



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2018
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2018-I)**

Straßburg, den 7. Juni 2018

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (18) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2018

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2018-I)

Straßburg, den 7. Juni 2018

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung

Protokoll 1 : Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission.....	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.....	1
Protokoll 4 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI).....	1
Protokoll 5 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	1
Protokoll 6 : Rechtsfragen.....	1

III. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 7 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt.....	2
--	---

IV. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 8 : Stand der Arbeiten der Modernisierung der Befähigungsvorschriften der RheinSchPersV.....	10
---	----

V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtswahlrechtsdienste am Rhein

Protokoll 9 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (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)	10
Protokoll 10 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b).....	21
Protokoll 11 : Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	24
Protokoll 12 : Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Meldepflicht (§ 12.01)	27

Protokoll 13 : Inland AIS Geräte und elektronische Kartenanzeigesysteme auf dem Rhein Schlussfolgerungen und Empfehlungen im Rahmen der Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung.....	31
---	----

VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 14 : Technische Vorschriften für Binnenschiffe	31
--	----

VII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Protokoll 15 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen	32
---	----

VIII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 16 : Neubau jeweils einer Beladeanlage zur Kiesverladung, einer Anlegestelle und insgesamt 3 Liegestellen, in Ottmarsheim Rhein-km 194,000 – 195,000 und Fessenheim Rhein-km 211,000 – 212,000.....	32
---	----

Protokoll 17 : Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempe der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2017 (2017-I-20)	39
---	----

Protokoll 18 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2017-I-19).....	42
---	----

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

Protokoll 19 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	47
--	----

X. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 20 : Haushalt der Zentralkommission für 2019.....	75
---	----

Protokoll 21 : Änderungen der Personalordnung des Sekretariats und der Personalausschussordnung	75
---	----

Protokoll 22 : Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2019.....	84
--	----

Protokoll 23 : Ernennung und Entschädigung des Schlichters und des stellvertretenden Schlichters	84
--	----

Protokoll 24 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2017	89
--	----

XI. Verschiedenes

Protokoll 25 : Pressemitteilung	102
Protokoll 26 : Termin der nächsten Sitzung.....	102

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 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.

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

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

Rechtsfragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2017.

Anlage

Zusammenfassung

Das vorliegende Dokument enthält eine Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse des Jahresberichts 2017 der Marktbeobachtung. Hierbei stehen statistische Analysen zum Güterverkehr auf dem Rhein zunächst im Vordergrund. Ergebnisse für das Jahr 2017 für alle EU-Staaten waren zum Zeitpunkt der Abfassung des Dokuments noch nicht verfügbar.

Ferner wird der Containerverkehr auf dem Rhein und in Gebieten in Deutschland und Frankreich dargestellt. Es schließt sich eine vergleichende Analyse im Hinblick auf die Güterstruktur und die Flottenentwicklung der Rheinschifffahrt und der Donauschifffahrt an. Eine Übersicht über die neuesten Ergebnisse zur Flusskreuzfahrt findet sich am Ende des Dokuments.

Der Rheinverkehr ist im Jahr 2017 um insgesamt 0,3 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Im Laufe des Jahres haben sich zwar die Wasserstände auf dem Rhein gebessert, allerdings waren sie im Gesamtjahr zu niedrig, um ein besseres Ergebnis der Transportentwicklung zu ermöglichen.

Der Containerverkehr auf dem Rhein ist hingegen um 6 % gestiegen, was auch auf Sondereffekte wie den Rastatt-Unfall zurückzuführen ist. In anderen europäischen Flussgebieten zeigte sich ein Anstieg des Containerverkehrs auf der Elbe, dem Mittelland-Kanal, der Seine, und im Norden Frankreichs.

Die Rheinflotte konnte 2017 den seit mehreren Jahren bestehenden Abwärtstrend bei der Zahl der Schiffe aufhalten, angesichts einer deutlichen Zunahme der Neubauten bei Trockengüter- und Tankschiffen.

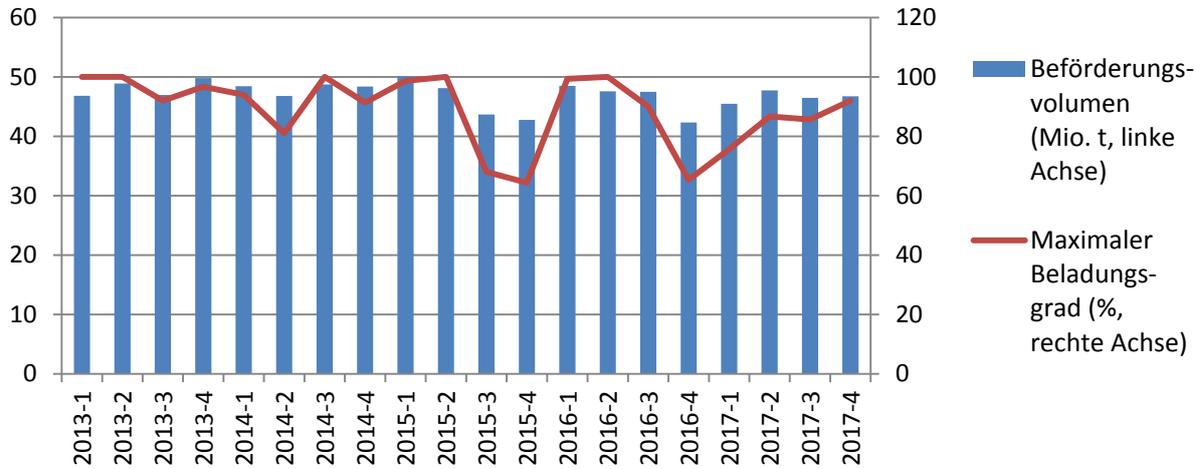
Die Zahl der Passagiere im Bereich der Flusskreuzfahrt ist 2017 wiederum nur leicht gestiegen.

Hinsichtlich des Schiffsverkehrs gab es allerdings für den Rhein einen starken Anstieg um 20 %. (gemessen an der Zahl der Schiffspassagen bei Iffezheim).

1. Güterverkehr auf dem Rhein

Ein Vergleich der Beförderungsmengen auf dem Rhein mit der Wasserführung offenbart für den Zeitraum Q1/2013 - Q4/2017 einen relativ starken Zusammenhang. Perioden mit Niedrigwasser führten zu einem Rückgang des Beladungsgrads der Schiffe, was wiederum das gesamte Beförderungsvolumen verminderte. Vor diesem Hintergrund waren die Verhältnisse im Jahr 2017 zwar von einer Verbesserung im Jahresverlauf geprägt, da sich die Wasserverstände, ausgehend von einem Tief im Januar 2017, deutlich erhöhten. Allerdings waren sie im Durchschnitt in 2017 dennoch ungünstiger als im Vorjahr.

Abbildung 1: Maximal möglicher Beladungsgrad für Schiffe bei Kaub und Beförderungsvolumen auf dem Rhein nach Quartalen*



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG).

* Schiffe mit einem Tiefgang von drei Metern

Die Beförderungsmenge verblieb im Jahr 2017 in etwa auf Vorjahresniveau, mit einem Niveau von 186,4 Mio. Tonnen. Verluste waren bei Kohle und Agrarerzeugnissen zu verzeichnen (schlechte Ernteergebnisse in 2016 wirkten nach), während ein Anstieg vor allem beim Containerverkehr und bei Metallen zu beobachten war.

Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein (in 1000 Tonnen)

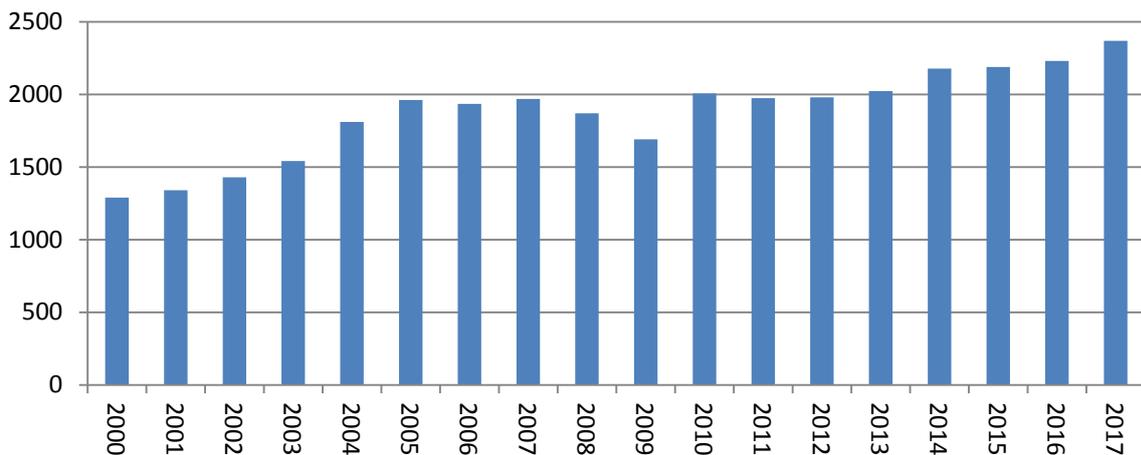
	2016 (1000 t)	2017 (1000 t)	Variation 2017 vs 2016	Variation 2016 vs 2015
Kohle	30.925	28.152	-9%	2%
Mineralölprodukte	28.467	28.999	2%	-1%
Erze	25.516	25.479	0%	-2%
Baumaterialien	24.107	24.889	3%	0%
Chemikalien	20.940	21.451	2%	5%
Container	20.475	21.609	6%	4%
Agrarerzeugnisse	20.057	17.323	-14%	-3%
Metalle	10.726	11.345	6%	-4%
Andere Güter	4.681	7.158		
Gesamt	185.894	186.404	+0.3 %	1%

Quelle: ZKR Berechnung nach Daten von Destatis

2. Containerverkehr

Nach einer relativ schwachen Entwicklung in den beiden Vorjahren stieg der Containerverkehr auf dem Rhein in 2017 um 6 %, sowohl auf Basis der beförderten Gütermengen als auch auf Basis der TEU-Mengen. Hierbei spielten Sondereffekte eine Rolle. So war die Bahnstrecke entlang des Rheins im Sommer 2017 aufgrund eines Bauunfalls für mehrere Wochen gesperrt, was zu zusätzlichen Containertransporten auf dem Rhein führte. Diese Effekte waren auch sehr deutlich bei den Umschlagszahlen der Schweizerischen Rheinhäfen zu spüren. Im Zeitraum 2000-2017 stieg der Containerverkehr auf dem Rhein um 84 %. Eine Verdopplung fand statt, wenn man die Jahre 1999 und 2017 miteinander vergleicht.

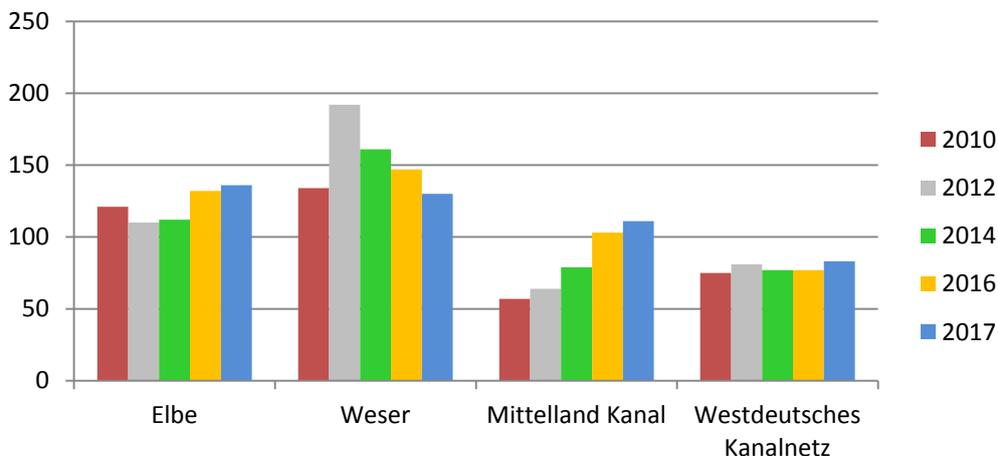
Abbildung 2: Containerverkehr auf dem traditionellen Rhein im Zeitraum 2000-2017
(in 1000 TEU)



Quelle: Destatis und Berechnung ZKR

Auf deutschen Wasserstraßen außerhalb des Rheins ist der Containerverkehr bis dato immer noch relativ gering. Die Verkehre auf der Elbe und auf dem norddeutschen Mittellandkanal weisen allerdings einen ansteigenden Trend auf. Auf der Weser bestehen infrastrukturelle Hemmnisse (zu geringe Schleusenmaße), die zu einem Rückgang führen. Im Ruhrgebiet ist der Containerverkehr relativ stabil. Auf der Donau und im Berliner Raum sind die Containerverkehre bisher äußerst gering.

