mai 1994 (Protokoll 1994-I-20) beschränken sich die ausgetauschten Daten derzeit auf solche zur Unterstützung der Gefahrenabwehr und Rettung. Zusätzlich sollen demnächst Daten für das Schleusenmanagement und für statistische Zwecke ausgetauscht werden. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte auch der Austausch von Daten für logistische Zwecke hinzukommen, sofern national die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen werden. Um der Ausweitung der auszutauschenden Daten Rechnung zu tragen, ist es notwendig, die einschränkenden Bedingungen in der Anlage des vorgenannten Beschlusses aufzuheben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit dem Ziel, die grenzüberschreitende Weiterleitung und Nutzung von digital vorliegenden Daten der Binnenschiffahrt zu unterstützen,

in Kenntnis dessen, dass die Nutzungen und Zwecke der zwischen den Meldestellen der zuständigen Behörden auszutauschenden Daten der Rheinschiffahrt zunehmen,

in dem Bewusstsein, dass die Übermittlung und Nutzung der Daten in Übereinstimmung mit den nationalen datenschutzrechtlichen Bestimmungen erfolgt,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt, Absatz 3 Satz 4 der Anlage des Beschlusses vom 18. Mai 1994 zum Austausch der nach § 12.01 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung meldepflichtigen Daten zwischen den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten (Protokoll 1994-I-20) zu streichen.

PROTOKOLL 16

Definition der verschiedenen Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt

Anlass und Kontext

Die fortschreitende Automatisierung, die sich in vielen technischen Anwendungen, darunter auch der Binnenschifffahrt niederschlägt, erfordert aufgrund ihrer immer weiterreichenden Folgen eine Anpassung der bestehenden rechtlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen.

Die automatisierte Navigation umfasst heutzutage ein breites Spektrum an technischen Verfahren; die Anwendungsfälle sind vielfältig und reichen von der einfachen Navigationsunterstützung bis zur vollautomatischen Navigation. Der Automatisierungsgrad ist daher jene Variable, mit der sich der Begriff der Automatisierung am besten erfassen lässt.

Grundsätzlich erlaubt die Automatisierung bestimmter Aufgaben eine mögliche Substitution des Menschen durch Maschinen. In der Binnenschifffahrt erleichtert die Automatisierung zwar das Leben der Schiffer, da sie die Aufgaben des Schiffsführers vereinfacht, wirft aber auch Fragen hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus und mögliche Bedenken im Zusammenhang mit dem Umfang, d. h. dem Grad der Automatisierung auf.

Die ZKR möchte daher zunächst die Automatisierungsgrade definieren, um eine allgemeine Reflexion über die Entwicklung der Automatisierung in der Binnenschifffahrt einzuleiten und die Zweckmäßigkeit der Ergreifung von Regelungsmaßnahmen zu bewerten.

Dieser Vorschlag steht mit den Aktivitäten der ZKR im Einklang. So sehen die strategischen Leitlinien der ZKR vor, dass den neuen Herausforderungen, denen die Binnenschifffahrt gegenübersteht, mithilfe von Innovation und Digitalisierung begegnet wird. Die Zielsetzungen der deutschen Präsidentschaft der ZKR heben eine „praxisorientierte und innovationsfreundliche Rechtsetzung“ hervor und führen die automatisierte Navigation als Beispiel für die Tätigkeit der ZKR an. Das Arbeitsprogramm 2018-2019 des Polizeiausschusses sieht die „Verfolgung der Entwicklung der automatisierten Navigation (Navigationsunterstützung bis vollautomatische Navigation) und Prüfung eventueller ordnungsrechtlicher Notwendigkeiten“ vor.

Notwendigkeit einer Definition der Automatisierungsgrade

Von der Automatisierung sind heute alle Verkehrsträger, ob Luft-, See-, Straßen- oder Schienenverkehr, betroffen. Wie im See- oder Straßenverkehr gilt den jüngsten technologischen Entwicklungen im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation auch in der Binnenschifffahrt besondere Aufmerksamkeit. Nationale und internationale Forschungsprojekte der Binnenschifffahrt wie LAESSI, RAVEN oder NOVIMAR zielen auf Innovationen durch die Entwicklung einer stärker automatisierten Navigation ab. Neben der Evaluierung der technischen Möglichkeiten und der damit verbundenen Vor- und Nachteile sollten diese innovativen Projekte es ermöglichen, konkrete Erfahrungen zu sammeln.

Obwohl die automatisierte Navigation auch in der Seeschifffahrt vorangetrieben wird, ist es ebenso notwendig, die Besonderheiten der Binnenschifffahrt zu berücksichtigen, z. B.

- die Zusammensetzung der Besatzungen,
- das Navigieren in geschlossenen und begrenzten Umgebungen,
- das Durchfahren von Schleusen,
- Wasserstände und Brückenhöhen,
- die Manövrierfähigkeit der Fahrzeuge.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern gibt es für die Binnenschifffahrt keine international abgestimmte Definition, die eine eindeutige Lesart der verschiedenen Automatisierungsgrade festlegt, innerhalb derer diese Automatisierungsgrade weiter untersucht werden könnten. In diesem Sinne besteht das Ziel dieses Beschlusses darin, die Automatisierungsgrade der in der Binnenschifffahrt eingesetzten komplexen Systeme zu definieren. Die Definition schafft ein strukturiertes Bild, das es ermöglicht, die automatisierte Navigation in ihrer Gesamtheit zu erfassen, um anschließend differenziert und auf Basis eines gemeinsamen Verständnis die Notwendigkeit zur Ergreifung von Regelungsmaßnahmen zu beurteilen.

Die Notwendigkeit von Regelungsmaßnahmen für die automatisierte Navigation resultiert zwar aus der technischen Entwicklung, sie gebietet aber aufgrund ihrer möglicherweise sehr weitreichenden Folgen eine ganzheitliche Betrachtung unter Berücksichtigung von rechtlichen, ethischen und sozialen Erwägungen, die einen übergreifenden Ansatz rechtfertigen.

Rechtliche Erwägungen

Die Entwicklung der automatisierten Navigation erfordert eine eingehende Reflexion des bestehenden Rechtsrahmens.

Bisher liegt allen Bestimmungen die Verantwortung des Schiffsführers zugrunde. Durch die automatisierte Navigation dürften sich die Verantwortlichkeiten an Bord jedoch erheblich ändern. So stellt sich berechtigterweise die Frage nach der geltenden und faktischen Rechtsgrundlage für die Anwendung der Verantwortung, wenn ein weitgehend automatisch fahrendes Fahrzeug infolge seines Betriebs einem Dritten Schaden zufügt.

Die finanziellen Folgen möglicher Schäden können beträchtlich sein, weshalb die Versicherungsfragen eines weitgehend automatisch fahrenden Fahrzeuges nicht umgangen werden können. Andererseits könnten Versicherer Prämien reduzieren, wenn Automatisierungseinrichtungen, die die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls reduzieren, an Bord sind. Offensichtlich können finanzielle Folgen und Versicherungsfragen Innovation und technischen Fortschritt entscheidend beeinflussen.

Letzten Endes lassen die Auswirkungen der automatisierten Navigation eine Umverteilung der Verantwortlichkeiten zwischen dem Eigentümer des Fahrzeugs, dem Schiffsführer und dem Hersteller erwarten. Dies könnte sogar zu einer Fragmentierung führen, was eine Anpassung des bestehenden Rechtsrahmens unerlässlich macht. Diese notwendige Anpassung erfordert einen übergreifenden Ansatz, der sowohl Verantwortungs- als auch Versicherungsfragen berücksichtigt.

Darüber hinaus könnten datenschutzrechtliche Fragen zu beantworten sein, wenn beispielsweise auf Fahrzeugen installierte lernfähige Navigationseinrichtungen kontinuierlich Daten sammeln und auswerten, die rechtlich als persönliche Daten angesehen werden können.

Ethische und soziale Erwägungen

Automatisierung führt nicht zwangsläufig zu einer eventuellen Reduzierung der Bordbesatzung um einen Schiffsführer, sondern zielt grundsätzlich darauf ab, durch innovative technische Verfahren die Sicherheit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern und das Leben der Besatzung zu erleichtern. Jedoch ist zu erwarten, dass Schiffseigner die Möglichkeiten der Automatisierung zur Reduzierung der Betriebskosten durch Verkleinerung oder gar Abschaffung von Besatzungen an Bord nutzen wollen.

Das Bild eines Fahrzeugs ohne Schiffsführer an Bord, das autonom fährt, navigiert von einer algorithmusbasierten oder sogar lernfähigen Maschine, kann Anlass zur Sorge geben. Das Fahrzeug könnte Informationen empfangen und verarbeiten, aber auch neue Informationen integrieren und Feedback speichern, um seinen Kurs den Umständen anzupassen.

Neben den Auswirkungen auf Arbeitsmarkt und Beschäftigungsfähigkeit löst die automatisierte Navigation Ängste wie die Entmenschlichung sozialer Beziehungen aus.

Auch über ethische bzw. berufsethische Regeln für die automatisierte Navigation sollte nachgedacht werden, da diese technischen Verfahren Auswirkungen auf den Menschen haben, insbesondere bei einem durch ein weitgehend automatisch fahrendes Fahrzeug verursachten Unfall.

Daneben geben auch soziale Fragen, die durch die Automatisierung in der Binnenschifffahrt aufgeworfen werden, Anlass zur Besorgnis. Einerseits wird die Automatisierung der Aufgaben begrüßt, da sie dem Schiffsführer das Leben erleichtert. Andererseits kann die Automatisierung der Aufgaben den Schiffsführer in einen simplen Beobachter verwandeln und so die Entwicklung seiner Fähigkeiten in gewisser Weise behindern. Angesichts der technologischen Innovation könnte die Intuition des Schiffsführers in Konflikt mit den Entscheidungen eines weitgehend automatisierten Fahrzeuges geraten. Daher müssen die sozialen Auswirkungen der automatisierten Navigation in der Binnenschifffahrt, insbesondere auf die Schiffsführer, diskutiert und berücksichtigt werden. Gleichzeitig verlangt die automatisierte Navigation eine Untersuchung der neuen Anforderungen an die berufliche Ausbildung der Besatzungen an Bord und an Land.

Vorstehend beschriebene rechtliche, ethische und soziale Erwägungen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Beschlusses. Vielmehr sollen sie aufzeigen, dass unterschiedliche Automatisierungsgrade unterschiedliche Folgen haben und daher eine Definition der Automatisierungsgrade für die noch zu führenden Diskussionen und zu treffenden Entscheidungen unabdingbar ist.

Weitere Überlegungen

Besatzungen von Binnenschiffen sind verpflichtet, bei Unfällen die Beeinträchtigungen und Schäden für das Umfeld möglichst gering zu halten und mit den zuständigen Behörden und Rettungsdiensten zusammenzuarbeiten. Zudem sind sie verpflichtet, in Notfällen Hilfe zu leisten. Es wird zu prüfen sein, wie Automatisierungslösungen gewährleisten können, dass auch bei reduzierten oder nicht mehr vorhandenen Besatzungen die Binnenschiffe weiterhin diesen Verpflichtungen nachkommen können.

Automatisierungssysteme sind grundsätzlich verletzlicher gegen Cyberangriffe als andere Systeme an Bord von Binnenschiffen. Daher müssen die Arbeiten zur Cybersicherheit in der Binnenschifffahrt weitergeführt und verstärkt werden.

Weiterführende Arbeiten

Die verschiedenen nationalen und internationalen Forschungs- und Entwicklungsprojekte, Arbeiten nationaler Behörden sowie die Entwicklung von Automatisierungsausrüstungen wie auch der Betrieb damit ausgerüsteter Fahrzeuge werden die weitere Diskussion der Automatisierungsgrade fördern und Notwendigkeiten für künftige Anpassungen der Definition aufzeigen. Daher ist nach Gewinnung ausreichender Erfahrung eine Prüfung der Definition vorgesehen. Dementsprechend ist die Definition befristet und soll anlässlich der Herbsttagung 2020 durch eine angepasste Definition ersetzt werden. Die Befristung gewährleistet eine intensive Diskussion notwendiger Anpassungen und ermöglicht allen Beteiligten, dazu beizutragen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in Kenntnis der technischen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Automatisierung der Navigation,

in dem Bestreben, weiter zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rhein- wie auch der europäischen Binnenschifffahrt beizutragen und gleichzeitig Innovationen zu fördern,

mit dem Ziel, die Einheitlichkeit und Kohärenz aller für die Rheinschifffahrt geltenden technischen Standards und Rechtstexte zu gewährleisten,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss enthaltene Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt zur Verwendung bei ihren künftigen Arbeiten,

befristet diese Definition bis zum 31. Dezember 2020 in der Erwartung, dass dann aufgrund der gemachten Erfahrungen und gewonnenen Erkenntnisse Anpassungen notwendig sein könnten,

bittet ihre Mitgliedstaaten, diese Definition gleichermaßen zu nutzen,

schlägt der Europäischen Kommission, der UNECE, der Donaukommission, der Moselkommission, der Internationalen Kommission des Save-Einzugsgebiets, ihren Beobachterstaaten, dem Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) sowie den von ihr anerkannten Verbänden vor, im Rahmen einschlägiger Initiativen oder Arbeiten, insbesondere regulatorischer Art, ebenfalls diese Definition zu nutzen und so zum Erreichen eines gemeinsamen Verständnisses beizutragen,

bittet ihren Polizeiausschuss, die Akzeptanz und Nutzung der Definition insbesondere außerhalb der ZKR zu verfolgen, ihr darüber zur Herbsttagung 2020 Bericht zu erstatten und eine Neufassung der Definition, die die als notwendig erkannten Anpassungen berücksichtigt, vorzulegen.

Anlage

Definition der verschiedenen Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt

Erläuterungen

- „Dynamische Navigationsaufgaben“ bezeichnet die Gesamtheit der taktischen Schiffsoperationen wie z. B. die Bedienung von Ruderanlagen, Antrieben, Ankerwinden oder höhenverstellbaren Steuerhäusern. Die Komplexität dieser Aufgaben ist vom betrachteten Kontext abhängig (z. B. kann die Bedienung von Ankerwinden in einem Kontext, in dem die Verwendung von Ankern ohnehin verboten ist, ausgeschlossen werden).
- „Kontextspezifisch“ bezeichnet eingeschränkte Navigationsbedingungen wie die Schifffahrt auf besonderen Wasserstraßenabschnitten, das Durchfahren von Schleusen sowie Verbands- und Schleppformationen. Der Kontext umfasst die für die Automatisierung relevante Infrastruktur, z. B. Art und Kapazität von Funkübertragungsnetzen.
- „Navigationsumgebung“ bezeichnet statische und dynamische Bedingungen wie Wasserstraßenprofil, Wasserstand, Wetter, Sicht, Begegnung mit anderen Fahrzeugen ... Das Navigationsautomatisierungssystem kann nur einen Teil der verfügbaren Informationen nutzen (z. B. nutzen Wendeanzeiger unter Grad 1 keine Informationen über die Begegnung mit anderen Fahrzeugen). Die Reaktion auf die Navigationsumgebung schließt die Funkkommunikation mit den Schiffsführern anderer Fahrzeuge ein.
- „Kollisionsvermeidung“ bezeichnet die zentrale Aufgabe, auf die Umgebungsbedingungen (andere Fahrzeuge, Brücken, ...) zu reagieren.

	Grad	Bezeichnung	Schiffsführung (Manövrieren, Antrieb, Steuerhaus usw.)	Überwachung und Reaktion auf Navigations- umgebung	Fallback- Performance dynamischer Navigationsaufgaben,	Fernsteuerung
Der Schiffsführer führt einige oder alle dynamischen Navigationsaufgaben aus	0	Keine Automatisierung permanente Ausführung aller Aspekte der dynamischen Navigationsaufgaben durch den menschlichen Schiffsführer, auch wenn diese durch Warn- oder Interventionssysteme unterstützt werden <i>Bsp. Navigation mit Unterstützung der Radaranlage</i>				Nein
	1	Steuerungsunterstützung kontextspezifische Ausführung durch ein <u>automatisiertes Steuerungssystem</u> unter Verwendung bestimmter Informationen über die Navigationsumgebung, wobei davon ausgegangen wird, dass der menschliche Schiffsführer alle übrigen Aspekte der dynamischen Navigationsaufgaben ausführt <i>Bsp. Wendegeschwindigkeitsregler</i> <i>Bsp. Trackpilot (Spurhaltesystem für Binnenschiffe entlang vordefinierter Leitlinien)</i>				
	2	Teilautomatisierung kontextspezifische Ausführung durch ein automatisiertes Navigationssystem <u>sowohl der Steuerung als auch des Antriebs</u> unter Verwendung bestimmter Informationen über die Navigationsumgebung, wobei davon ausgegangen wird, dass der menschliche Schiffsführer alle übrigen Aspekte der dynamischen Navigationsaufgaben ausführt				Je nach kontextspezifischer Ausführung ist eine Fernsteuerung möglich (Schiffsführung, Überwachung und Reaktion auf Navigationsumgebung oder Fallback-Performance). Dies kann sich auf die Anforderungen an die Besetzung (Anzahl oder Befähigung) auswirken.
Das System führt alle dynamischen Navigationsaufgaben aus (wenn es eingeschaltet ist)	3	Bedingte Automatisierung <u>kontinuierliche</u> kontextspezifische Ausführung <u>aller</u> dynamischen Navigationsaufgaben durch ein automatisiertes Navigationssystem, <u>einschließlich Kollisionsvermeidung</u> , wobei davon ausgegangen wird, dass der menschliche Schiffsführer auf Aufforderungen zum Eingreifen und Systemausfälle angemessen reagiert				
	4	Hohe Automatisierung kontinuierliche kontextspezifische Ausführung aller dynamischen Navigationsaufgaben <u>und Fallback-Performance</u> durch ein automatisiertes Navigationssystem, <u>ohne dass davon ausgegangen wird, dass ein menschlicher Schiffsführer auf eine Aufforderung zum Eingreifen reagiert</u> ⁹ <i>Bsp. Fahrzeug, das auf einem Kanalabschnitt zwischen zwei aufeinanderfolgenden Schleusen betrieben wird (Umgebung bekannt), das Automatisierungssystem kann das Durchfahren der Schleuse jedoch nicht allein bewältigen (was ein menschliches Eingreifen erfordert).</i>				
	5	Autonom = Vollautomatisierung kontinuierliche <u>bedingungslose</u> Ausführung aller dynamischen Navigationsaufgaben und Fallback-Performance durch ein automatisiertes Navigationssystem, ohne dass davon ausgegangen wird, dass ein menschlicher Schiffsführer auf eine Aufforderung zum Eingreifen reagiert				

⁹ Dieser Grad sieht zwei verschiedene Funktionalitäten vor: Fähigkeit zum „normalen“ Betrieb ohne menschliches Eingreifen und vollständige Fallback-Performance. Zwei Untergrade sind denkbar.

PROTOKOLL 17

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Inland AIS (§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b)

1. Aufgrund der Evaluierung der Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und vergleichbaren Kartenanzeigegeräten, verabschiedete die ZKR definitive Änderungen des Artikels 4.07 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Verbesserung der Sicherheit der Rheinschiffahrt (Beschluss 2018-I-11).
2. Dabei wurde die automatische Sendeleistungsreduzierung für Tankschiffe auf 1 Watt, wenn diese den Navigationsstatus „festgemacht“ eingestellt haben, vergessen. Die Leistungsreduzierung erfolgt zum Beispiel beim Laden und Entladen, um eine potentiell mögliche Entzündung von austretenden Dämpfen oder Gasen zu vermeiden.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Diese Änderung dient dazu, das Versäumnis nachzuholen und die Vorschriften der RheinSchPV mit den Sicherheitsanforderungen und der bestehenden Praxis der Tankschiffahrt in Einklang zu bringen.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Die Alternative bestünde darin, § 4.07 Nummer 2 Buchstabe b RheinSchPV nicht zu ändern. Dies würde Tankschiffen beim Laden und Entladen nicht erlauben, die Sendeleistung des Inland AIS Geräts zu reduzieren, was zu gefährlichen Situationen führen könnte.

Folgen dieser Änderung

Die Ergänzung führt dazu, dass das aktuelle Sicherheitsniveau und die aktuelle Praxis beim Betrieb von Inland AIS Geräten auf Tankschiffen bestehen bleibt.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Verweis auf Beschluss 2018-I-11,

um eine sichere Nutzung von Inland AIS Geräten beim Laden und Entladen von Tankschiffen sicherzustellen,

beschließt die Änderung des § 4.07 Nummer 2 Buchstabe b der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Juli 2019 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 17

§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

- „b) das Inland AIS Gerät muss mit maximaler Leistung senden; dies gilt nicht für Tankschiffe mit dem Navigationsstatus „festgemacht“;“.

PROTOKOLL 18

Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

Ersatzneubau der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz bei Rhein-km 590,90

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Instandhaltung der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz bei Rhein-km 590,90 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

**Checkliste für die wesentlichen Merkmale für den Ersatzneubau der
Pfaffendorfer Brücke in Koblenz bei Rhein-km 590,90**

- 1. Art der Brücke**
Straßenbrücke (B48) über den Rhein
- 2. Nächster Ort/Stadt**
Koblenz
- 3. Rhein-km**
590,90
- 4. Art der Baumaßnahme**
Erneuerung der vorhandenen Brücke mit neuer Pfeilerstellung
- A. Allgemeine Beschreibung**
- 5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)**
240 m
- 6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)**
120 m
- 7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser**
zwei
- 8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne**
keine
- 9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen**
eine
- 10. Breite des Brückenüberbaues**
23,50 m
- 11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom)**
2,4 km nach Oberstrom
7,5 km nach Unterstrom
- B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**
- 12. Form des Überbaus (gerade/gebogen)**
gebogen
- 13. Niedrigster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)**
73,50 m NHN (DHHN92)
- 14. Höchster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)**
78,30 m NHN (DHHN92)
- 15. HSW (m, Höhenbezugssystem)**
64,30 m NHN (DHHN92)
- 16. Durchfahrtshöhe bei HSW**
> 9,10 m (9,20 m - 14,00 m)

- 17. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)**
120 m beträgt die Fahrinnenbreite bei der Mindesthöhe von 9,10 m

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

- 18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut**
Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken, Koblenz, vom 16.08.2018

19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden.