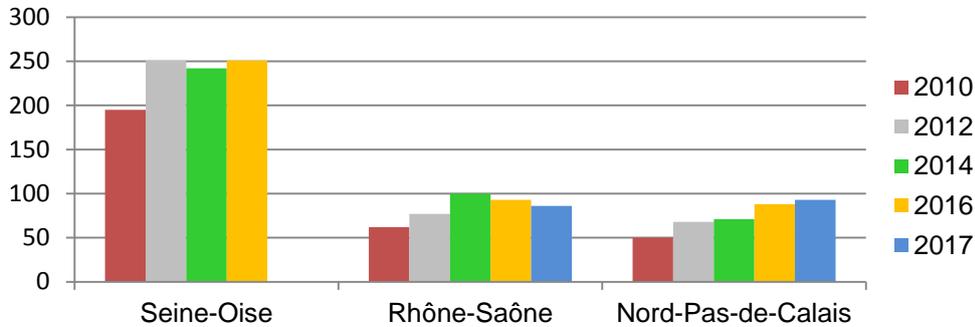
Abbildung 3: Containerverkehr nach Gebieten in Deutschland (ohne Rhein, in 1000 TEU)



Quelle: Destatis

In französischen Wasserstraßengebieten steigt der Containerverkehr vor allem auf der Seine sowie in der Region Nord-Pas-de-Calais an. Auf der Rhône gab es in 2016 und 2017 jeweils einen Rückgang. Die Gründe hierfür sind in Störungen des Container-Hinterland-Verkehrs des Hafens Marseille zu sehen. So haben die neuen maritimen Allianzen zu Störungen der Containerlinien auf der Rhône in 2016 und 2017 geführt. Ferner haben auch temporäre Hochwasserphasen eine Rolle gespielt.

Abbildung 4: Containerverkehr nach Gebieten in Frankreich (ohne Rhein, in 1000 TEU)



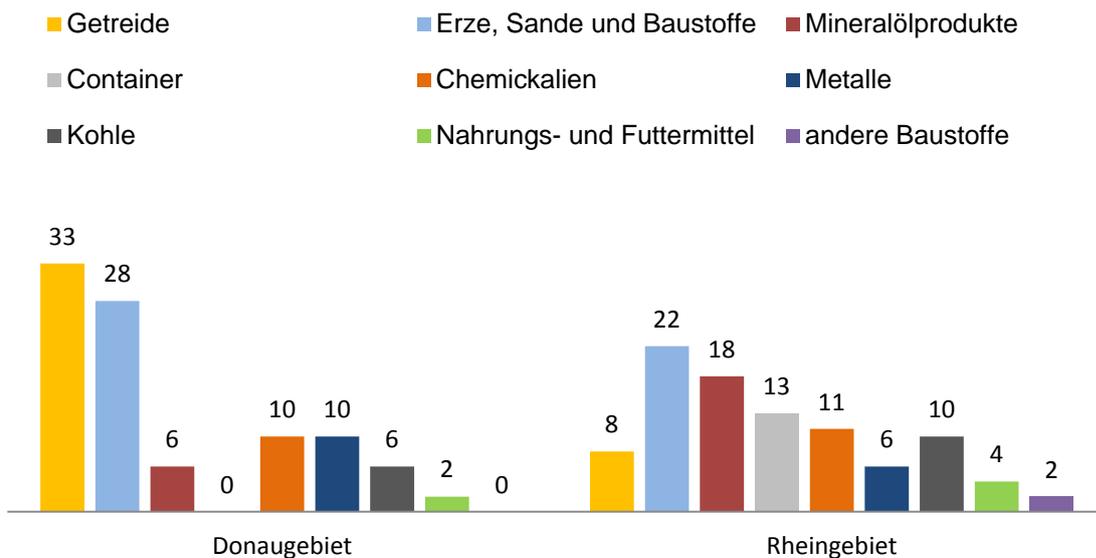
Quelle: VNF

3. Strukturelle Vergleiche zwischen Rheingebiet und Donaugebiet

a) Güterverkehr

Der Güterverkehr auf Rhein und Donau unterscheidet sich nicht allein auf Grund unterschiedlich hoher Beförderungsmengen. Starke Unterschiede bestehen auch bei der Güterstruktur. Im Donauroaum haben Getreide und Eisenerze einen Anteil von deutlich mehr als 50 % des Aufkommens. Es besteht somit eine starke Konzentration auf nur zwei Gütergruppen. Dies bringt es mit sich, dass die Anfälligkeit gegenüber schlechten Ernteergebnissen oder konjunkturellen Krisen in der Stahlindustrie in der Donauschifffahrt besonders hoch ist.

Abbildung 5: Güterstruktur in den Donau- und Rheinstaaten (in %, auf Basis der TKM)*



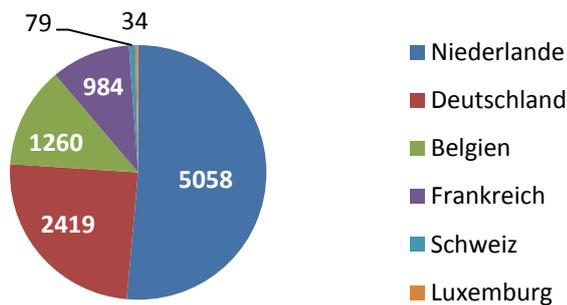
Quelle: Analyse ZKR auf Basis von Eurostat [iwjw_go_atygo] Donauländer = Bulgarien, Kroatien, Österreich, Rumänien, Slowakei, Ungarn; Rheinstaaten = Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande.

Die Rheinschifffahrt ist zwar ebenfalls in deutlichem Maße von der Stahlindustrie abhängig, allerdings ist der Grad der Diversifizierung insgesamt etwas weiter fortgeschritten als in der Donauschifffahrt. Zur Diversifizierung trägt sicherlich der steigende Containerverkehr bei, der in den Rheinstaaten inzwischen einen Anteil von 13 % der gesamten Transportleistung ausmacht.

b) Flotten

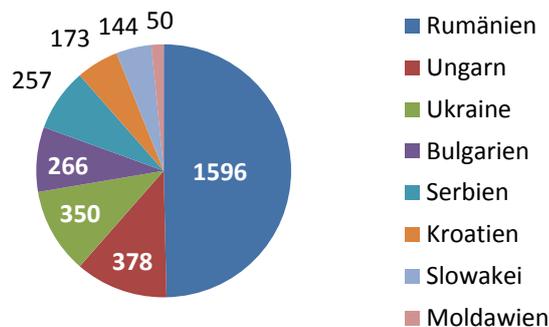
Die Flotte der Rhein- und der Donauländer ist jeweils von einem hohen Anteil eines einzigen Landes geprägt. Für die Donauländer ist dieses Land Rumänien, das etwa die Hälfte aller Schiffe stellt. Im Falle der Rheinstaaten wird diese Rolle durch die Niederlande eingenommen, wo ebenfalls etwa die Hälfte aller Schiffe registriert ist.

Abbildung 6: Struktur der Flotte der Rheinstaaten - Zahl der Trocken- und Tankschiffe, Schub- und Schleppboote nach Nationalität der Schiffe* (2017)



Quelle: Analyse ZKR * die Zahlen für Deutschland beziehen sich auf das Jahr 2016

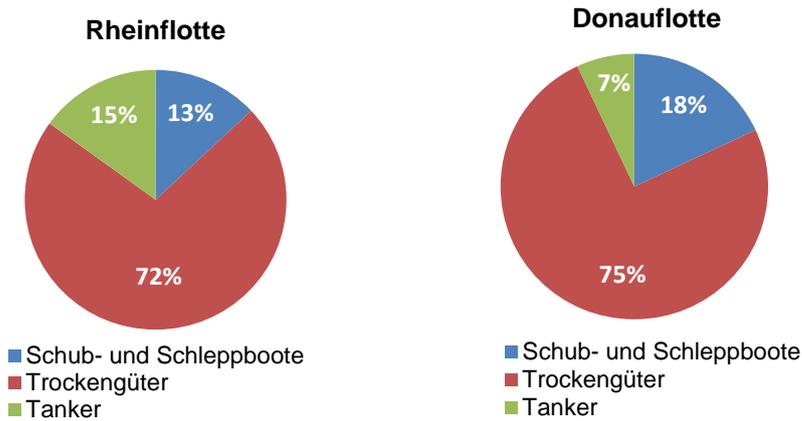
Abbildung 7: Struktur der Flotte der Donaustaaten - Zahl der Trocken- und Tankschiffe, Schub- und Schleppboote nach Nationalität der Schiffe (2016)



Quelle: Statistiken der Donaukommission

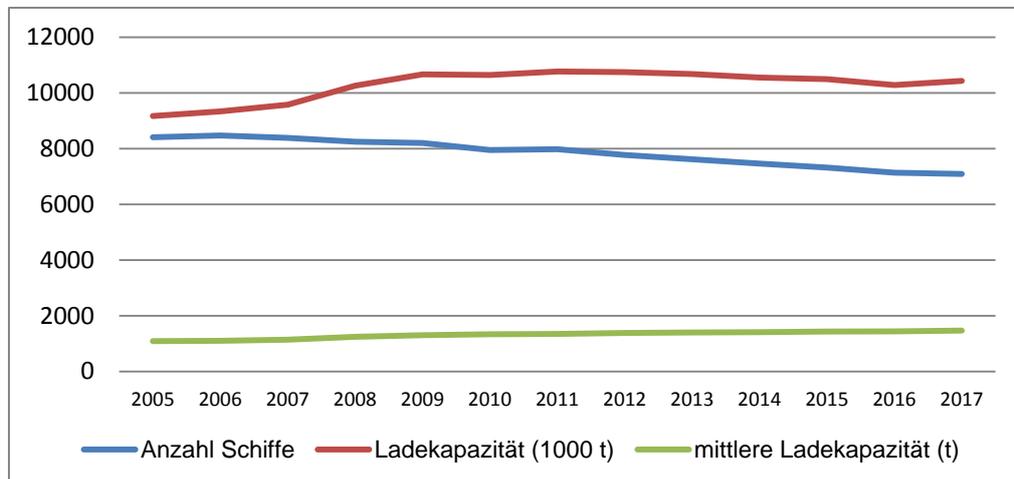
Insgesamt unterscheidet sich die Struktur der Rheinflotte von jener der Donauflotte nicht sehr stark. Allerdings spielen im Donauroum die Schub- und Schleppboote prozentual eine größere Rolle als im Rheingebiet. Die Entwicklung der Flotte an Trockengüterschiffen (ohne Schub- und Schleppboote) offenbart für die Rheinstaaten, dass der abnehmende Trend in 2017 gestoppt wurde. Der Grund ist eine deutliche Zunahme der in 2017 neu auf den Markt gekommenen Schiffe. Für die Donauflotte waren Daten für 2017 noch nicht verfügbar.