Die Wangen der Längsträger sind um 12° gegenüber der Lotrechten geneigt. Durch diese Schrägstellung weist die Konstruktion auf der Unterseite zwischen den beiden Längsträgern keine parallelen Flächen auf. Die Entstehung von Mehrfachreflexionen von Radarstrahlen wird dadurch vermieden. Die Brücke wird daher voraussichtlich kein nennenswertes Streufeld im Radarbild aufweisen. Durch die nahezu rechtwinklige Kreuzung der Brücke sind Uferspiegelungen ebenfalls auszuschließen.

Die beiden Strompfeiler werden an der Unterstrom- und an der Oberstromseite mit Radarreflektoren gekennzeichnet.

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Durchlaufträger mit aufgelösten Vouten in Stahl-Verbund-Bauweise.

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

Stahl / Beton

D. Angaben zum Bauablauf

22. Art der Brückenmontage (sofern bereits bekannt)

Die Arbeiten müssen unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs erfolgen. Es ist vorgesehen, den neuen Brückenüberbau unterstromig der bestehenden Brücke auf Behelfspfeilern herzustellen, wobei die Behelfspfeiler nicht in der Flucht der alten Pfeiler stehen, sondern landseitig verschoben sind. Die Herstellung des Überbaus erfolgt im freien Vorbau. Der Lückenschluss erfolgt durch das Einschwimmen des Mittelteils. Der Rückbau der Bestandsbrücke erfolgt in umgekehrter Reihenfolge. Nach Herstellung der neuen Brückenpfeiler erfolgt der Querverschub des Überbaus auf die neuen Pfeiler.

23. Ausführungszeitraum

Baubeginn ist für 2019 geplant, die Bauzeit soll 3 Jahre betragen.

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung.

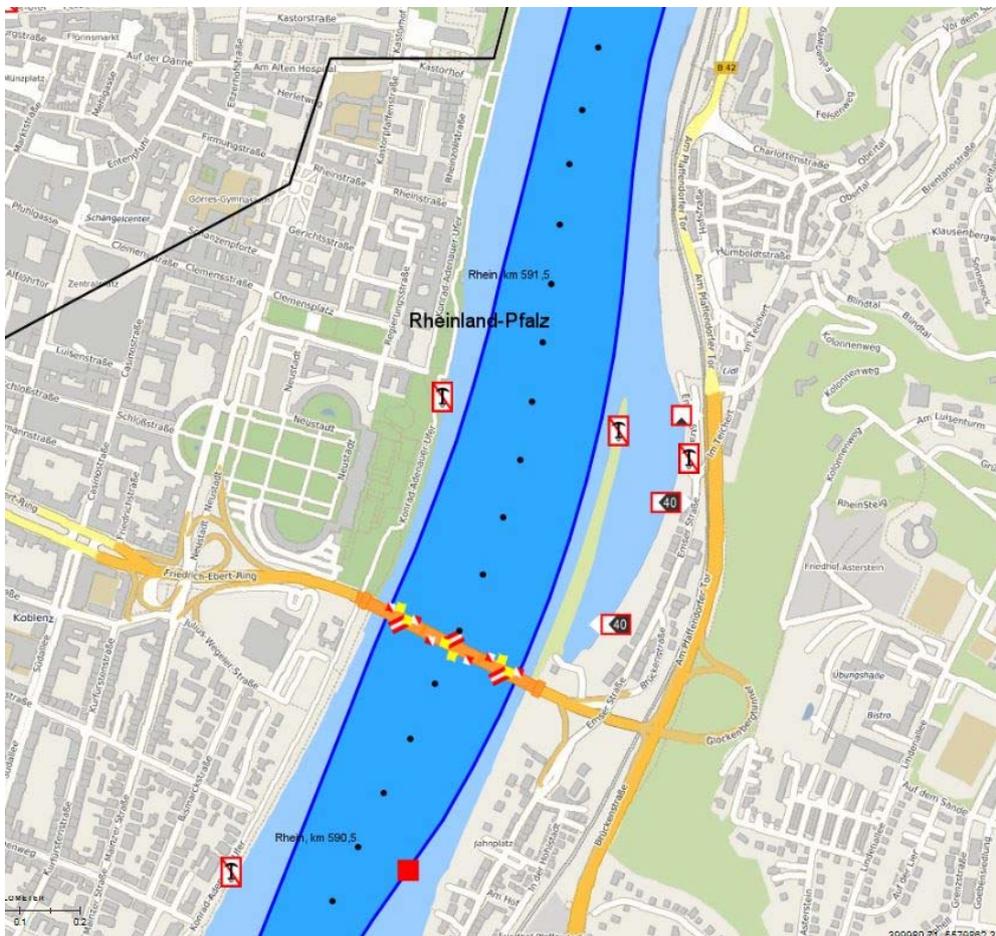
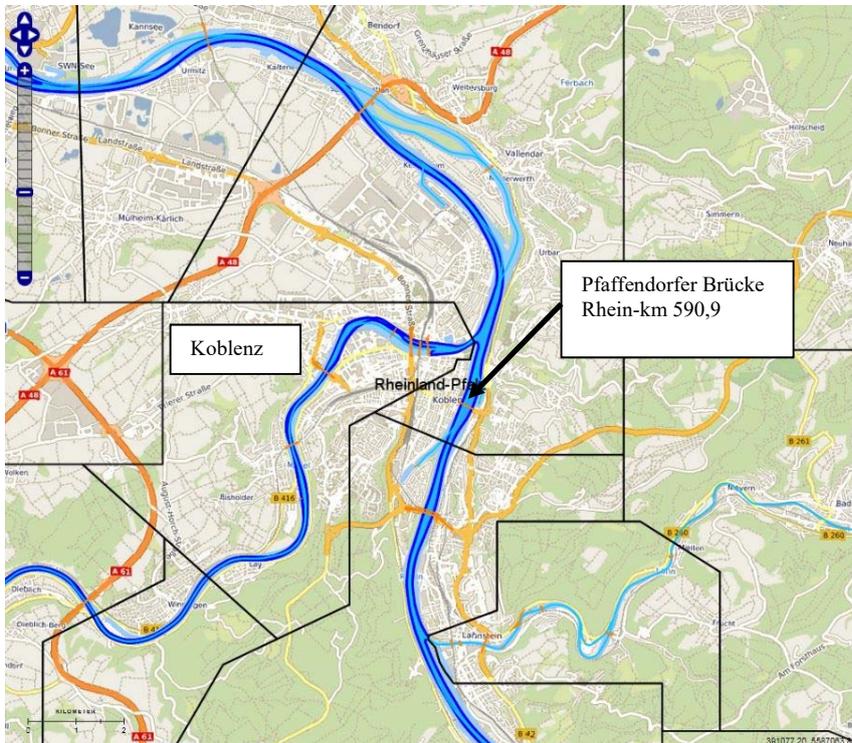
Das Lichtraumprofil von 9,10 m wird für eine eingeschränkte Durchfahrtsbreite von ca. 70 m für die Dauer der Bauzeit (3 Jahre) zur Verfügung stehen.

25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Insgesamt 24 Stunden, verteilt auf maximal drei Sperren.

E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

26. Lageplan mit Bauwerk



PROTOKOLL 20

Ersatzneubau der Brücke in Duisburg-Neuenkamp bei Rhein-km 778,35

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Instandhaltung der Brücke in Duisburg-Neuenkamp bei Rhein-km 778,35 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

**Checkliste für die wesentlichen Merkmale für den Ersatzneubau der Brücke in
Duisburg-Neuenkamp bei Rhein-km 778,35**

- 1. Art der Brücke**
Straßenbrücke (Autobahn A40) über den Rhein; zweihöftige Schrägseilbrücke mit zweiteiligem Überbau
 - 2. Nächster Ort/Stadt**
Duisburg-Neuenkamp
 - 3. Rhein-km**
Rhein-km 778,35
 - 4. Art der Baumaßnahme**
Ersatzneubau der vorhandenen Brücke
- A. Allgemeine Beschreibung**
- 5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)**
300 m
 - 6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)**
150 m
 - 7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser**
Es werden keine Pfeiler im Fahrwasser angeordnet.
 - 8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne**
Es werden keine Pfeiler in der Fahrrinne angeordnet.
 - 9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen**
Es ist eine Durchfahrtsöffnung freigegeben.
 - 10. Breite des Brückenüberbaues**
Es werden zwei getrennte Überbauten ausgeführt, mit einer Breite von jeweils ca. 23,70 m und außen über Konsolen angeordnetem ca. 2,75 m breitem Geh- und Radweg. Der Abstand zwischen den Überbauten beträgt 8 m.
 - 11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom)**
Brücke der Solidarität im Zuge der L233, Rhein-km 775: Abstand ca. 3 km
Friedrich Ebert Brücke, Rhein-km 780: Abstand ca. 2 km
- B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand**
- 12. Form des Überbaus (gerade/gebogen)**
Der Überbau ist ein geschlossener Kastenquerschnitt in Stahlbauweise mit horizontalem Bodenblech.
 - 13. Niedrigster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)**
38,78 m NHN
Das Bezugssystem ist DHHN 92 (HS 160).

14. Höchster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

39,18 m NHN

Das Bezugssystem ist DHHN 92 (HS 160).

15. HSW (m, Höhenbezugssystem)

27,91 m NHN

Das Bezugssystem ist DHHN 92 (HS 160).

16. Durchfahrtshöhe bei HSW

> 9,10 m (minimal 9,50 m)

17. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)

Die lichte Höhe von 9,10 m ist im gesamten Bereich des Stromfeldes (lichte Breite ca. 377,50 m) gegeben.

C. Berücksichtigung der Radarschiffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Die radartechnische Begutachtung des neuen Überbaus erfolgt durch die Fachstelle der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken.

19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Siehe oben.

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Die Konstruktionsform ist eine zweihüftige Schrägseilbrücke mit zweiteiligem Überbau. Der Überbau und die Unterbauten sind baulich durch Lager getrennt. Die Pylonen und der Überbau sind monolithisch verbunden. Der Überbau wird als geschlossener Kastenquerschnitt mit außen über Konsolen angeschlossenen Geh- und Radwegen ausgeführt.

Die Höhe der 2 x 4 Pylonen beträgt ca. 73 m, sie werden ohne Querverbindung / Querträger ausgeführt. Insgesamt werden 4 harfenförmig angeordnete Seilebenen angeordnet, wobei die Seile über außenliegende Konsolen am Überbau verankert werden.

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

Für das Hauptfeld ist ein Stahlhohlkasten mit orthotroper Fahrbahnplatte geplant. Im Seitenfeld ist ein Stahlverbundhohlkasten vorgesehen.

D. Angaben zum Bauablauf

22. Art der Brückenmontage (sofern bereits bekannt)

Da der Neubau unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 40 erfolgen muss, wird zunächst mit der Herstellung des südlichen Teilbauwerkes begonnen, wobei die Verkehrsführung in dieser Bauphase nach wie vor auf der Bestandsbrücke erfolgt. Der neue Überbau wird zunächst südlich der vorhandenen Rheinbrücke (Oberstrom) in Seitenlage hergestellt. Der Abstand zwischen den Außenkanten des bestehenden Überbaus und des Ersatzneubaus wurde am rechtsrheinischen Widerlager mit ca. 2 m und am linksrheinischen Widerlager mit ca. 15 m festgelegt. Die neue Rheinbrücke verläuft somit nicht parallel zur bestehenden Brücke, sondern ist leicht verdreht. Ausgangspunkt für diese Schräglage ist die Trassierung im Endzustand, wobei hier die Trassierung der neuen Autobahnachse so gewählt wurde, dass die Eingriffe in die Wohnbebauung im linksrheinischen Essenberg Nord sowie im rechtsrheinischen Neuenkamp durch die Verbreiterung der Autobahnbrücke auf ein Minimum reduziert werden.

Nach Fertigstellung des südlichen Teilbauwerkes wird der Verkehr umgelegt. Es erfolgt der Abbruch der Bestandsbrücke und dann die Erstellung des nördlichen Teilbauwerkes in analoger Weise.

Nach Fertigstellung des nördlichen Teilbauwerks wird der Verkehr wieder umgelegt und das Teilbauwerk Süd wird in die endgültige Lage parallel querverschoben. Daraufhin kann die endgültige Verkehrsführung eingerichtet werden.

Nachfolgend wird der prinzipielle Bauablauf für die neuen Teilbauwerke erläutert:

1. Herstellung der Gründungen und Unterbauten
2. Vormontage der Stahlkonstruktion im Bereich der Widerlager und Längseinschub ohne Hilfsstützen ca. 40 m über die Pylonachse hinaus
3. Herstellung der Fahrbahnplatte in den Seitenfeldern (mit Halffertigteilen)
4. Montage der Pylone
5. Freivorbaumontage des Hauptfeldes und sukzessive Installation der Schrägseile im Haupt- und Seitenfeld.
Die Freivorbaumontage des Stromfeldes erfolgt mit möglichst geringen Beeinträchtigungen der Schifffahrt. Hierbei werden Überbausegmente vom Vormontageplatz über den bestehenden Überbau zur Kragarmspitze angeliefert und dort z.B. mit einem Mobilkran eingehoben. Um die Gewichte der einzelnen Stahlsegmente zu reduzieren ist vorgesehen, die Segmente in 5 Teilquerschnitte zu unterteilen.
6. Einbau des Schlussegmentes
Der Einbau des Schlussegmentes erfolgt analog zu den zuvor einzubauenden Segmenten in Teilquerschnitten und mit Hilfe von Mobilkränen, die sich auf dem Brückenüberbau befinden.
7. Brückenausbau (Abdichtung, Belag, Schutzeinrichtungen etc.)

23. Ausführungszeitraum

Folgender Ausführungszeitraum ist vorgesehen:

Baubeginn: 2020

Fertigstellung: ca. 2026

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

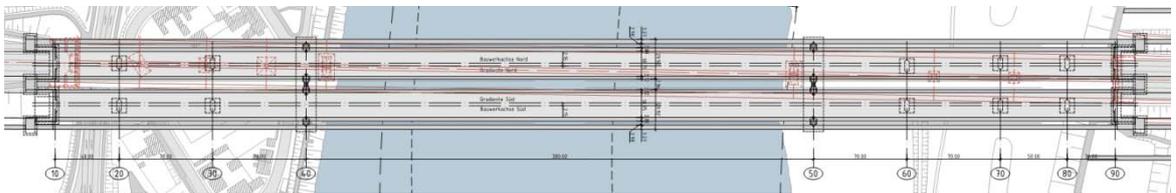
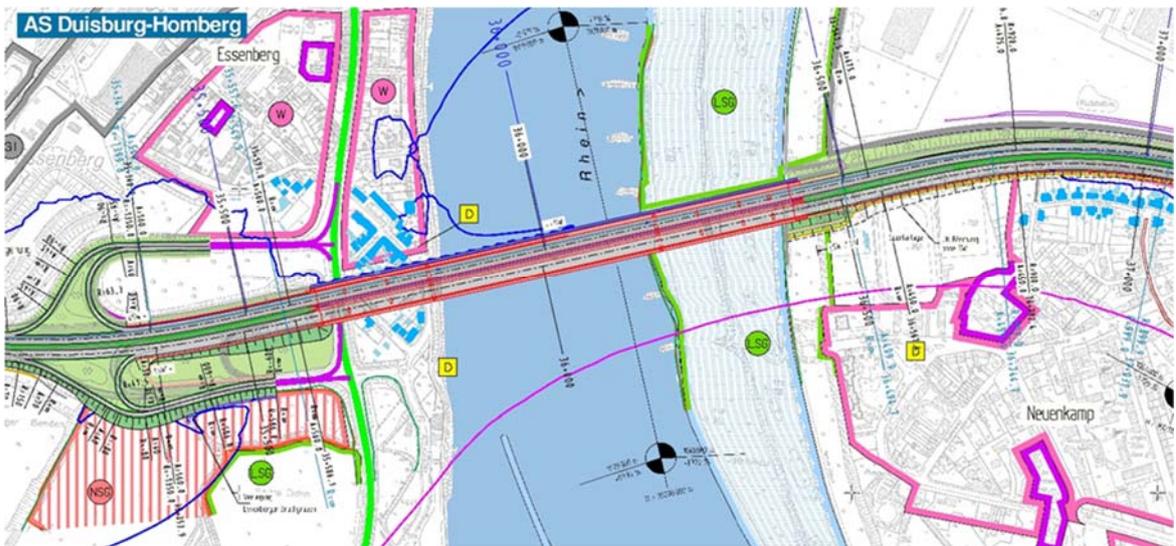
Während des Baus sind keine Einschränkungen des Lichtraumprofils vorgesehen.

25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

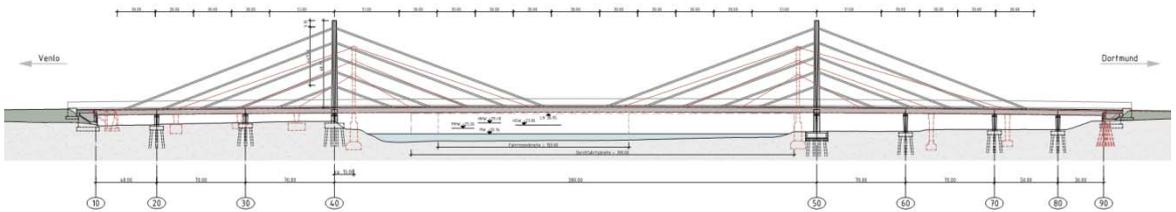
Es sind keine Vollsperrungen vorgesehen. Während der Baumaßnahmen sind Teilsperren vorgesehen, deren Dauer derzeit noch nicht feststeht. Es wird jedoch für die Schifffahrt innerhalb der Fahrrinne jederzeit ein Bereich mit mindestens 2,80 m Tiefe unter GIW und 70 m Breite vorgehalten.

E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

26. Lageplan mit Bauwerk



27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss)



PROTOKOLL 21

Sperrung 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 Sperrungen zur Kenntnis,

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen und das Bemühen um Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die zeitgleiche Ausführung der Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen,

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

anerkennt, dass bei umfangreichen Baumaßnahmen unvorhersehbare Ereignisse eintreten können und sich daher die Termine der vorgesehenen Sperrungen verschieben können,

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 Sperrungen und insbesondere Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu informieren,
- ausreichend Liegeplätze für die Schiffe, die aufgrund der Sperrungen auf eine Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

Anlage

Anlage zu Protokoll 21

**Tabelle der Sperrungen 2019 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 30.09.2018**

Betreiber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	3. Juni 2019	6. September 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	1. April 2019	10. Mai 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	1. April 2019	20. Dezember 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	25. Februar 2019	1. März 2019	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	11. Juni 2019	16. August 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	25. Februar 2019	1. März 2019	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	8 April 2019	12. Juli 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	18. Februar 2019	1. März 2019	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	1. April 2019	30. August 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	25. Februar 2019	1. März 2019	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	15. April 2019	19. Juli 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	18. Februar 2019	1. März 2019	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	13. Mai 2019	25. Oktober 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	18. Februar 2019	1. März 2019	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	1. April 2019	12. Juli 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	25. Februar 2019	1. März 2019	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambshheim westliche Kammer	11. Februar 2019	14. April 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambshheim östliche Kammer	30. September 2019	1. Dezember 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	16. September 2019	18. Oktober 2019	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	24. Juni 2019	19. Juli 2019	Risiko von Beeinträchtigungen

Hinweis:

Die amtlichen Mitteilungen zu den Sperrungen können auf den Internetseiten der Schleusenbetreiber eingesehen werden:

Schleuse Iffezheim (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): www.elwis.de

Schleuse Gambshheim (Voies Navigables de France): www.vnf.fr/avisbat

Schleusen Strasbourg bis Kembs (Electricité de France): www.vnf.fr/avisbat

Die Sperrungen der schweizerischen Schleusen können auf www.elwis.de eingesehen werden.

Weitere Informationen und die jeweils aktuellen Planungen der Sperrungen sind auch auf folgender Internetseite veröffentlicht: www.e-ris.eu.

PROTOKOLL 22

Analyse des Niedrigwasserereignisses 2018

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 23

Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art

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 Anordnungen vorübergehender Art.

Anlagen

Anlagen zu Protokoll 23

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	
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006	
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-	
2017-I-9	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung §§ 1.08, 4.07 und 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017			13.6.2017	
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		25.9.2018	5.12.2017	
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018			5.12.2017	
2017-II-16	Definitive Änderung der RheinSchPV - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018	
2017-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018	
2017-II-19	Änderung der RheinSchPV -Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3	I	7.10.2018	7.10.2018				
							25.9.2018	28.5.2018
							12.9.2018	29.1.2018
						12.9.2018	29.1.2018	
2018-I-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01 Buchstaben ad, ae, af, 1.07 Nummer 2 bis 6, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad, ae, 2.06, 6.28 Nummern 10 bis 13, 7.08, 8.11, 10.01 Nummer 3, nur den Streckenabschnitt Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 bis 15.09, Anlage 3, Bild 62, 66 und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Angabe zu dem Tafelzeichen A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018		1.12.2018	29.8.2018	
2018-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018	

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§ 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018		25.9.2018	29.8.2018

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
1998-II-26	§ 11.01 – Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	§ 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2016-I-10	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017				29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 11.02 Nr. 4 bis 7, 11.04 Nr. 2, Kapitel 14a, außer 14a.07 Nr. 1, 15.14 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 1 und 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, Anlage I, Bild 10, Anlagen Q, R und S)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-I-16	Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 8.05 Nr. 6, 8.10 Nr. 3, 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3, 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmungen zu §§ 3.04 Nr. 7, 7.01 Nr. 2, 8.10 Nr. 2, 9.01 und 12.02 Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-II-20	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018				28.5.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

3. 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 RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

***) Gegenstandslos

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr.2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018				28.5.2018

4. Polizeiausschuss: (Beschluss 2018-I-10)

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) –Verweise auf das ADN (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b) Korrektur der definitiven Änderung zum 1. Dezember 2018 (Protokoll 2018-I-10)

Der Polizeiausschuss hat anlässlich seiner Sitzung am 11. Oktober 2018 entschieden, die mit Beschluss 2018-I-10 vorgenommene definitive Änderung der §§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b RheinSchPV wie folgt zu korrigieren.