Abbildung 8: Struktur der Rhein- und der Donauflotte



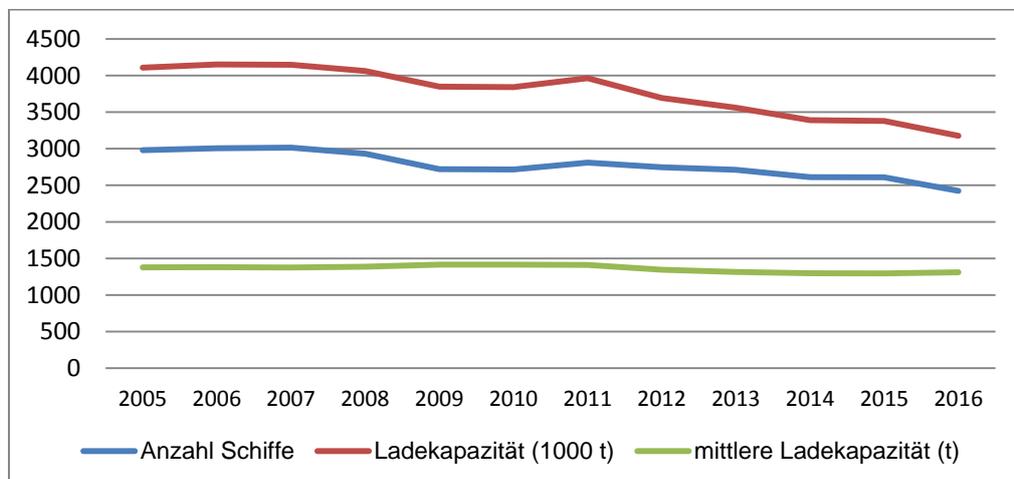
Quelle: ZKR und Statistiken der Donaukommission

Abbildung 9: Entwicklung der Flotte für Trockengüter in den Rheinstaaten*



Quellen: Analyse ZKR auf Basis amtlicher nationaler Statistiken * Die 2017er Werte für Deutschland beziehen sich auf das Jahr 2016

Abbildung 10: Entwicklung der Flotte für Trockengüter in den Donaustaaten

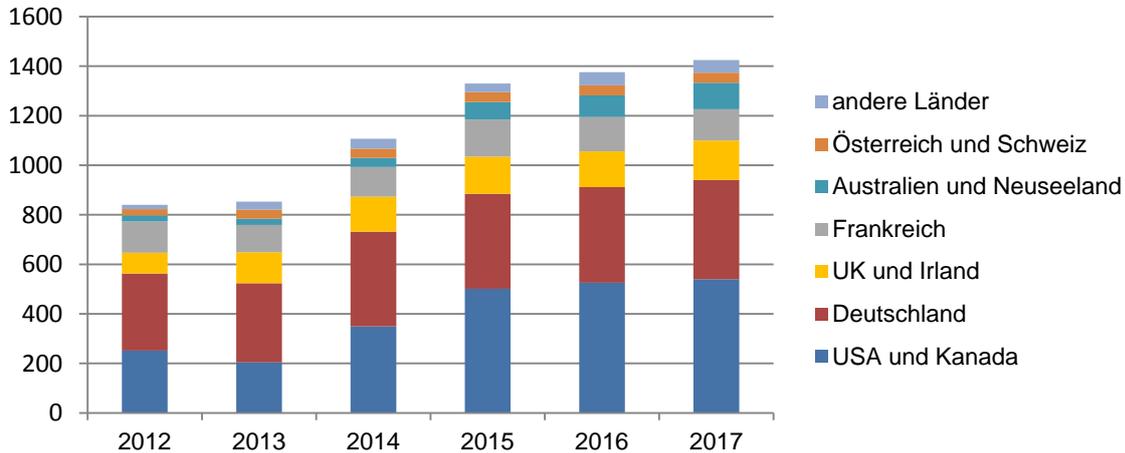


Quelle: Statistiken der Donaukommission

4. Passagierschifffahrt

Die Nachfrageentwicklung in der Flusskreuzfahrt hat im Jahr 2017 wiederum nicht dieselben hohen Zuwachsraten gezeigt wie dies noch zwischen den Jahren 2014 und 2015 der Fall gewesen war. Die Gründe liegen in den Terrorattacken die sich seitdem in Europa abgespielt haben, da diese Extremereignisse die Nachfrage von Seiten der US-Amerikaner abschwächen.

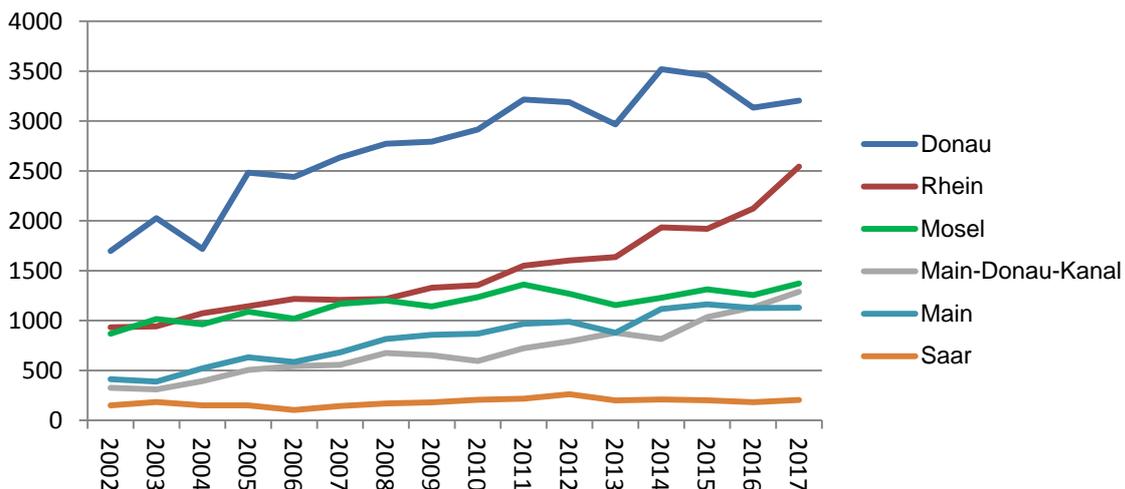
Abbildung 11: Zahl der Passagiere auf Flusskreuzfahrtschiffen in Europa (in 1000)



Quelle: IG River Cruise / Deutscher Reiseverband / SeaConsult

Donau und Rhein sind nach wie vor die beiden Flüsse, auf denen der größte Teil aller Kreuzfahrten in Europa stattfindet. Die Donau hatte in den Jahren 2013 und 2016 mit Hoch- bzw. Niedrigwasser zu kämpfen, konnte sich in 2017 aber stabilisieren. Der Rhein verzeichnete im Jahre 2017 ein Wachstum von 20 %.

Abbildung 12: Zahl an Schiffspassagen von Flusskreuzfahrtschiffen auf europäischen Flüssen*



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

*Zahl der Schiffspassagen zu Berg und zu Tal. Schleusen Jochenstein (Donau), Iffezheim (Rhein), Koblenz (Mosel), Kelheim (Main-Donau-Kanal), Kostheim (Main), Kanzem (Saar).

PROTOKOLL 8

Stand der Arbeiten der Modernisierung der Befähigungsvorschriften der RheinSchPersV

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (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)

1. Gemäß § 1.22 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung können zur Ergreifung schiffahrtspolizeilicher Maßnahmen bis zu einer Änderung dieser Verordnung oder zu Versuchszwecken Anordnungen vorübergehender Art erlassen werden. Ihre Gültigkeitsdauer darf drei Jahre nicht überschreiten.
2. Der vorliegende Beschluss zielt darauf ab, bestimmte Anordnungen vorübergehender Art in endgültige Vorschriften umzuwandeln, um die Lesbarkeit und Anwendung der Verordnung zu erleichtern.
3. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) und der von der niederländischen Delegation durchgeführten Folgenabschätzungen dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

1. Mit Beschluss 2015-I-7, ergänzt und teilweise berichtigt durch Beschluss 2015-II-15, hat die ZKR mehrere Anordnungen vorübergehender Art für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) verabschiedet. Wie in diesen Beschlüssen dargelegt, flankieren die besagten Anordnungen die Entscheidung der ZKR, die Nutzung von LNG zu erlauben, indem sie bestimmte Anforderungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt festlegen. Betroffen sind die §§ 1.01 Buchstaben ad, ae und af, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad und ae, 2.06, 6.28 Nummern 10, 11, 12 und 13, 7.08, 8.11, 15.06, 15.07, 15.08 und 15.09 sowie Anlage 3, Bild 62 und 66, und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A. Die seit ihrem Inkrafttreten am 1. Dezember 2015 gesammelten Erfahrungen zeigen, dass ihre Anwendung derzeit keine besonderen Schwierigkeiten bereitet. Sie sollten daher endgültig verabschiedet und nicht um einen weiteren befristeten Zeitraum verlängert werden.
2. Mehrere Anordnungen vorübergehender Art betreffen die Anforderungen an Beladung, Sicht und Höchstzahl der Fahrgäste. Die Bestimmungen in § 1.07 Nummern 2 und 5 wurden ursprünglich mit Beschluss 2001-II-15 angenommen und zuletzt durch Beschluss 2015-I-13 erneuert. § 1.07 Nummer 5 wurde mit Beschluss 2014-II-14 endgültig angenommen. § 1.07 Nummer 3 wurde mit Beschluss 2015-II-16 als Anordnung vorübergehender Art angenommen, um die Vorschriften für freie Sicht an Fahrzeuge mit vier Containerlagen anzupassen. Mit Beschluss 2015-II-16 wurden die verschiedenen Absätze des § 1.07 auf der Grundlage von § 1.22 Nummer 3 der Verordnung unnummeriert. Die seit Inkrafttreten der genannten Anordnungen gesammelten Erfahrungen zeigen, dass ihre Anwendung keine besonderen Schwierigkeiten bereitet. Sie sollten daher endgültig verabschiedet und nicht um einen weiteren befristeten Zeitraum verlängert werden. Aus Gründen der Klarheit werden alle Bestimmungen dieses Paragraphen, einschließlich derjenigen, die bereits endgültig angenommen wurden, deren Nummerierung später jedoch durch eine Anordnung vorübergehender Art geändert wurde, hier als endgültige Änderung der RheinSchPV aufgenommen.

3. § 10.01 Nummer 3 betreffend die Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spyck'schen Fähre (Germersheim – Mannheim-Rheinau) ist eine Anordnung vorübergehender Art, die ursprünglich mit Beschluss 2003-II-22 angenommen und zuletzt durch Beschluss 2015-I-13 verlängert wurde. Die in den letzten zehn Jahren gesammelten Erfahrungen zeigen, dass sie keine besonderen Schwierigkeiten bereitet. Ihre Umwandlung in eine endgültige Vorschrift erscheint daher angemessen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine erste Möglichkeit wäre, die hier betrachteten Anordnungen vorübergehender Art nicht zu verlängern. Diese Bestimmungen würden dadurch ihre Gültigkeit verlieren, obwohl die Erfahrung gezeigt hat, dass sie zweckmäßig sind.

Eine zweite Möglichkeit wäre eine erneute Verlängerung um weitere drei Jahre. Dies würde zu einer unnötigen Aufrechterhaltung der Rechtsunsicherheit führen. Diese Bestimmungen wurden schließlich über einen ausreichend langen Zeitraum angewandt, um auf ihre langfristige Relevanz schließen zu können.

Folgen dieser Änderungen

Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden die mit früheren Beschlüssen angenommenen Anordnungen vorübergehender Art unverändert übernommen und in endgültige Vorschriften umgewandelt. Die Auswirkungen dieser Änderungen sind daher mit den bereits in den früheren Beschlüssen dargelegten Auswirkungen identisch (Beschlüsse 2001-II-15, 2003-II-22, 2015-I-7, 2015-I-13, 2015-II-15, 2017-II-19, Anlage 2).