1. § 3.14 Nummer 7 wird wie folgt korrigiert:

„7. Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach Nummer 1, 2 oder 3 führen müssen, jedoch nach ADN Abschnitt 1.16.1 ein Zulassungszeugnis besitzen und die Sicherheitsbestimmungen einhalten, die für ein Fahrzeug nach Nummer 1 gelten, können bei der Annäherung an Schleusen die Bezeichnung nach Nummer 1 führen, wenn sie zusammen mit einem Fahrzeug geschleust werden wollen, das die Bezeichnung nach Nummer 1 führen muss.“

2. § 7.07 Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt korrigiert:

„b) für Fahrzeuge, die diese Bezeichnung nicht führen, jedoch nach ADN Abschnitt 1.16.1 ein Zulassungszeugnis besitzen und die Sicherheitsbestimmungen einhalten, die für ein Fahrzeug nach § 3.14 Nr. 1 gelten.“

Die Korrektur der definitiven Änderung der §§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b RheinSchPV ist im Dokument RP (18) 40 corr. 1 erläutert. Diese Erläuterungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b RheinSchPV gelten für alle Fahrzeuge mit einem vorläufigen und einem endgültigen ADN-Zulassungszeugnis. Die Korrektur wurde notwendig, um den einschränkenden Verweis auf Bestimmungen zum endgültigen Zulassungszeugnis (Abschnitt 1.16.1.1) durch den Verweis auf den allgemeinen Abschnitt über das Zulassungszeugnis (Abschnitt 1.16.1) zu ersetzen. Dieser Verweis auf Abschnitt 1.16.1 bezieht sich auf sämtliche ADN-Zulassungszeugnisse (das vorläufige und das endgültige).

5.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

2b. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Navigationsradaranlagen

Navigationsradaranlagen, die ab dem 1. Januar 1990 aufgrund der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschifffahrt zugelassen wurden, dürfen weiterhin eingebaut und, wenn eine gültige Einbaubescheinigung aufgrund der Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschifffahrt oder der Anlage M Teil III dieser Verordnung vorhanden ist, betrieben werden.

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typ-genehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.
...						
R 9.1	IN Radarpilot 720 °	IN-Innovative Navigation GmbH	IN-Innovative Navigation GmbH Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	22.8.2000	D	R-4-720
...						

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

Radar navigation equipment / Appareils radar / Navigationsradaranlagen / Navigatieradarinstallaties

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
...						
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht <i>(jusqu'au 31.7.2018)¹</i> <i>(bis 31.7.2018)</i> <i>(tot 31.7.2018)</i> <i>(until 31.7.2018)</i>	6.12.2011	D	R-4-019
...						

¹ L'utilisation des appareils déjà installés à bord de bateaux de navigation intérieure peut se poursuivre. Les appareils déjà produits peuvent être installés jusqu'au 31.7.2019.
Bereits auf Binnenschiffen installierte Geräte dürfen weiter betrieben werden. Bereits produzierte Geräte dürfen bis 31.7.2019 eingebaut werden.
Apparaten die reeds op binnenschepen zijn geïnstalleerd mogen verder gebruikt worden. Apparaten die reeds vervaardigd zijn mogen tot en met 31.7.2019 worden ingebouwd.
Equipment already fitted in inland vessels may continue to be operated. Equipment that has already been produced may continue to be installed until 31.7.2019.

3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Navigationsradaranlagen

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
...						
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht <i>(jusqu'au 31.7.2018)¹</i> <i>(bis 31.7.2018)</i> <i>(tot 31.7.2018)</i> <i>(until 31.7.2018)</i>	6.12.2011	D	e-01-019
...						

¹ L'utilisation des appareils déjà installés à bord de bateaux de navigation intérieure peut se poursuivre. Les appareils déjà produits peuvent être installés jusqu'au 31.7.2019. Bereits auf Binnenschiffen installierte Geräte dürfen weiter betrieben werden. Bereits produzierte Geräte dürfen bis 31.7.2019 eingebaut werden. Apparaten die reeds op binnenschepen zijn geïnstalleerd mogen verder gebruikt worden. Apparaten die reeds vervaardigd zijn mogen tot en met 31.7.2019 worden ingebouwd. Equipment already fitted in inland vessels may continue to be operated. Equipment that has already been produced may continue to be installed until 31.7.2019.

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.

...

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
...				
6.	Cretec Schiffstechnik	Weezer Str. 180 D-47624 Kevelaer	(0)2832-9777388	cretec.supply@gmail.com
...				
47.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
48.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
49.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
50.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de
51.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de
52.	Hugo Dircks Marineteknik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de
53.	DMS Dobler Marine Service GmbH	Borgwardring 53 D-26802 Moormerland	(0)4954 9520450	service@d-ms.de www.d-ms.de

Frankreich¹

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mailadresse
1.	AEMI	8 rue des Compagnons F-14000 Caen	(0)2 61 45 29 76	caen@aemi-marine.com http://www.aemi-marine.com/
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	servicefr@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.com/fr
	ATEYS <i>(nicht mehr tätig seit 13.9.2018)</i>	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
	GH2E <i>(nicht mehr tätig seit 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
3.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com http://map-marine.com
4.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com http://www.promat-formation.com
5.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	21, rue Paul Verlaine F-76700 Harfleur	(0)2 35 54 60 60	service@radioholland.com http://www.radioholland.com
6.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)2 98 97 50 86	info@siecmi.com http://www.siecmi.com
7.	Sud Communication	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com http://www.themys-sa.com

¹ Die Zuständigkeiten der jeweiligen Fachfirma wurden durch Ministerialerlass vom 2. Februar 2011 betreffend die Zulassung von Signallichtern, Radargeräten, Wendeanzeigern und Inland AIS Geräten und die Anerkennung von Firmen für den Einbau solcher Geräte festgelegt.

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
...				
7.	Marinetec Holland B.V. <i>(Nicht mehr tätig seit 31.7.2018)</i>	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
...				
22.	Oechies Elektrotechnik	Waalhaven z.z 42 NL-3088 HJ Rotterdam	(0)10 297 39 99	info@oechies.nl www.oechies.nl

...

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +36	E-Mailadresse
1.	Horvath es Csiki Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	horvath.gabor@hajovill.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 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
...						
42	AIS 300 Klasse A / Inland AIS Mobilstation	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	25.9.2018	FVT	R-4-319
43	PM-1 Inland AIS Mobilstation	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Periskal Group, Den Isomo 11, 2990 Wuustwezel, Belgium	25.9.2018	FVT	R-4-320

**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.

...

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
...				
3.	Cretec Schiffstechnik	Weezer Str. 180 D-47624 Kevelaer	(0)2832-9777388	cretec.supply@gmail.com
...				
49.	DMS Dobler Marine Service GmbH	Borgwardring 53 D-26802 Moormerland	(0)4954 9520450	service@d-ms.de www.d-ms.de

Frankreich¹

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
1.	AEMI	8 rue des Compagnons F-14000 Caen	(0)2 61 45 29 76	caen@aemi-marine.com http://www.aemi-marine.com/
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	servicefr@alphatronmarine.com https://www.alphatronmarine.com/fr
	ATEYS <i>(nicht mehr tätig seit 13.9.2018)</i>	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr http://www.ateys.fr
3.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr http://www.barillec-marine.com

¹ Die Zuständigkeiten der jeweiligen Fachfirma wurden durch Ministerialerlass vom 2. Februar 2011 betreffend die Zulassung von Signallichtern, Radargeräten, Wendeanzeigern und Inland AIS Geräten und die Anerkennung von Firmen für den Einbau solcher Geräte festgelegt.

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr http://www.albigny-bateaux.fr
5.	DISCOUNT MARINE	12, rue Liot, BP 114 F-92106 Boulogne Billancourt	(0)1 46 20 42 42	info@discount-marine.com http://www.discount-marine.com
6.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet F-94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr http://www.fluvialelec.fr
	FLUVIATECH <i>(nicht mehr tätig seit 30.6.2017)</i>	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
7.	FURUNO FRANCE	Zone industrielle du Phare Rue Laplace F-33700 Mérignac	(0)5 56 13 48 00	gdissez@furuno.fr http://www.furuno.fr
	GH2E <i>(nicht mehr tätig seit 29.9.2016)</i>	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
8.	H2O	Port de Plaisance F-21170 Saint Jean de Losne	(0)3 30 39 08 11	magasin@h2ofrance.com http://www.h2ofrance.com
9.	LORRAINE NAUTISME	2 rue des Alliés F-57050 Metz	(0)3 87 32 21 22	info@lorraine-nautisme.fr http://lorraine-nautisme.fr
10.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com http://map-marine.com
11.	MAX GUERDIN ET SES FILS	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	contact@maxguerdin.fr http://www.maxguerdin.fr
12.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com http://www.promat-formation.com
13.	RADIO HOLLAND FRANCE	21, rue Paul Verlaine F-76700 Harfleur	(0)2 35 54 60 60	service@radioholland.com http://www.radioholland.com
14.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)2 98 97 50 86	info@siecfmi.com http://www.siecfmi.com
15.	SUD COMMUNICATION	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info http://www.sudcom.info

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
16.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com http://www.themys-sa.com

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +36	E-mail Website
...				
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvar utca 4. H-1155 Budapest	1 399 0375	horvath.gabor@hajovill.hu

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
...				
11.	Marinetec Holland B.V. <i>(nicht mehr tätig seit 31.7.2018)</i>	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
...				
25.	WNL Marine Electronics B.V. <i>(agrée du 6.11.2017 au 1.11.2022)</i>	Trawlerkade 88 NL-1976 CC IJmuiden	(0)255534755	pieter@wnl.nl www.wnl.nl
...				
29.	Oechies Elektrotechnik	Waalhaven z.z 42 NL-3088 HJ Rotterdam	(0)10 297 39 99	info@oechies.nl www.oechies.nl

...

6.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschlüsse 2016-I-6 und 2016-II-8)

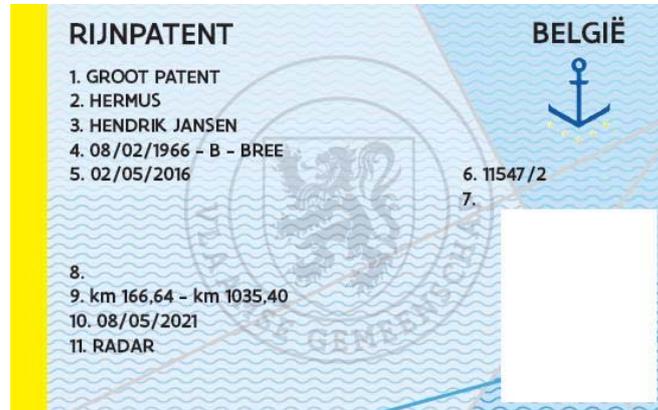
D1 Rheinpatent (Muster)

Staat	Bezeichnung im geltenden Recht	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Link
B	Rijnpatent	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 B-1000 Brussel Tel. + 32 2 553 77 32	Muster ausgestellt ab dem 1. Januar 2018 Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)
B	Patente du Rhin	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège	Muster ausgestellt ab dem 1. Januar 2018 Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)
CH	Rheinpatent	Schweizerische Rheinhäfen Postfach CH-4019 Basel	Muster
D	Rheinpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 D-53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel. + 49 (0) 228/42968-0 Fax + 49 (0) 228/42968-1155	Muster
F	Patente du Rhin	Direction départementale des territoires du Bas-Rhin Adresse postale : Secrétariat général Pôle Navigation BP 61003 F-67070 Strasbourg – Cedex Adresse physique : Cité Administrative 14, rue du Maréchal Juin Bâtiment D – porte 7 F-67000 Strasbourg	Muster
NL	Rijnpatent	CBR divisie CCV Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk	Muster

Belgische Muster

Flämisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



Wallonisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



Belgisches Model ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017

(Vorderseite)



(Rückseite)



Schweizerisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)

1. Aufdruck nach § 7.14 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
2. Name des Inhabers
3. Vorname(n)
4. Geburtsdatum, -staat und -ort
5. Ausstellungsdatum des Patent
6. Ausstellungsnummer
7. Fotografie des Inhabers
8. Unterschrift des Inhabers
9. R: Gesamter Rhein oder
km km Streckenabschnitt des Rheins
10. Karte gültig bis
11. Vermerk(e)

Deutsches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



Französisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



Niederländisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



D5 Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

I. Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
D	Schifferpatent A	nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 D-53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel. 0228/42968-0 Fax 0228/42968-1155	Muster
D	Schifferpatent B			
NL	Groot vaarbewijs A voor de binnenvaart	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein.	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 NL-2280 DV Rijswijk ZH	Muster ausgestellt seit dem 12. Oktober 2016 Muster ausgestellt bis zum 11. Oktober 2016
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart			
NL	Groot vaarbewijs I	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber ist nur bis zum 50. Lebensjahr zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt.	bis zum 1. März 2001 durch den KOFS ausgestellt	Muster
NL	Groot vaarbewijs II			

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige Ausstellungsbehörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
B	Vaarbewijs A/B	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig,</p> <p>- der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,</p> <p>- der Inhaber muss bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.</p>	<p>Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 B-1000 Brussel Tel. + 32 2 553 77 32</p>	<p>Muster ausgestellt seit dem 1. Januar 2018</p> <p>Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)</p>
B	Certificat de conduite A/B	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.</p>	<p>Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B-4031 Liège</p>	<p>Muster ausgestellt seit dem 1. Januar 2018</p> <p>Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)</p>
CH	Hochrheinpatent	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig.</p>	<p>Schweizerische Rheinhäfen Direktion Postfach CH-4019 Basel info@portof.ch</p>	<p>Muster</p>

Deutsches Muster

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B
(85 mm x 54 mm – Grundfarbe blau; entsprechend ISO-Norm 7810)

(Vorderseite)



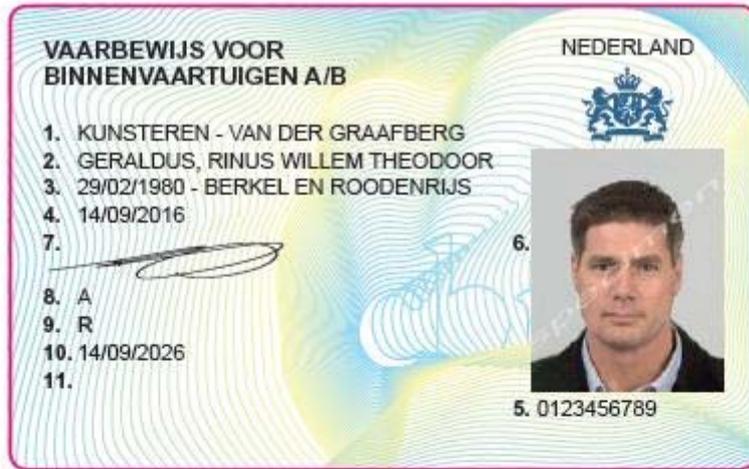
(Rückseite)



Niederländische Muster

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (seit dem 12. Oktober 2016 ausgestellt)

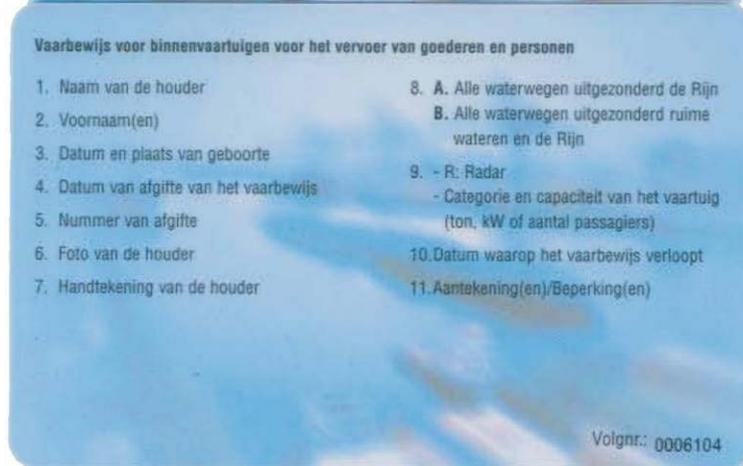
(Vorderseite)



(Rückseite)

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (bis zum 11. Oktober 2016 ausgestellt)
(85 mm x 54 mm – Hintergrund blau)

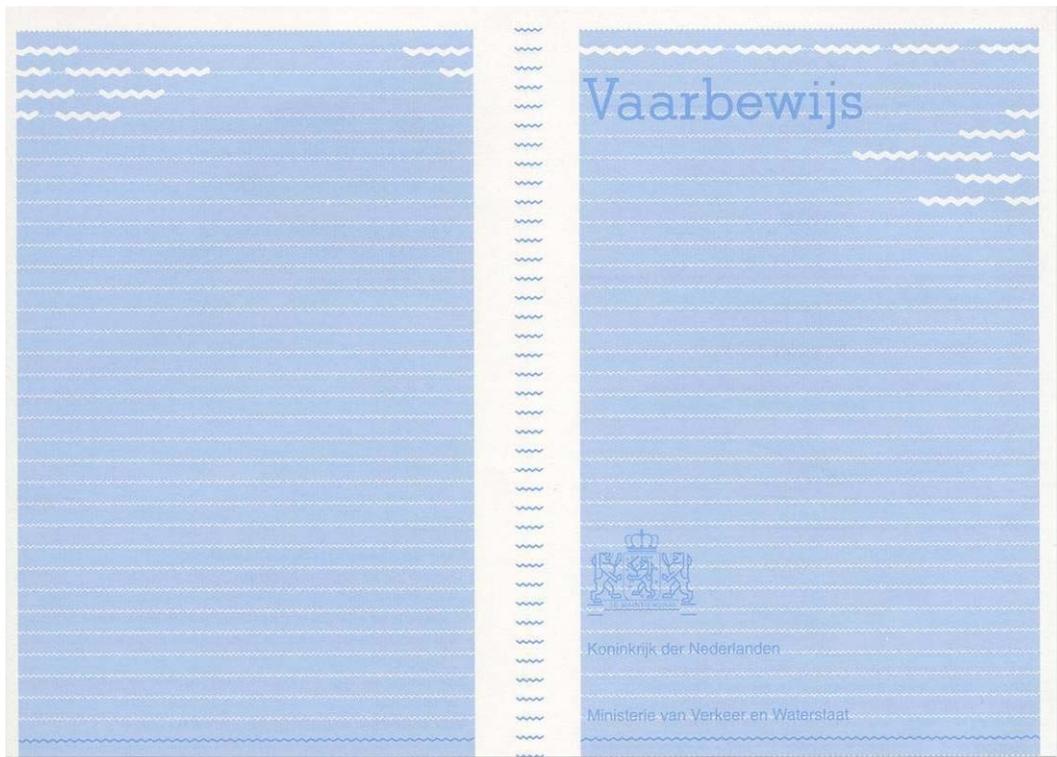
(Vorderseite)



(Rückseite)

Groot vaarbewijs I und II

(Vorderseite)



Groot vaarbewijs I*)

(Rückseite)

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

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

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

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

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

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II*)

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

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

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR
DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

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

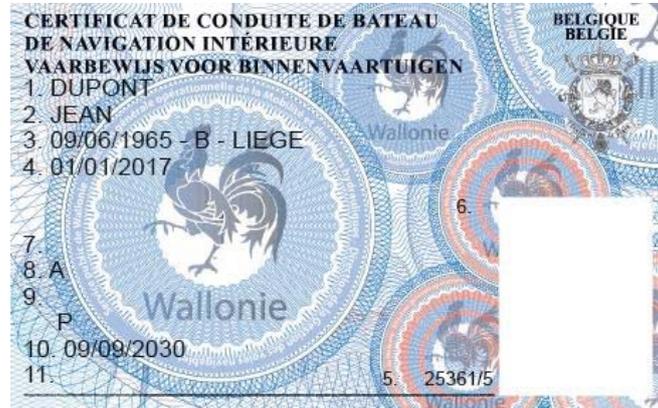
Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

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

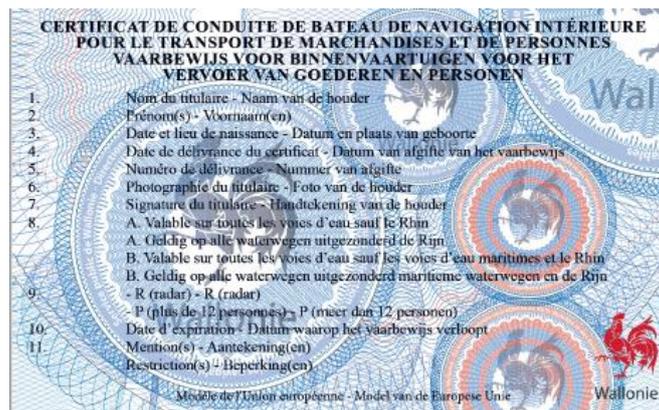
Belgische Muster

Wallonisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



Flämisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



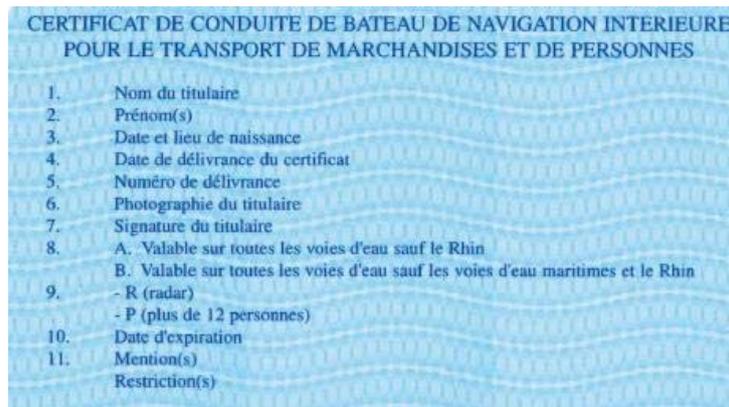
Belgisches Muster

Karte nach ISO 7810 (ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017)

(Vorderseite)

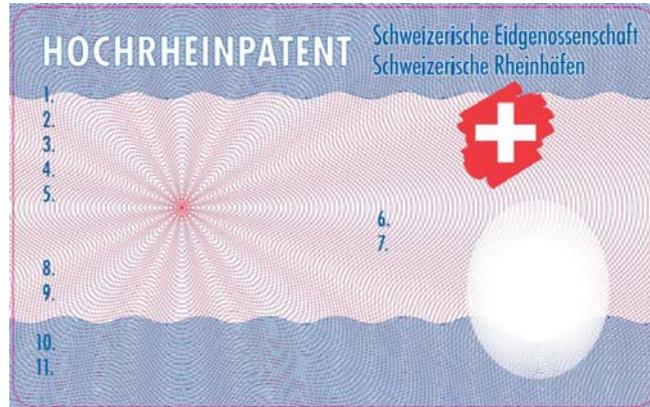


(Rückseite)