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf ihre Beschlüsse 2015-I-7 und 2015-II-15 zur Festlegung von Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen,

unter Hinweis auf ihre Beschlüsse 2001-II-15, 2015-I-13 und 2015-II-16 betreffend die Anforderungen an Beladung, Sicht und Höchstzahl der Fahrgäste,

unter Hinweis auf ihre Beschlüsse 2003-II-22 und 2015-I-13 betreffend die Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spyck'schen Fähre (Germersheim – Mannheim-Rheinau),

in dem Bemühen, die Lesbarkeit und Anwendung der RheinSchPV zu erleichtern,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die Änderungen zum Inhaltsverzeichnis, zu den §§ 1.01, 1.07, 1.10, 2.06, 6.28, 7.08, 8.11, 10.01, 15.06, 15.07, 15.08 und 15.09 sowie zu den Anlagen 3 und 7 der Rheinschiffahrts-polizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 9

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Den Angaben zu Kapitel 2 wird folgende Angabe zu § 2.06 angefügt:*

„2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

b) *Den Angaben zu Kapitel 8 wird folgende Angabe zu § 8.11 angefügt:*

„8.11 Sicherheit an Bord der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

c) *Nach der Angabe zu § 15.06 wird folgende Angabe zu § 15.07 eingefügt:*

„15.07 Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)“.

d) *Die bisherigen Angaben zu den §§ 15.07 und 15.08 werden die Angaben zu den §§ 15.08 und 15.09.*

2. *In § 1.01 werden nach dem Buchstaben ac folgende Buchstaben ad bis af eingefügt:*

„ad) „LNG-System“ sämtliche Teile des Fahrzeugs, die Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas enthalten können, wie Motoren, Brennstofftanks und die Schlauch- und Rohrleitungen für das Bunkern;

ae) „Bunkerbereich“ der Bereich in einem Radius von 20 Metern um den Bunkerverteiler;

af) „Flüssigerdgas (LNG)“ Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161 °C verflüssigt wurde.“

3. *§ 1.07 wird wie folgt geändert:*

a) *Nummer 2 wird wie folgt gefasst:*

„2. Die freie Sicht darf durch die Ladung oder die Trimmelage des Fahrzeugs nicht weiter als 350 m vor dem Bug eingeschränkt werden.

Wird während der Fahrt die unmittelbare Sicht nach hinten eingeschränkt, kann dies durch ein optisches Hilfsmittel ausgeglichen werden, das in einem ausreichenden Blickfeld ein klares und unverzerrtes Bild liefert.

Ist beim Durchfahren von Brücken oder Schleusen infolge der Ladung keine ausreichende unmittelbare Sicht nach vorne möglich, kann dies während der Durchfahrt durch den Einsatz von Flachspiegelperiskopen, Radargeräten oder eines Ausguckes, der in ständiger Verbindung mit dem Steuerhaus steht, ausgeglichen werden.“

b) *Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:*

„3. Abweichend von Nummer 2 Satz 1 darf die freie Sicht bei gleichzeitigem Einsatz von Radar und Videoanlagen auf 500 m vor dem Bug eingeschränkt werden, wenn

- a) durch diese Hilfsmittel die Sicht von 350 m bis 500 m vor dem Bug gewährleistet ist,
- b) die Anforderungen von § 6.32 Nr. 1 erfüllt sind,
- c) die Radarantennen und die Kameras am Bug der Fahrzeuge installiert sind,
- d) diese Hilfsmittel nach Artikel 7.02 ES-TRIN als geeignet anerkannt sind.“

c) *Die bisherigen Nummern 3 bis 5 werden die Nummern 4 bis 6.*

d) *In der neuen Nummer 5 werden in Satz 5 die Wörter „§ 22.01 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung“ durch die Angabe „Artikel 27.01 ES-TRIN“ ersetzt.*

4. § 1.10 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) *Buchstabe ac wird wie folgt gefasst:*

„ac) die Entladebescheinigung nach § 15.08 Nr. 2,“.

b) *Folgende Buchstaben ad und ae werden angefügt:*

„ad) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, das in Anlage 8 Nummer 1.4.9 ES-TRIN vorgeschriebene Betriebshandbuch und die in Artikel 30.03 Nummer 1 ES-TRIN vorgeschriebene Sicherheitsrolle,

ae) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die in § 4a.02 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorgeschriebenen Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind.“

5. Dem Kapitel 2 wird folgender § 2.06 angefügt:

„§ 2.06

*Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen
(Anlage 3: Bild 66)*

1. Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, müssen ein Kennzeichen tragen.
2. Das Kennzeichen ist rechteckig mit der Aufschrift „LNG“ in weißen Buchstaben auf rotem Grund und einem weißen Rand von mindestens 5 cm Breite.

Die Länge der langen Seite des Rechtecks muss mindestens 60 cm betragen. Die Höhe der Schriftzeichen muss mindestens 20 cm betragen. Die Breite der Schriftzeichen und die Stärke der Striche müssen der Höhe entsprechen.

3. Das Kennzeichen muss an einer geeigneten und gut sichtbaren Stelle angebracht sein.
4. Das Kennzeichen muss erforderlichenfalls beleuchtet werden, damit es bei Nacht deutlich sichtbar ist.“

6. § 6.28 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 9 wird folgende Nummer 10 eingefügt:

„10. Fahrzeuge und Verbände, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, dürfen nicht in eine Schleuse einfahren, wenn es außerhalb des LNG-Systems zu Freisetzungen von Flüssigerdgas (LNG) kommt oder wenn eine Freisetzung von Flüssigerdgas (LNG) außerhalb des LNG-Systems während der Schleusendurchfahrt zu erwarten ist.“

b) Die bisherigen Nummern 10 bis 12 werden die Nummern 11 bis 13.

7. § 7.08 wird wie folgt gefasst:

„§ 7.08

Wache und Aufsicht

1. Eine einsatzfähige Wache muss sich ständig an Bord aufhalten
 - a) von stillliegenden Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen,
 - b) von stillliegenden Fahrzeugen, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen, und
 - c) von stillliegenden Fahrgastschiffen, auf denen sich Fahrgäste befinden.

2. Die einsatzfähige Wache wird durch ein Mitglied der Besatzung sichergestellt, das
 - a) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe a Inhaber einer Sachkundebescheinigung nach § 4a.02 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ist,
 - b) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe b Inhaber einer Sachkundebescheinigung nach § 4.01 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ist.
 3. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, ist eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich, wenn
 - a) Flüssigerdgas (LNG) an Bord der Fahrzeuge nicht als Brennstoff verbraucht wird,
 - b) die technischen Daten des LNG-Systems der Fahrzeuge aus der Ferne abgelesen werden und
 - c) die Fahrzeuge von einer Person, die in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen, beaufsichtigt werden.
 4. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen, ist eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich, wenn
 - a) diese in einem Hafenbecken stillliegen und
 - b) die zuständige Behörde die Fahrzeuge von der Verpflichtung nach Nummer 1 befreien.
 5. Alle übrigen Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen müssen beim Stillliegen von einer Person, die in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen, beaufsichtigt werden, es sei denn, die Aufsicht ist wegen der örtlichen Verhältnisse nicht erforderlich oder die zuständige Behörde lässt eine Ausnahme zu.
 6. Gibt es keinen Schiffsführer, ist jeweils der Eigentümer, Ausrüster oder sonstige Betreiber für den Einsatz der Wache und der Aufsicht verantwortlich.“
8. *Dem Kapitel 8 wird folgender § 8.11 angefügt:*

„§ 8.11

Sicherheit an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

1. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) muss der Schiffsführer des zu bebunkernden Fahrzeugs sich davon vergewissern, dass
 - a) die vorgeschriebenen Mittel zur Brandbekämpfung jederzeit betriebsbereit sind und
 - b) die vorgeschriebenen Mittel zur Evakuierung der an Bord des zu bebunkernden Fahrzeugs befindlichen Personen zwischen dem Fahrzeug und dem Kai angebracht sind.

2. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) müssen alle Zugänge von Deck aus und alle Öffnungen von Räumen ins Freie geschlossen sein.
Dies gilt nicht für:
 - a) Ansaugöffnungen von Motoren in Betrieb;
 - b) Lüftungsöffnungen von Maschinenräumen, wenn die Motoren in Betrieb sind;
 - c) Lüftungsöffnungen für Räume mit einer Überdruckanlage und
 - d) Lüftungsöffnungen einer Klimaanlage, wenn diese Öffnungen mit einer Gasspüranlage versehen sind.
 Zugänge und Öffnungen dürfen nur soweit notwendig für kurze Zeit mit der Genehmigung des Schiffsführers geöffnet werden.

3. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) hat sich der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass ein Rauchverbot an Bord und im Bunkerbereich eingehalten wird. Dieses Rauchverbot gilt auch für elektronische Zigaretten und ähnliche Geräte. Das Rauchverbot gilt nicht in den Wohnungen und im Steuerhaus, sofern deren Fenster, Türen, Oberlichter und Luken geschlossen sind.

4. Nach der Bebunkerung mit Flüssigerdgas (LNG) ist eine Lüftung aller von Deck aus zugänglichen Räume erforderlich.“

9. In § 10.01 Nummer 3 werden die Angaben für die Strecke Germersheim – Mannheim-Rheinau wie folgt gefasst:

Strecke	Richtpegel für Berg- und Talfahrt	
	Wasserstand	
	Marke I	Marke II
<i>Germersheim (km 384,00)</i> _____		
Germersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	Speyer 7,30
<i>Mannheim-Rheinau (km 410,50)</i> _____		“

10. Kapitel 15 wird wie folgt geändert:

a) § 15.06 wird wie folgt gefasst:

„§ 15.06

Sorgfaltspflicht beim Bunkern

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

b) Nach § 15.06 wird folgender § 15.07 eingefügt:

„§ 15.07

Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)
(Anlage 3: Bild 62)

1. Die in § 15.06 Nr. 1 Buchstabe a und b und Nummer 2 Buchstabe a und e genannten Vorschriften gelten nicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG).
2. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) während der Fahrt, beim Umschlag von Gütern sowie beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist nicht gestattet.

3. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) darf nur an den von der zuständigen Behörde bekanntgegebenen Stellen erfolgen.
4. Im Bunkerbereich dürfen sich nur Besatzungsmitglieder des zu bebunkernden Fahrzeugs, Mitarbeiter der Bunkerstelle oder Personen aufhalten, die über eine von der zuständigen Behörde erteilte Erlaubnis verfügen.
5. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) hat sich der Schiffsführer des zu bebunkernden Fahrzeugs zu vergewissern, dass
 - a) das zu bebunkernde Fahrzeug so festgemacht ist, dass Kabel, insbesondere die elektrischen Kabel, die Erdungskabel und die Schlauchleitungen nicht aufgrund von Zug verformt werden und die Fahrzeuge bei Gefahr rasch losgemacht werden können,
 - b) von ihm oder von einer von ihm beauftragten Person und von der für die Bunkerstelle verantwortlichen Person eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG), durch Fahrzeuge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, gemäß dem Standard der ZKR ausgefüllt und unterschrieben wurde und alle Fragen in der Prüfliste mit „Ja“ beantwortet sind. Nicht zutreffende Fragen sind zu streichen. Können nicht alle Fragen mit „Ja“ beantwortet werden, ist das Bunkern nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde gestattet,
 - c) alle erforderlichen Genehmigungen vorliegen.
6. Die Prüfliste nach Nummer 5 Buchstabe b muss
 - a) in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden,
 - b) in mindestens einer Sprache vorliegen, die den in Nummer 5 Buchstabe b bezeichneten Personen verständlich ist und
 - c) drei Monate an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden.
7. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) hat sich der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass
 - a) alle Maßnahmen getroffen sind, um das Austreten von Flüssigerdgas (LNG) aus einer Leckage zu verhindern;
 - b) Druck und Temperatur des Brennstofftanks für Flüssigerdgas (LNG) im normalen Betriebszustand bleiben;
 - c) der Füllstand des Brennstofftanks für Flüssigerdgas (LNG) zwischen den zulässigen Niveaus bleibt;
 - d) Maßnahmen getroffen sind, um das zu bebunkernde Fahrzeug von der Bunkerstelle nach der in der Betriebsanleitung vorgesehenen Methode zu erden.

8. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG)

- a) muss das zu bebunkernde Fahrzeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 eine für andere Fahrzeuge sichtbare Tafel führen, die darauf hinweist, dass das Stillliegen in weniger als 10,00 m Entfernung gemäß § 3.33 verboten ist. Die Seitenlänge des Quadrats dieser Tafel muss mindestens 60 cm betragen;
- b) muss das zu bebunkernde Fahrzeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 an einer für andere Fahrzeuge sichtbaren Stelle die Tafel A.9 führen, die darauf hinweist, dass Wellenschlag zu vermeiden ist (Anlage 7). Die Abmessung der längsten Seite muss mindestens 60 cm betragen;
- c) müssen bei Nacht die Tafeln so beleuchtet sein, dass sie auf beiden Seiten des Fahrzeugs deutlich sichtbar sind.