Schweizer Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



II – Schiffsführerzeugnisse von Drittstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
RO	Schiffsführerzeugnis A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel. 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : ma@rna.ro	Muster
RO	Schiffsführerzeugnis B	der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.		Muster
CZ ¹	Kapitänzeugnis der Klasse I (B) (gültig bis 31.12.2017)	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Muster
CZ ²	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B (gültig ab 15.03.2015)			Muster
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102	Muster
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse B	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn Tel. +36 1 815 9646 Fax +36 1 815 9659 E-Mail: hajozaslegikozlekedesfo.o.smi@nkh.gov.hu	Muster

¹ Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

² Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
PL ¹	Schiffsführerzeugnis der Kategorie A	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urzad@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk urzad@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczkańska 5 11-500 Giżycko urzad@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51</p> <p>Inland Navigation Office in Kędzierzyn-Koźle Urząd Zeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle urzad@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61</p>	<p>Muster</p>
	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B		<p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Ujastek 1 31-752 Kraków urzad@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urzad@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa urzad@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław urzad@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93</p>	<p>Muster</p>

¹ Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2010-II-5)

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
SK ¹	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Muster
	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilostiLodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			Muster
AT ²	Kapitänspatent A	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystraße 2 1030 Wien Österreich Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Muster
	Kapitänspatent B			Muster
BG ³	Schifferpatent für die Binnenschifffahrt	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009	Muster

¹ Endgültiges Inkrafttreten (Beschluss 2012-II-11)

² Endgültiges Inkrafttreten (Beschluss 2015-I-10)

³ Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2011-II-16)

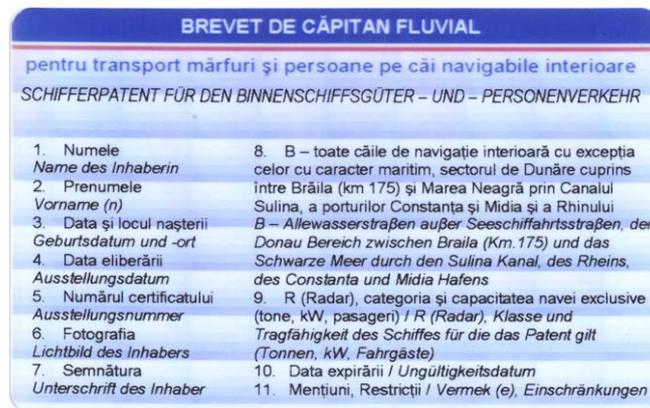
Muster der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugnis der Klasse A

(Vorderseite)



(Rückseite)



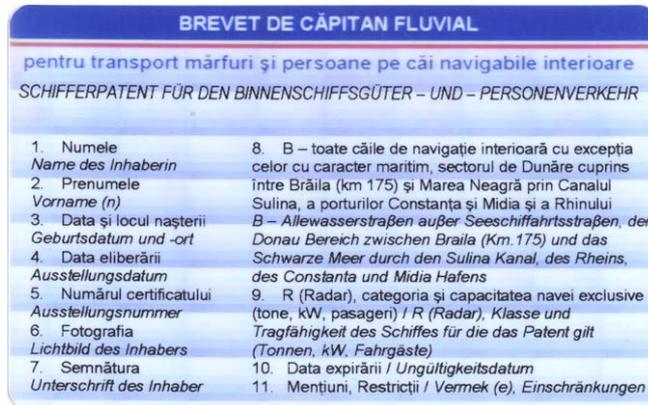
1. Name des Inhabers
2. Vorname
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Alle Binnengewässer, mit Ausnahme des Rheins
9. R (Radar) – Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)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

Schiffsführerzeugnis der Klasse B

(Vorderseite)



(Rückseite)



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

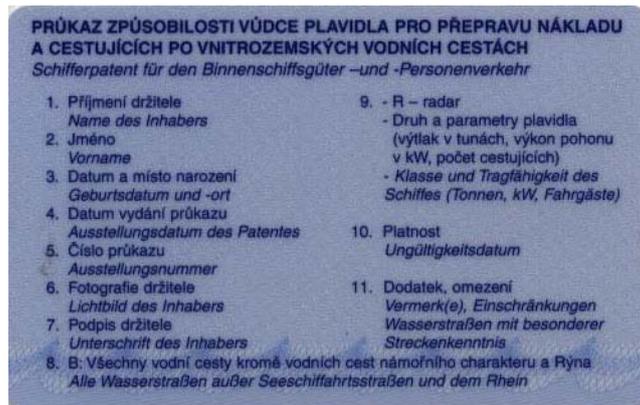
Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses

Kapitänzeugnis der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)



Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(gültig ab 15.03.2015)

(Vorderseite)

		PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO VNITROZEMSKOU PLAVBU KAPITÁN B	ČESKÁ REPUBLIKA Státní plavební správa
1.			 fotografie držitele
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.	B		
9.	Bez omezení výtlaku a výkonu motoru / Ist nicht beschränkt		5. 000000
10.	Bez omezení / Ist nicht beschränkt		
11.			

(Rückseite)

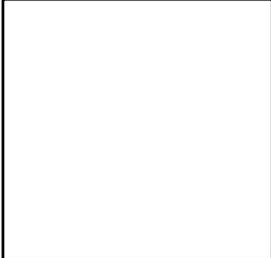
PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLAVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH <i>Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr</i>		
1. Příjmení držitele <i>Name des Inhabers</i>		9. - R - radar - Druh a parametry plavidla (výtlak v tunách, výkon pohonu v kW, počet cestujících) - Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)
2. Jméno <i>Vorname</i>		10. Platnost <i>Unfähigkeitdatum</i>
3. Datum a místo narození <i>Geburtsdatum und -ort</i>		11. Dodatek, omezení <i>Vermerk(e), Einschränkungen</i> Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis
4. Datum vydání průkazu <i>Ausstellungsdatum des Patentes</i>		
5. Číslo průkazu <i>Ausstellungsnummer</i>		
6. Fotografie držitele <i>Lichtbild des Inhabers</i>		
7. Podpis držitele <i>Unterschrift des Inhabers</i>		
8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna <i>Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein</i>		

Muster der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugnis der Klasse A

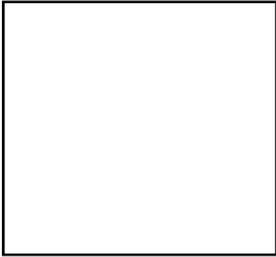
(85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau)

(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810 entsprechen.)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
A	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar) A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	10. Ervénység ideje Verfalldatum/Date d'expiration
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

Schiffsführerzeugnis der Klasse B
(85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau)
(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810 entsprechen.)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen dem Rhein/ B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar) A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

Muster der polnischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugnis der Kategorie A

(Vorderseite)

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

(Rückseite)

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

Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(Vorderseite)

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

(Rückseite)

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

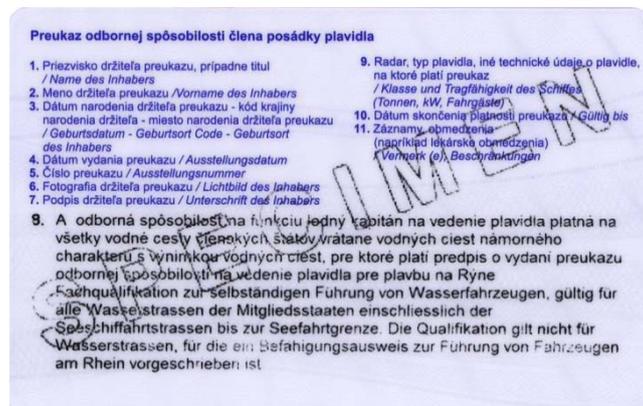
Muster der slowakischen Schiffsführerzeugnisse Kategorie A und Kategorie B

Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A

(Vorderseite)



(Rückseite)

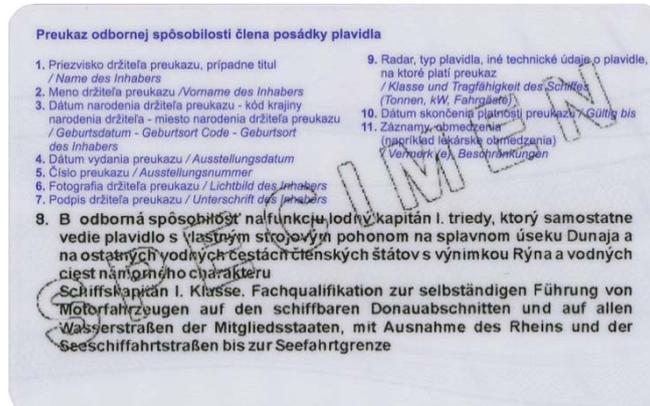


Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)



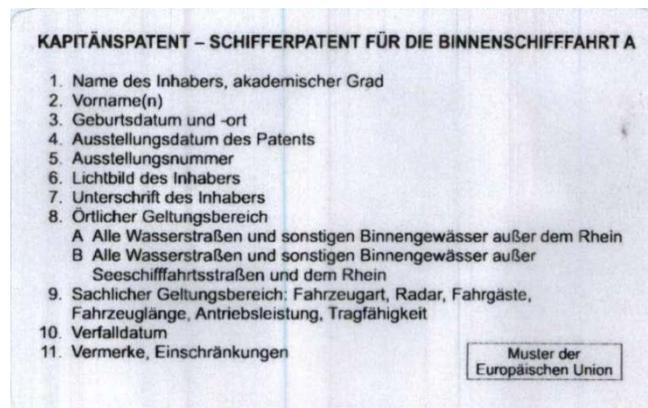
Muster der österreichischen Kapitänspatente Kategorie A und Kategorie B

Kapitänspatent A

(Vorderseite)



(Rückseite)



Kapitänspatent B

(Vorderseite)



(Rückseite)



Muster des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses

(Vorderseite)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ
ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТНИЦА НА ЕВРОПА
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
REPUBLIK BULGARIEN
Морска администрация Русе
Seeadministration Ruse

5. 24685

6. 

1. **Димитров**
Dimitrov

2. **Камен Искренов**
Kamen Iskrenov

3. 11.08.1969 Русе
Ruse

4. 29.10.2010

8. **Капитан вътрешно плаване**
Kapitan in der Binnenschiffahrt

ба 6908116306

9. - R

7. 

11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0
Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0

10. 21.10.2015



(Rückseite)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКИ И ПЪТНИЦИ ПО
ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТНИЦА
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGUTER- UND -PERSONENVERKEHR

1. **Фамилия / Name des Inhabers**

2. **Име /презимел/ Vorname(n)**

3. **Дата и място на раждане / Geburtsdatum und -ort**

4. **Дата на издаване / Ausstellungsdatum des Patentes**

5. **Свидетелство № / Ausstellungsnummer**

6. **Снимка на притежателя / Lichtbild des Inhabers**

ба. ЕГН / Personenkennzahl

7. **Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers**

8. **Правоспособност / Berechtigung**

9. R - (Радар / Radar)

- Само за следните категории кораби (тонаж, KW, пътници) /
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt
(Tonnen, kW, Fahrgaste)

10. **Валидно до / Ungültigkeitsdatum**

11. **Потвърждения и ограничения /
Vermerk(e), Einschränkungen**

4501234

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

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

**Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannte Ärzte
(§§ 7.01 Nr. 3 Buchst. a), 7.02 Nr. 3 Buchst. a), 7.03 Nr. 2 Buchst. a),
7.04 Nr. 1 Buchst. c))**

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	T. 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	T. 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B-1000 BRUXELLES	T. 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI	T. 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT	T. 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	T. 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	T. 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	T. 00 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	T. 00 32 2 524 97 97

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR	T. 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI	T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge aus „Cenflumarin“)	T. 00 32 3232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy)	T. 00 32 8521 12 50
CH	1. Augenklinik (Universitätsspital Basel) Mittlere Strasse 91 Postfach CH-4031 BASEL	T. 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Baselland, Augenklinik Mühlemattstrasse 13 CH-4410 LIESTAL	T. 00 41 61 925 25 90
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln	T. 00 41 61 821 82 60
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorf Str. 193 D-47053 DUISBURG	T. 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr	T. 00 49 228 400 72 27
F	1. Docteur François MISS 2, rue du Vieux Marché aux Grains 67000 STRASBOURG	T. 00 33 3 88 32 46 29
	2. Docteur Philippe GUERALT 14, place Armes 21170 SAINT-JEAN-DE-LOSNE	T. 00 33 3 80 29 07 14
	3. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Marie-Françoise SCHNEIDER 20, place des Halles Tour Europe 67000 STRASBOURG	T. 00 33 3 88 75 05 12
	4. Association pour le Conseil et la Santé au Travail Docteur Fabienne TONDINI 1, rue Saint-Aloïse 67100 STRASBOURG	T. 00 33 3 88 34 60 54

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

F	5. Service Départemental d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin Docteur Lara DIEBOLD Docteur Jean-Luc KIEFFER Docteur Denis ROHMER Docteur Laurent TRITSCH 18, route du Rhin 67760 GAMBSHEIM T. 00 33 3 88 96 73 84
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM T. 00 31 10 266 86 84

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-001 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
NL-002 ²	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 ³	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003 ⁴	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	
NL-004 ⁵	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-006 ⁶	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁷	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	

-
- 1 Gültig vom 19. Oktober 2013 bis zum 19. Oktober 2018
 - 2 Gültig vom 1. Juli 2013 bis zum 12. Februar 2018
 - 3 Gültig vom 31. Oktober 2018 bis zum 1. Juli 2019
 - 4 Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2022
 - 5 Gültig vom 20. Dezember 2015 bis zum 20. Dezember 2020
 - 6 Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 1. Juni 2020
 - 7 Gültig vom 23. März 2018 bis zum 1. Juni 2020

N° d'ordre If. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-007 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)

¹ Gültig vom 22. März 2012 bis zum 22. März 2017

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-001 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-002 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-002 ³	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003 ⁴	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	
NL-004 ⁵	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-006 ⁶	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁷	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	

-
- 1 Gültig vom 19. Oktober 2013 bis zum 19. Oktober 2018
 - 2 Gültig vom 1. Juli 2013 bis zum 12. Februar 2018
 - 3 Gültig vom 31. Oktober 2018 bis zum 1. Juli 2019
 - 4 Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2022
 - 5 Gültig vom 20. Dezember 2015 bis zum 20. Dezember 2020
 - 6 Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 1. Juni 2020
 - 7 Gültig vom 23. März 2018 bis zum 1. Juni 2020

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut	Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring
NL-007 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV

¹ Gültig vom 22. März 2012 bis zum 22. März 2017

Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-101 ¹	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe	siehe Anlage C2 zur Rhein- SchPersV ²	
NL-102 ³	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5405 N. Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-102 ⁴	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-103 ⁵	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www@okmaritime.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-104 ⁶	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-105 ⁷	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-106 ⁸	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	Basislehrgang in Erster Hilfe		

1 Gültig vom 19. Oktober 2013 bis zum 19. Oktober 2018

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

3 Gültig vom 1. Juli 2013 bis zum 12. Februar 2018

4 Gültig vom 31. Oktober 2018 bis zum 1. Juli 2019

5 Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2022

6 Gültig vom 20. Dezember 2015 bis zum 20. Dezember 2020

7 Gültig vom 1. Oktober 2014 bis zum 1. Oktober 2019

8 Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 1. Juni 2020

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-106 ¹	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	Basislehrgang in Erster Hilfe	siehe Anlage C2 zur Rhein- SchPersV ²	
NL-107 ³	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-108 ⁴	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	Basislehrgang in Erster Hilfe		

¹ Gültig vom 23. März 2018 bis zum 1. Juni 2020

² Diese Bescheinigung kann in das Schifferdienstbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden

³ Gültig vom 22. März 2012 bis zum 22. März 2017

⁴ Gültig vom 1. Februar 2016 bis zum 1. Februar 2021

Anhang 5a zur Dienstanweisung 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
NL-01 ¹	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV ²
NL-02 ³	Nautiek Trainingen Bratantplein 74 NL-5401 GS Uden	Tel.: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-02 ⁴	Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden	Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-03 ⁵	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam Tel: +31(0)10-234 43 02 info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	peter@okmaritime.nl	
NL 04 ⁶	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede		
NL-04 ⁷	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg		
NL-05 ⁸	G4S Training & Safety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06 ⁹	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam		
NL-07 ¹⁰	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek		
NL-08 ¹¹	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum		

1 Gültig vom 19. Oktober 2013 bis zum 19. Oktober 2018

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

3 Gültig vom 1. Juli 2013 bis zum 12. Februar 2018

4 Gültig vom 31. Oktober 2018 bis zum 1. Juli 2019

5 Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2022

6 Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 1. Juni 2020

7 Gültig vom 23. März 2018 bis zum 1. Juni 2020

8 Gültig vom 22. März 2012 bis zum 22. März 2017

9 Gültig vom 20. Dezember 2015 bis zum 20. Dezember 2020

10 Gültig vom 1. Februar 2016 bis zum 1. Februar 2021

11 Gültig vom 1. Oktober 2014 bis zum 1. Oktober 2019

6.3 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

Fahrtenschreiber

**Anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Überprüfung
nach § 3.10 und Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
Stand: November 2018**

...

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ¹

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Plomben-Nr: NT60, NT61

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
7	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Plomben-Nr: 41

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Plomben-Nr.: M34
(Nicht mehr tätig seit 31.7.2018)

Oechies Elektrotechniek
Waalhaven z.z 42
NL-3088 HJ Rotterdam
Plomben-Nr: M53

¹ SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (früher: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel (RSD))

PROTOKOLL 24

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2017

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2017,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PWC über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2017,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL25

Entlastung für die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2017

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der CASS für das Haushaltsjahr 2017,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PWC über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2017,

erteilt die Zentralkommission dem Generalsekretär für die Jahresrechnung 2017 Entlastung.

PROTOKOLL 26

Entlastung für die Rechnungslegung der Multi-Annual Financial Arrangement (MAFA) für das Haushaltsjahr 2017

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der MAFA für das Haushaltsjahr 2017,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PWC über die Jahresrechnung der MAFA für das Haushaltsjahr 2017,

erteilt die Zentralkommission dem Generalsekretär für die Jahresrechnung Entlastung.

PROTOKOLL 27

Änderung der Personalverordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,

beschließt die Änderung des Anhangs 2 zur Personalordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2019 in Kraft.

Anlage

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstaltersstufe	A6	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe	A5	Wert der Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe						13 289	419	11 048	324	2 Jahre
10. Dienstaltersstufe						12 870	419	10 724	324	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						12 450	419	10 400	324	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			14 063	462	2 Jahre	12 031	419	10 076	324	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			13 601	462	2 Jahre	11 612	419	9 752	324	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	15 044	620	13 139	462	2 Jahre	11 193	419	9 428	324	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	14 423	620	12 677	462	2 Jahre	10 774	419	9 104	215	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	13 803	620	12 215	310	1 Jahr	10 355	269	8 889	215	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	13 182	414	11 906	310	1 Jahr	10 086	269	8 675	215	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	12 768	414	11 596	310	1 Jahr	9 817	269	8 460	215	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	12 354		11 286		1 Jahr	9 549		8 245		1 Jahr

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	A3	Wert der Dienstaltersstufe	A2	Wert der Dienstaltersstufe	A1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	9 492	275	8 344	257	6 671	198	4 992	116	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	9 217	275	8 087	257	6 473	198	4 875	116	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 942	275	7 830	257	6 274	198	4 759	116	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 666	275	7 573	257	6 076	198	4 642	116	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 391	275	7 316	257	5 878	198	4 526	116	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 116	275	7 059	257	5 679	198	4 410	116	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 841	275	6 802	257	5 481	198	4 293	116	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 565	185	6 545	171	5 282	131	4 177	116	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 380	185	6 374	171	5 152	131	4 061	116	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 195	185	6 203	171	5 021	131	3 944	116	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 010		6 032		4 891		3 828		1 Jahr

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstaltersstufe	B4	Wert der Dienstaltersstufe	B3	Wert der Dienstaltersstufe	B2	Wert der Dienstaltersstufe	B1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 913	122	4 337	109	3 798	96	3 289	82	2 916	75	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 792	122	4 227	109	3 702	96	3 207	82	2 841	75	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 670	122	4 118	109	3 606	96	3 126	82	2 767	75	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 548	122	4 009	109	3 510	96	3 044	82	2 692	75	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 427	122	3 899	109	3 414	96	2 962	82	2 618	75	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 305	122	3 790	109	3 318	96	2 880	82	2 543	75	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 184	122	3 681	109	3 222	96	2 799	82	2 468	75	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 062	122	3 571	109	3 126	96	2 717	82	2 394	75	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 940	122	3 462	109	3 030	96	2 635	82	2 319	75	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 819	122	3 353	109	2 933	96	2 553	82	2 245	75	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 697		3 243		2 837		2 471		2 170		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstaltersstufe	C5	Wert der Dienstaltersstufe	C4	Wert der Dienstaltersstufe	C3	Wert der Dienstaltersstufe	C2	Wert der Dienstaltersstufe	C1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 139	97	3 725	87	3 387	80	3 045	70	2 794	65	2 542	60	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 041	97	3 638	87	3 308	80	2 975	70	2 729	65	2 482	60	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	3 944	97	3 551	87	3 228	80	2 906	70	2 664	65	2 421	60	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	3 847	97	3 464	87	3 148	80	2 836	70	2 598	65	2 361	60	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	3 750	97	3 377	87	3 068	80	2 767	70	2 533	65	2 301	60	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	3 653	97	3 290	87	2 989	80	2 697	70	2 467	65	2 240	60	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	3 556	97	3 203	87	2 909	80	2 628	70	2 402	65	2 180	60	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 459	97	3 116	87	2 829	80	2 558	70	2 337	65	2 120	60	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 362	97	3 030	87	2 750	80	2 489	70	2 271	65	2 060	60	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 265	97	2 943	87	2 670	80	2 419	70	2 206	65	1 999	60	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 168		2 856		2 590		2 350		2 140		1 939		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	8 429	250	6 771	200			3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 179	250	6 571	200			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	7 929	250	6 370	200			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	7 680	250	6 170	200			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	7 430	250	5 969	200			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 180	250	5 769	200			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	6 930	250	5 569	200			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	6 680	250	5 368	200			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	6 430	250	5 168	200	4 210	162	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 180		4 968		4 048		1 Jahr

PROTOKOLL 28

Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2018 und vom 31. Dezember 2018 auf den 1. Januar 2019 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2018 sowie vom 31. Dezember 2018 auf den 1. Januar 2019 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 29

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 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2019 bis 31. Dezember 2019.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 30

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 31

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 29. Mai 2019, in Straßburg, statt.