9. Nach dem Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) ist Folgendes erforderlich:

- a) Vollständige Entleerung der Rohrleitungen für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) bis zum Brennstofftank;
- b) Schließen der Ventile, Trennen der Schlauchleitungen und der Verbindung zwischen Fahrzeug und Bunkerstelle für Flüssigerdgas (LNG);
- c) Meldung an die zuständige Behörde, dass das Bunkern abgeschlossen ist.“

c) Die bisherigen §§ 15.07 und 15.08 werden die §§ 15.08 und 15.09.

11. Die Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu Bild 62 wird wie folgt gefasst:

„§ 3.33 Verbot des Stillliegens nebeneinander;
§ 15.07 Nr. 8 Buchstabe a Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)“.

b) Folgendes Bild 66 wird angefügt:

„

„NACHTBEZEICHNUNG	Bild	TAGBEZEICHNUNG
	66	

§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

12. *In der Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A wird die Angabe zu dem Tafelzeichen A.9 wie folgt gefasst:*

„**A.9** Vermeidung von Wellenschlag.
(§ 6.20 Nr. 1 Buchstabe e und § 15.07 Nr. 8 Buchstabe b)“.

PROTOKOLL 10

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)

1. Der Zweck des vorliegenden Beschlusses besteht erstens darin, den Verweis auf Abschnitt 8.1.8 ADN, der derzeit in den §§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung enthalten ist, in einen Verweis auf Absatz 1.16.1.1.1 ADN zu ändern.
2. Zweitens zielt der Beschluss darauf ab, die niederländische Fassung von § 7.07 Nummer 2 Buchstabe b so zu ändern, dass sie mit dem Wortlaut der beiden anderen Sprachfassungen übereinstimmt.
3. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) und der von der niederländischen Delegation durchgeführten Folgenabschätzungen dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

1. Aufgrund von Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung in der seit 1. Januar 2017 gültigen Fassung wird Abschnitt 8.1.8 der dem ADN beigefügten Verordnung, auf den sich die §§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b RheinSchPV derzeit beziehen, nunmehr unter Absatz 1.16.1.1.1 angeführt. Der Verweis in diesen beiden Paragraphen der RheinSchPV sollte daher geändert werden. Die Vorschrift, auf die in der RheinSchPV verwiesen wird, wurde lediglich neu nummeriert. Inhaltlich wurde sie nicht geändert. Es handelt sich somit um eine rein redaktionelle Änderung.
2. In der niederländischen Fassung von § 7.07 Nummer 2 Buchstabe b sind „Fahrzeuge, Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge“ genannt, während es in den anderen Sprachfassungen lediglich um Fahrzeuge geht.
3. In Absatz 7.1.2.19.1 der dem ADN beigefügten Verordnung heißt es: „Wenn in einem Schubverband oder bei gekuppelten Schiffen mindestens ein Schiff mit einem Zulassungszeugnis für die Beförderung von gefährlichen Gütern versehen sein muss, müssen alle Schiffe dieser Schiffszusammenstellung mit einem auf sie ausgestellten Zulassungszeugnis versehen sein.“
4. Aus dieser Vorschrift ergibt sich, dass das in § 7.07 RheinSchPV genannte Zulassungszeugnis bei Verbänden oder gekuppelten Fahrzeugen für jedes einzelne Fahrzeug ausgestellt werden muss. Aufgrund dessen ist die niederländische Fassung zu ändern, damit § 7.07 Nummer 2 Buchstabe b sich nur auf das Fahrzeug bezieht.

Eventuelle Alternative zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Alternative wäre, auf die Annahme eines Beschlusses zu verzichten.

Der Verweis auf den entsprechenden Absatz der dem ADN beigefügten Verordnung kann ohne Beschluss geändert werden, da es sich um eine rein redaktionelle Änderung handelt.

Die für die niederländische Fassung von § 7.07 Nummer 2 Buchstabe b vorgesehene Änderung ist hingegen eine wesentliche Änderung, welche die Annahme eines Beschlusses erfordert.

Sollte auf einen Beschluss verzichtet werden, könnte die niederländische Fassung der Vorschrift so ausgelegt werden, dass jede Schiffszusammenstellung oder jeder Schubverband von der Verpflichtung zur Einhaltung der in § 7.07 Nummer 1 geforderten Mindestabstände beim Stillliegen ausgenommen ist, selbst wenn nur ein Fahrzeug der Schiffszusammenstellung oder des Schubverbandes mit dem gemäß Absatz 1.16.1.1.1 ADN erforderlichen Zulassungszeugnis versehen wäre.

Folgen dieser Änderungen

Der Verweis auf Abschnitt 8.1.8 wird durch einen Verweis auf Absatz 1.16.1.1.1 ersetzt.

In der niederländischen Fassung von § 7.07 Nummer 2 Buchstabe b werden die Worte „Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge“ gestrichen.

Durch die vorgeschlagenen Änderungen wird die RheinSchPV wieder auf die einschlägigen Bestimmungen des ADN verweisen und die drei Sprachfassungen werden miteinander in Einklang gebracht.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in Kenntnisnahme der Änderungen, die an der dem ADN beigefügten Verordnung in der seit dem 1. Januar 2017 gültigen Fassung vorgenommen wurden,

mit dem Ziel, die Gesamtkohärenz der für die Rheinschiffahrt geltenden Rechtstexte zu verbessern, und in dem Bestreben, die Übereinstimmung zwischen den Sprachfassungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zu gewährleisten,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der §§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 10

1. § 3.14 Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„7. Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach Nummer 1, 2 oder 3 führen müssen, jedoch nach ADN Abschnitt 1.16.1.1.1 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 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Verpflichtung nach Nummer 1 Buchstabe a gilt nicht

- a) für Fahrzeuge, Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge, die die gleiche Bezeichnung führen;
- b) für Fahrzeuge, die diese Bezeichnung nicht führen, jedoch nach ADN Abschnitt 1.16.1.1.1 ein Zulassungszeugnis besitzen und die Sicherheitsbestimmungen einhalten, die für ein Fahrzeug nach § 3.14 Nr. 1 gelten.“

PROTOKOLL 11

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)

1. Zur Verbesserung der Sicherheit der Rheinschiffahrt und im Bestreben, den Schiffsführern zusätzliche Informationen an die Hand zu geben, hat die ZKR mit Wirkung zum 1. Dezember 2014 eine Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS-Geräten und Inland ECDIS-Geräten oder vergleichbaren Kartenanzeigergeräten eingeführt (Beschluss 2013-II-16).
2. Nachdem diese Entscheidung seit fast zwei Jahren umgesetzt war, beschloss die ZKR, 2016 eine Online-Umfrage durchzuführen, um die Erfahrungen der verschiedenen Stakeholder kennenzulernen und die Schwierigkeiten und Probleme für die Benutzer besser einschätzen zu können sowie den von diesen Vorschriften betroffenen Personen die Möglichkeit zu geben, eigene Verbesserungsvorschläge einzubringen. Die Ergebnisse dieser Umfrage wurden veröffentlicht (Beschluss 2017-II-18).
3. Zum derzeitigen Stand der Arbeiten hat der Polizeiausschuss der ZKR bereits drei wichtige Änderungen zu § 4.07 RheinSchPV ermittelt.
4. Nachdem die Arbeitsgruppe RIS festgestellt hat, dass einige Fahrzeuge bereits mit zwei Inland AIS-Geräten ausgestattet sind, hat sie folgende drei Grundsätze hervorgehoben:
 - Für Einbau und Verwendung eines zweiten Inland AIS-Geräts an Bord von Binnenschiffen gelten dieselben Bestimmungen wie für das erste eingebaute Inland AIS-Gerät.
 - Es darf immer nur ein Inland AIS-Gerät an Bord eines Fahrzeuges oder Verbandes im Sendebetrieb sein.
 - Es muss sichergestellt sein, dass ein aktives Inland AIS-Gerät die aktuelle Konfiguration besitzt und die korrekten Daten aussendet.

Dementsprechend möchte die ZKR § 4.07 Nummer 2 RheinSchPV um die Angabe ergänzen, dass pro Fahrzeug nur ein Inland AIS-Gerät Daten aussenden darf.

5. Des Weiteren möchte die ZKR § 4.07 Nummer 2 RheinSchPV auch um die Angabe ergänzen, dass das Inland AIS-Gerät mit maximaler Leistung senden muss. Die Sendeleistung des Inland AIS-Geräts liegt bei 1 W oder 12,5 W.
6. Darüber hinaus möchte die ZKR § 4.07 Nummer 4 RheinSchPV ändern, um in die Aufstellung der vom Inland AIS-Gerät auszusendenden Daten das Rufzeichen („Call Sign“) aufzunehmen. Diese Information dient der Erkennung der Schiffsfunkstelle.
7. 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 vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Da der Ausfall des Inland AIS-Geräts unter Umständen ein Stillliegen eines Schiffes mit möglichen wirtschaftlichen Folgen bedingen kann, haben manche Schiffsführer ihr Fahrzeug mit zwei Inland AIS-Geräten ausgestattet, damit sie die Fahrt unter allen Umständen fortsetzen können. Dieser Fall ist bisher in den Vorschriften nicht berücksichtigt. Allerdings könnte es Auswirkungen auf die Sicherheit der Rheinschiffahrt haben, wenn zwei AIS-Geräte auf einem Fahrzeug eingeschaltet sind. Es könnte nämlich sein, dass auf der Karte des Anzeigesystems zwei Fahrzeuge angezeigt werden, bei denen es sich in Wirklichkeit um dasselbe Fahrzeug handelt. In diesem Zusammenhang zielen die Änderungen der RheinSchPV erstens auf die Klarstellung des folgenden Grundsatzes ab: *„Es darf immer nur ein Inland AIS Gerät an Bord eines Fahrzeuges oder Verbandes im Sendebetrieb sein.“*

Zweitens dienen die Änderungen der RheinSchPV der Klarstellung, dass das Inland AIS-Gerät mit maximaler Leistung senden muss. Die Sendeleistung des Inland AIS-Geräts liegt bei 1 W oder 12,5 W. Bei einer Sendeleistung von 1 W wäre das vom Inland AIS-Gerät ausgesendete Signal schwächer und es bestünde das Risiko, dass die anderen Fahrzeuge es zu spät erhalten.

Drittens soll im Zuge dieser Änderungen der RheinSchPV in die Aufstellung der vom Inland AIS-Gerät auszusendenden Daten das Rufzeichen („Call Sign“) aufgenommen werden. Diese Information dient der Erkennung der Schiffsfunkstelle.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Die Alternative bestünde darin, § 4.07 Nummern 2 und 4 RheinSchPV nicht zu ändern. Dies würde für Fahrzeuge, die mit zwei AIS-Geräten ausgerüstet sind, jedoch zu rechtlichen Unsicherheiten und zu Einschränkungen bei der zuverlässigen Erkennung der Schiffsfunkstelle führen.

Folgen dieser Änderung

Nummer 2 des neugefassten § 4.07 legt fest, dass das Inland AIS-Gerät

- ständig eingeschaltet sein und
- mit maximaler Leistung senden muss.

Zudem darf immer nur ein Inland AIS-Gerät an Bord eines Fahrzeugs oder Verbands im Sendebetrieb sein. Die eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen.

Der neue Buchstabe m in der Nummer 4 erlaubt es, das Rufzeichen („Call Sign“) in die Aufstellung der vom Inland AIS-Gerät auszusendenden Daten aufzunehmen.

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

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Hinweis auf Beschluss 2013-II-16 über die „Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts“ und nachfolgender Beschlüsse, mit denen eine Evaluierung der Einführung vorgesehen wurde,

in dem Bestreben, weiter zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,

beschließt die Änderung des § 4.07 Nummern 2 und 4 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

1. § 4.07 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Das Inland AIS Gerät muss folgende Anforderungen erfüllen:

- a) das Inland AIS Gerät muss ständig eingeschaltet sein;
- b) das Inland AIS Gerät muss mit maximaler Leistung senden;
- c) es darf immer nur ein Inland AIS Gerät an Bord eines Fahrzeugs oder Verbands im Sendebetrieb sein;
- d) die eingegebenen Daten des im Sendebetrieb befindlichen Inland AIS Geräts müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen.“

b) Folgende Nummer 2a wird eingefügt:

„2a. Nummer 2 Buchstabe a gilt nicht,

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

2. Folgender Buchstabe m wird dem § 4.07 Nummer 4 angefügt:

„m) Rufzeichen.“

PROTOKOLL 12

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Meldepflicht (§ 12.01)

1. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge und Verbände eine Meldepflicht vor: der Schiffsführer oder ein Dritter muss den zuständigen Behörden eine Reihe von Informationen zum Fahrzeug bzw. Verband, zum beförderten Gut und zur Reise übermitteln. Die Behörden erhalten durch diese Meldung z. B. alle wichtigen Informationen, die zur Verbesserung des Havarie-managements erforderlich sind. § 12.01 bestimmt, welche Fahrzeuge dieser Pflicht unterliegen, welche Angaben gemacht werden müssen, in welcher Form die Meldung durchgeführt werden kann bzw. muss (per Sprechfunk, telefonisch, schriftlich, auf elektronischem Wege) und wann bzw. wo die Meldung zu erfolgen hat.
2. Gemäß dem mit Beschluss 2017-I-11 eingeführten § 12.01 Nummer 5 Buchstabe b muss die Meldung ab dem 1. Dezember 2018 für alle Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, auf elektronischem Wege erfolgen.
3. Bilgenentölungsboote fallen unter die Kategorie der Tankschiffe. Wie bei den Bunkerbooten handelt es sich dabei um Fahrzeuge, die üblicherweise nur in einem begrenzten geographischen Gebiet verkehren.
4. Vorliegender Beschluss zielt auf eine Änderung des § 12.01 ab, um Bilgenentölungsboote und Bunkerboote von der Meldepflicht zu befreien, wobei den lokalen Behörden die Möglichkeit eingeräumt wird, Meldepflichten für diese Fahrzeuge festzulegen, wie dies derzeit in § 12.01 Nummer 10 RheinSchPV für Tagesausflugschiffe vorgesehen ist.
5. Es sollen jedoch nur die in der Binnenschiffahrt üblichen Bunkerboote und Bilgenentölungsboote von der Meldepflicht befreit werden. Diese Fahrzeuge zeichnen sich durch ihre begrenzte Tragfähigkeit aus. Hingegen sollen Bunkerboote und Bilgenentölungsboote mit großen Tragfähigkeiten, wie sie insbesondere in den Seehäfen zum Einsatz kommen und dort in größeren geographischen Gebieten verkehren, unter die Meldepflicht fallen. Dies wird durch einen Verweis auf die Begriffsbestimmungen des ADN erreicht. Gemäß Abschnitt 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung ist ein
 - Bunkerboot: Ein Tankschiff des Typs N offen, das zur Beförderung und Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen an andere Schiffe gebaut und eingerichtet ist, mit einer Tragfähigkeit bis zu 300 Tonnen.
 - Bilgenentölungsboot: Ein Tankschiff des Typs N offen, das zur Übernahme und Beförderung von öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfällen gebaut und eingerichtet ist, mit einer Tragfähigkeit bis zu 300 Tonnen.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Wie die Vertreter des Gewerbes, insbesondere auf dem von der ZKR am 17. November 2017 veranstalteten RIS-Workshop, zum Ausdruck brachten, würde die Einführung einer elektronischen Meldepflicht für Bilgenentölungsboote eine unverhältnismäßige Belastung für den Betrieb dieser Fahrzeuge bedeuten, die in der Regel nur auf kurzen Wasserstraßenabschnitten eingesetzt werden. Diese Belastung ist umso größer, als sich die im Rahmen der Meldepflicht zu übermittelnden Daten für diesen Fahrzeugtyp häufig ändern. Zudem wurde festgestellt, dass die technischen Möglichkeiten des Inland AIS-Systems in jedem Fall die Überwachung aller Fahrzeuge erlauben, auch solcher, die nicht meldepflichtig sind.

Somit können Bilgenentölungsboote, aber auch Bunkerboote von der Meldepflicht befreit werden, ohne das Sicherheitsniveau der Schifffahrt zu beeinträchtigen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Alternative wäre, die Meldepflicht für Bilgenentölungsboote beizubehalten und den lokalen Behörden die Möglichkeit zu geben, Abweichungen nach dem bisher für Bunkerboote angewandten Ansatz zuzulassen.

Die Rechtssicherheit wäre mit dieser Methode weniger gut gewährleistet. Grundsätzlich würden die Bilgenentölungsboote dann weiterhin der Meldepflicht unterliegen, es sei denn, die lokal zuständige Behörde ließe eine Abweichung zu. Nach dieser Regelung bestünde ein größeres Risiko, dass Bilgenentölungsboote der elektronischen Meldepflicht gemäß den Bestimmungen des § 12.01 unterliegen, die für diesen Fahrzeugtyp ungeeignet erscheinen.

Demgegenüber sieht der vorliegende Änderungsentwurf eine Formulierung vor, mit der die Meldepflicht für Bilgenentölungsboote und Bunkerboote grundsätzlich ausgeschlossen wird, während es den lokalen Behörden überlassen bleibt, den Umfang etwaiger Meldepflichten für diese beiden Fahrzeugkategorien festzulegen.

Folgen dieser Änderungen

§ 12.01 Nummer 1 Buchstabe b, in dem die Meldepflicht für Tankschiffe festgelegt ist, wird ergänzt, um Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung von dieser Pflicht zu befreien.

§ 12.01 Nummer 5 Buchstabe b, der die elektronische Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2018 auf Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, ausweitet, wird ebenfalls geändert, um Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung von dieser Pflicht auszuschließen.

Schließlich wird § 12.01 Nummer 10 geändert, um die derzeit für Tagesausflugsschiffe geltenden Ausnahmeregeln auf Bunkerboote und Bilgenentölungsboote auszudehnen.

Aufgrund der vorgeschlagenen Änderungen würden Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung nicht mehr der Meldepflicht nach § 12.01 unterliegen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Im Falle einer Ablehnung dieser Änderungen bleiben alle Bunkerboote und Bilgenentölungsboote nicht nur der Meldepflicht nach § 12.01 Nummer 1 unterworfen, sondern müssen ab dem 1. Dezember 2018 auch die nach § 12.01 Nummer 2 erforderlichen Daten gemäß § 12.01 Nummer 5 Buchstabe b elektronisch übermitteln. Dies würde für die betroffenen Fahrzeuge eine unverhältnismäßige Belastung bedeuten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die RIS-Strategie der ZKR, angenommen mit Beschluss 2012-I-10, und die Stellung, die der Nutzung elektronischer Meldungen zukommt,

unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des RIS-Workshops vom 17. November 2017,

in dem Bestreben, Fahrzeugen, die üblicherweise nur auf kurzen Stromabschnitten betrieben werden, keine unverhältnismäßigen Belastungen aufzuerlegen,

in der Erwägung,

- dass Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, ab dem 1. Dezember 2018 einer elektronischen Meldepflicht unterliegen,
- dass Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung üblicherweise nur auf kurzen Stromabschnitten verkehren,
- dass es den lokalen Behörden überlassen sein sollte, etwaige Meldepflichten für Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung festzulegen,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die Änderung des § 12.01 Nummern 1, 5 und 10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

1. *§ 12.01 Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*
 - „b) Tankschiffe, ausgenommen Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung;“.

2. *§ 12.01 Nummer 5 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*
 - „b) Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, ausgenommen Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung.“

3. *§ 12.01 Nummer 10 wird wie folgt gefasst:*

„Die zuständige Behörde kann für Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung sowie Tagesausflugsschiffe eine Meldepflicht und deren Umfang festlegen.“

PROTOKOLL 13

Inland AIS Geräte und elektronische Kartenanzeigesysteme auf dem Rhein Schlussfolgerungen und Empfehlungen im Rahmen der Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung

1. Zur Verbesserung der Sicherheit der Rheinschifffahrt und im Bestreben, den Schiffsführern zusätzliche Informationen an die Hand zu geben, hat die ZKR mit Wirkung zum 1. Dezember 2014 eine Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und Inland ECDIS Geräten oder vergleichbaren Kartenanzeigegeräten eingeführt. Nachdem diese Entscheidung seit fast zwei Jahren umgesetzt war, hat die ZKR 2016 eine Online-Umfrage durchgeführt, um die Erfahrungen der verschiedenen Stakeholder kennenzulernen und die Schwierigkeiten und Probleme für die Benutzer besser einschätzen zu können sowie den von diesen Vorschriften betroffenen Personen die Möglichkeit zu geben, eigene Verbesserungsvorschläge einzubringen.
2. Im Dezember 2017 hat die Plenartagung der ZKR die Ergebnisse der Umfrage zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig beauftragte sie ihren Polizeiausschuss, Schlussfolgerungen und Empfehlungen aufgrund der Evaluierung zu erarbeiten und ihr darüber 2018 Bericht zu erstatten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Hinweis auf Beschluss 2013-II-16 über die „Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigegeräts“ und nachfolgender Beschlüsse, mit denen eine Evaluierung der Einführung vorgesehen wurde, sowie Beschluss 2017-II-18 über die „Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem“,

nimmt die Schlussfolgerungen und Empfehlungen im Rahmen der Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem, die diesem Beschluss als Anlage beigefügt sind, zur Kenntnis,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, die Schlussfolgerungen und Empfehlungen aufgrund der Evaluierung zu prüfen, daraus resultierende Arbeiten und Maßnahmen auf der Grundlage eines von den Arbeitsgruppen RIS, und sofern erforderlich, Polizeiverordnung auszuarbeitenden Aktionsplans festzustellen und diese in seinem Arbeitsprogramm mit einer Prioritätensetzung zu berücksichtigen,

bittet den Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI), die Schlussfolgerungen und Empfehlungen ebenfalls zu prüfen und eventuell bei der Aufstellung seines nächsten Arbeitsprogramms zu berücksichtigen.

Anlage (gesondert)

PROTOKOLL 14

Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 15

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Neubau jeweils einer Beladeanlage zur Kiesverladung, einer Anlegestelle und insgesamt 3 Liegestellen, in Ottmarsheim Rhein-km 194,000 – 195,000 und Fessenheim Rhein-km 211,000 – 212,000

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Neubau jeweils einer Beladeanlage zur Kiesverladung, einer Anlegestelle und insgesamt 3 Liegestellen, in Ottmarsheim Rhein-km 194,000 – 195,000 und Fessenheim Rhein-km 211,000 – 212,000, rechtes Ufer, zur Kenntnis.

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

Anlage

**Neubau jeweils einer Beladeanlage zur Kiesverladung, einer Anlegestelle und insgesamt
3 Liegestellen, in Ottmarsheim Rhein-km 194,000 – 195,000 und
Fessenheim Rhein-km 211,000 – 212,000**

Hintergrund

- 1. Art des Bauwerks**
Umschlagstelle und Liegestellen für die Binnenschifffahrt
- 2. Nächster Ort/Gemeinde**
Ottmarsheim und Fessenheim
- 3. Rhein-km**
Ottmarsheim Rhein-km 194,000 – 195,000 und Fessenheim Rhein-km 211,000 – 212,000
- 4. Art der Baumaßnahme**
Baumaßnahmen im Wasser (Einbringen von Dalben) und an Land (Schiffsbelader mit
Zugangssteg zum zu beladenen Schiff).

Allgemeine Beschreibung

- 5. Fahrwasserbreite**
Breite des Großen Elsässischen Kanals auf der Achse der Anlegestelle beträgt ca.130 m.
- 6. Fahrrinnenbreite**
88 m (Großer Elsässischer Kanal)
- 7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Bauwerks**

Anlegestelle:

Dalben in Süd-Nord-Richtung

Ca. 1000 m in Nord-Süd-Richtung (inkl. der Liegeplätze I bis III)

Die Länge des Zugangsteges bei der Beladeanlage beträgt ca. 20 m und die Breite ca. 1,50 m.

- 8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser**

Am linken Ufer des Standortes Ottmarsheim (Rhein-km 194,480) befindet sich gegenüber der geplanten Liegestellen eine Umschlagstelle, die für Be- und Entladen der dortigen Unternehmen genutzt werden.

Am linken Ufer des Standortes Fessenheim (Rhein-km 211,770) befinden sich gegenüber der Beladeanlage einzelne Dalben, die nicht dauerhaft benutzt werden.

Die verbleibende Fahrrinne ist nach Aussage der Bundesanstalt für Wasserbau ausreichend. Lediglich bei der letzten Liegestelle III (zu Tal an beiden Standorten) ist der verbleibende Abstand zur Fahrrinne unterschritten. Daher wird hier der Empfehlung der Bundesanstalt für Wasserbau gefolgt und nur ein einreihiger Liegeplatz eingerichtet.

Zur besseren Orientierung der Binnenschifffahrt werden auf den Anlegedalben Radarreflektoren angebracht. An der Anlegestelle unterhalb der Beladeanlage liegende Binnenschiffe werden von Land aus beleuchtet.

Der Große Elsässische Kanal verfügt an den betreffenden Stellen über ein befestigtes Ufer. Die Querprofilansichten sind als Anlage beigefügt.

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Oberstrom ist jeweils die Schleusenausfahrt der Schleusen Ottmarsheim und Fessenheim. Unterstrom befinden sich im Nahbereich keine weiteren Bauwerke.

Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

10. Form der Anlegestelle über der Fahrrinne (gerade/gebogen)

Die Beladeanlage ragt an beiden Standorten nicht in die Fahrrinne. Die Umschlagstelle und die drei Liegestellen mit den fünf Liegeplätzen ragen ebenfalls nicht in die Fahrrinne.

11. Niedrigster Punkt des Bauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Entfällt

12. Höchster Punkt des Bauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste Punkt ist an beiden Standorten jeweils die Beladeanlage (H= 30,00 m). Die Dalben werden im Uferbereich des Großen Elsässischen Kanals errichtet. Beide Bauwerke befinden sich außerhalb der Fahrrinne.

13. HSW (m, Höhenbezugssystem)

Entfällt, da nach Kapitel 10 RheinSchPV keine Beschränkungen geregelt sind.

14. Durchfahrtshöhe bei HSW

Entfällt

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

Entfällt

16. Überdeckung von Kabeln, Rohrleitungen oder Bauwerken in der Gewässersohle

Keine

Berücksichtigung der Radarschifffahrt

17. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Entfällt

18. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Entfällt

19. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks

Entfällt

20. Geplantes Konstruktionsmaterial

Entfällt

Angaben zum Bauablauf

21. Beschreibung des Bauablaufs

Die erforderlichen Baumaßnahmen werden an beiden Standorten vom Wasser und von Land aus durchgeführt.

Der Bau der Anlegedalben wird voraussichtlich vom Wasser aus ausgeführt. Die Fundamente (Bohrpfähle) werden an Land erstellt. Die Montage der Beladeanlage erfolgt hauptsächlich von Land. Die Anlieferung der einzelnen Segmente erfolgt auch per Schiff über den Großen Elsässischen Kanal.

Baggerarbeiten zur Vertiefung der Sohle im Bereich der Umschlagstelle und der Liegestellen sind aktuell nicht erforderlich. Vor Beginn der Arbeiten erfolgt eine Peilung, um zu klären, ob sich Sedimente abgelagert haben. Bei Bedarf werden diese entfernt.

Die Baustellenphasen werden so geplant, dass diese keine Auswirkungen auf die Schifffahrt und die Fahrrinne haben. Es kann bei der Anlieferung per Schiff der einzelnen Segmente der Beladeanlage und ggfs. beim Entladen mittels einem Kran, sowie beim Rammen der Anlegedalben zu kurzen Beeinträchtigungen kommen. Der Bauablauf wird so gestaltet, dass diese vermieden bzw. so kurz wie möglich gehalten werden. Gleiches gilt für die Montage der einzelnen Anlegedalben.

22. Ausführungszeitraum

Voraussichtlich ab 2022

23. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

Eine Einschränkung der Schifffahrt ist für die Dauer der Baumaßnahme nicht zu erwarten.

24. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Keine

Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

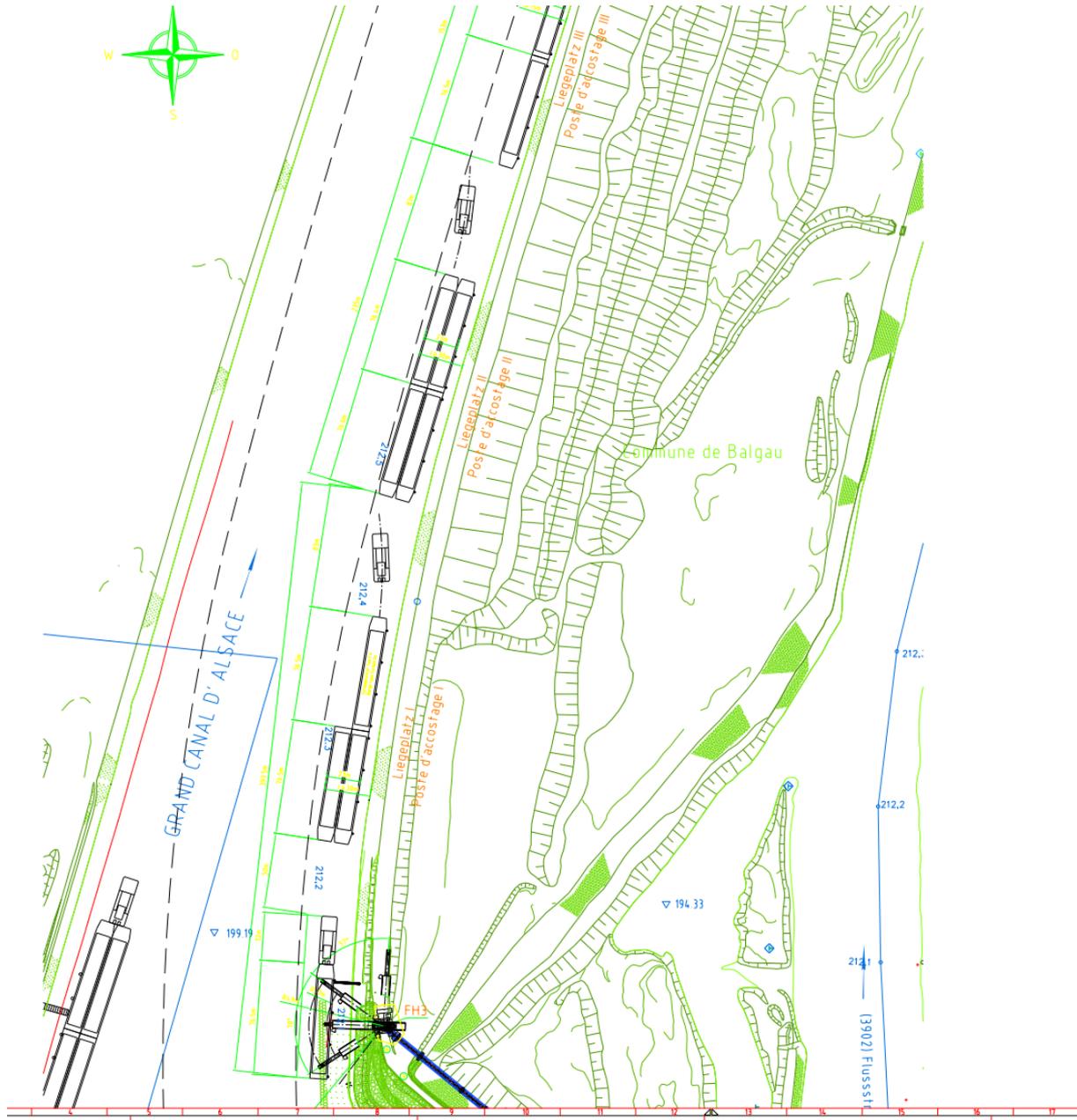
25. Übersichtspläne der Gesamtanlage: **M: 1 – 600**
Entfällt

26. Übersichtspläne der Anlegestellen, Belader und Liegestellen I bis III: **M: 1 – 1000**

Übersicht über die Liegestellen am Standort Ottmarsheim (Rhein-km 195)

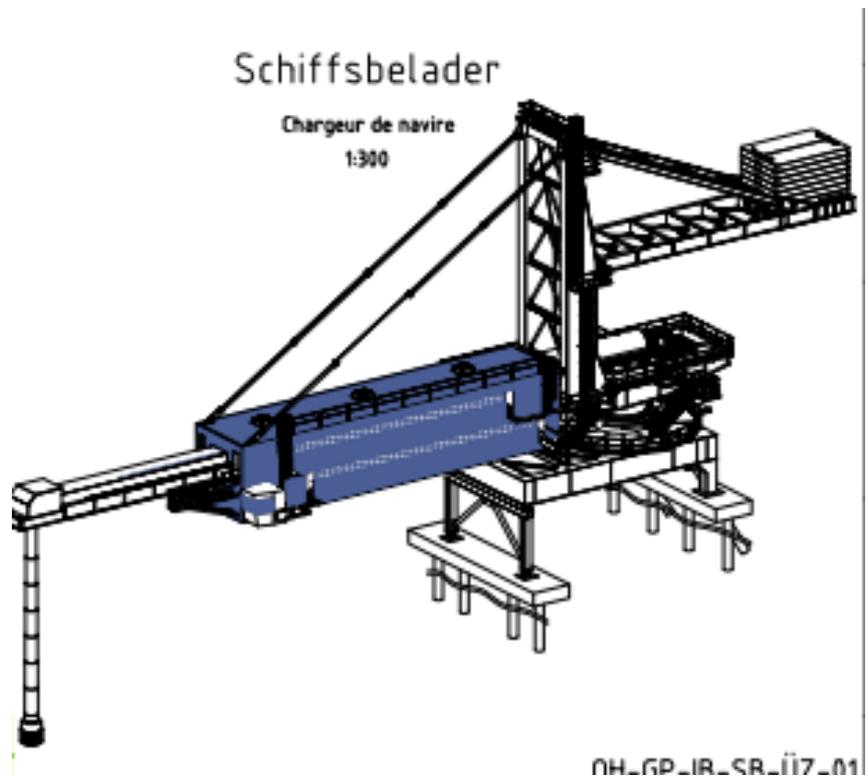


Übersicht über die Liegestellen am Standort Fessenheim (Rhein-km 211)



27. Querprofilansichten der Standorte Ottmarsheim und Fessenheim

Ansicht Beladeanlage an beiden Standorten (Rhein-km 195 und 211)



PROTOKOLL 17

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Dremmel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2017 (2017-I-20)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdremmel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,
- 1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,
- 1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdremmel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.

Anlage

Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2017

Das Jahr 2017 war aus hydrologischer Sicht ein relativ ausgeglichenes Jahr. Im Januar gab es eine ausgeprägte Niedrigwasserphase mit Wasserständen zum Teil unter dem Vertragswasserstand, am Pegel Maxau mit Wasserständen unter dem GIW 2012 (= 369 cm). Die restliche Zeit im Jahr bewegte sich der Wasserstand deutlich über dem Vertragswasserstand, der am Pegel Iffezheim 104 cm bezogen auf den Pegelnullpunkt beträgt. Im März, November und Dezember traten kleinere Hochwässer auf, die am Pegel Maxau über der Hochwassermarken I lagen. Die Hochwassermarken II (= HSW) wurde im ganzen Jahr nicht überschritten.

Hier einige statistische Zahlen zum Pegel Iffezheim für das Jahr 2017:

NNW_{KJ 2017} = 54 cm am 05.01.2017 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

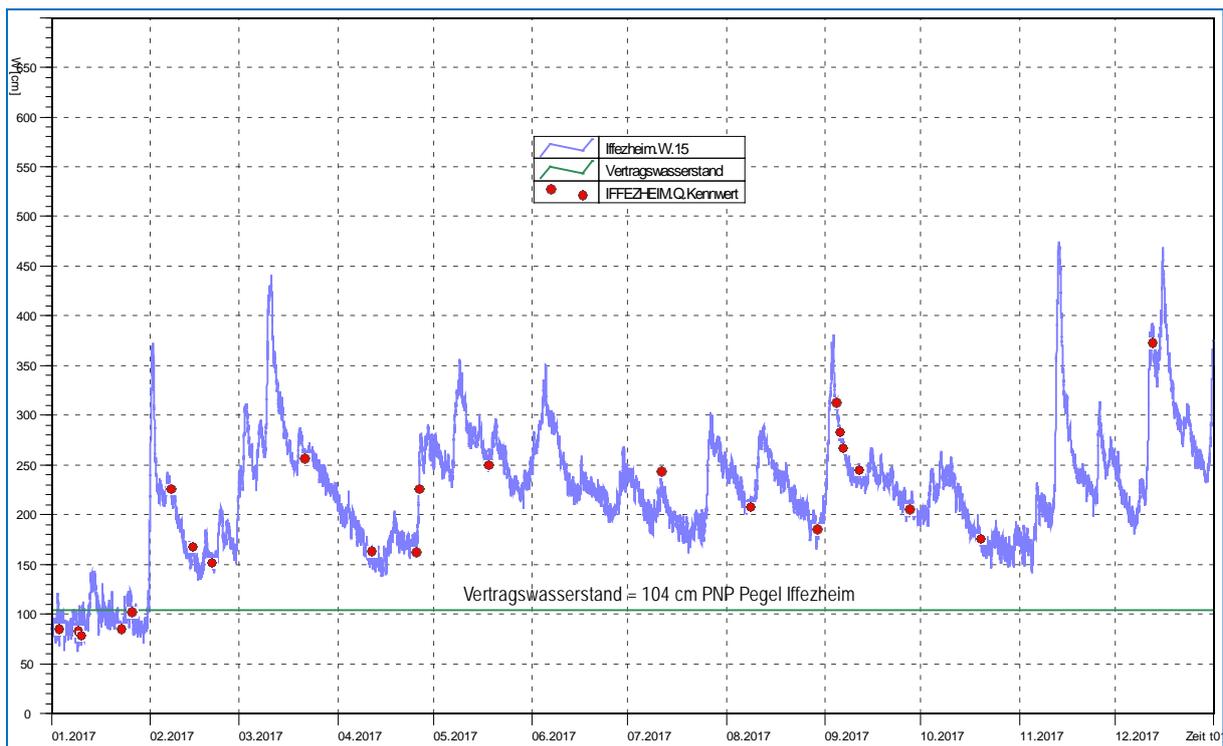
NW_{KJ 2017} = 83 cm am 05.01.2017 (kleinster Tagesmittelwert)

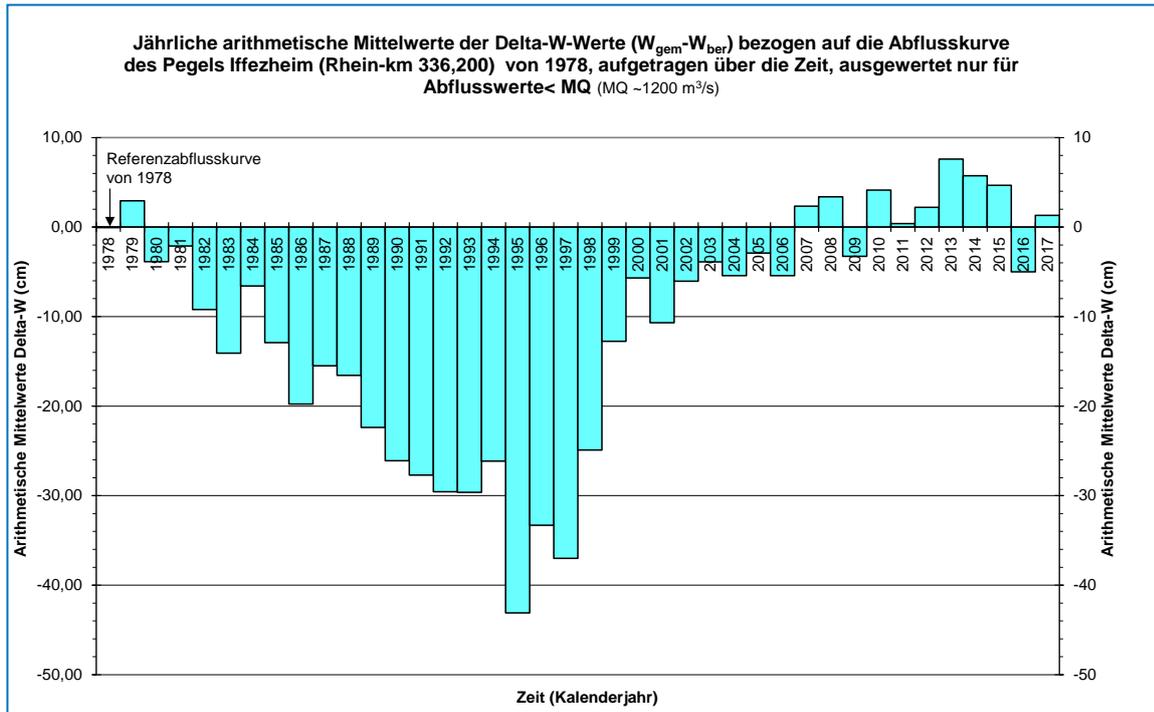
MW_{KJ 2017} = 222 cm (zum Vergleich MW_{2008/17hyd.Jahre} = 243 cm)

HHW_{KJ 2017} = 475 cm am 13.11.2017 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)

Die Abflussfülle betrug für das Jahr 2017 ca. 33 Mrd m³. Zum Vergleich, in den Jahren 2014, 2015 und 2016 betragen die Füllen 36, 38 und 43 Mrd m³.

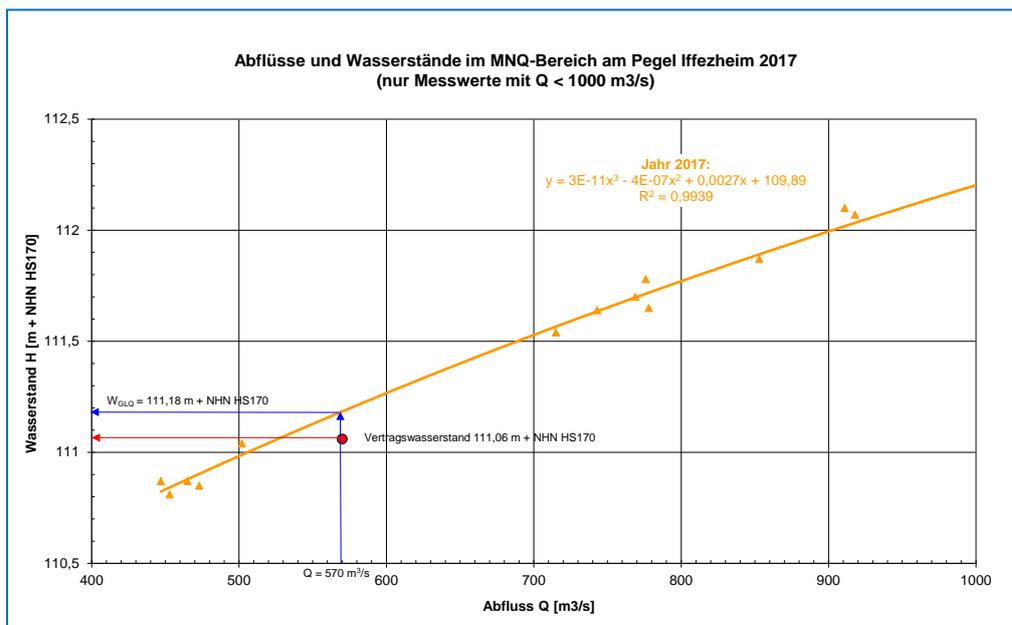
23 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,200) im Jahr 2017 durchgeführt. Sie lagen zwischen 447 m³/s und 1960 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 3. Januar und dem 12. Dezember 2017.





Nur vier der 23 Abflussmessungen stellten einen Abfluss $> 1200 \text{ m}^3/\text{s}$ fest. Dies waren drei Messungen bei einem erhöhten Abfluss im September und eine Messung bei einem kleinen Hochwasser im Dezember. Aus den verbleibenden 19 Abflussmessungen ergibt sich ein arithmetischer **Mittelwert 2017 von $820 \text{ m}^3/\text{s}$** ($MQ_{2008/17\text{hyd. Jahre}} \sim 1180 \text{ m}^3/\text{s}$). Der Delta-W-Werte ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) wird um (rechnerisch) **1,31 cm** überschritten.

Nach dem Diagramm „Abflüsse und Wasserstände im MNQ - Bereich am Pegel Iffezheim im Jahr 2017 (nur Messwerte mit $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)“ zeigt sich für das Kalenderjahr 2017 eine kleine Änderung beim Bezugsabfluss von $570 \text{ m}^3/\text{s}$. Der Wasserspiegel für das Kalenderjahr 2017 (gemäß Punkt 1.3 der Vereinbarung vom Dezember 1982, Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik, Artikel 1(1)a)) liegt bei $111,18 \text{ m} + \text{NHN HS170}$ und damit 12 cm über dem Vertragswasserstand von $111,06 \text{ m} + \text{NHN HS170}$.



PROTOKOLL 18

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2017-I-19)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1964-II-7 und 1966-I-7, in denen vereinbart wurde, dass die Jahresarbeitsprogramme für Ausbaumaßnahmen auf der Rheinstrecke zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar dem Ständigen Technischen Ausschuss übermittelt werden,
- 1986-I-37, 1995-I-27, in denen eine Unterrichtung über die Maßnahmen zur Wiederherstellung und Erhaltung eines beständigen Gewässerbettes am Niederrhein sowie Herstellen einer Fahrrinntiefe von 2,50 m unter GIW zwischen Köln und Koblenz vorgesehen wurde,
- 1995-I-26, in dem eine Unterrichtung über die Maßnahmen auf dem Waal vereinbart wurde,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

- der Verbesserung der Leichtigkeit und der Sicherheit sowie einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt dienen,
- die Schifffahrt während ihrer Ausführung nicht wesentlich beeinträchtigen werden.

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
in den Jahren 2017 – 2018**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Baggerarbeiten Gewässersohle	274,0 – 274,2	Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine
2	Baggerarbeiten Gewässersohle	291,7 – 292,0	Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine
3	Baggerarbeiten Gewässersohle	294,8 – 295,2	Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine
4	Baggerarbeiten Gewässersohle	311,8 – 312,0	Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine
5	Baggerarbeiten Gewässersohle	333,7 – 333,96	Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine
6	Baggerarbeiten Gewässersohle -Im unteren Vorhafen der Schleuse Iffezheim	334,1 – 335,6	Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine
7	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0 – 338,0	Lfd. Durchführung Geschiebe/Kies wird abhängig vom Rheinabfluss zugegeben. Zugabemenge in 2017 betrug 101.648 m ³ Geschätzte Zugabemenge für 2018 beträgt 185.000 m ³ .	Keine
8	Baggerarbeiten Gewässersohle -Bereich der Murgmündung	344,5	Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
9	Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0 – 352,0	Lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weiterer Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2017 wurden im Bereich von Rheinkilometer 337,650 bis Rheinkilometer 338,390 2.070 m ³ Wasserbausteine eingebaut. Für das Jahr 2018 ist ein Einbau von 7.553 m ³ Sohlstabilisierungsmaterial geplant.	Keine
10	Uferinstandsetzung Daxlanden	358,8-359,3	Beginn: November 2017 Ende: Dezember 2018 Alternativer Verbau	Vermeidung von Sog-und Wellenschlag ggfs. weitere Verkehrsregelungen
11	Baggerarbeiten Gewässersohle	373,5 - 373,8	Beginn: Mai 2018 Ende: Juni 2018 Wiederherstellung des Sollprofils Baggermenge 10.000 m ³ Kies	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
12	Baggerarbeiten Gewässersohle	385,6 - 385,9	Beginn: September 2018 Ende: Oktober 2018 Wiederherstellung des Sollprofils Baggermenge 10.000 m ³ Kies	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
13	Bau einer Liegestelle Mannheim	430,07 - 430,63	Beginn: Dezember 2018 Ende: März 2019 Liegestelle mit Dalben und Autoabsetzplatz	Vermeidung von Sog- und Wellenschlag
14	Baggerarbeiten Gewässersohle Lampertheimer Altrhein	440,3 AR km 0,0 - 2,6	Beginn: Mai 2018 Ende: Juni 2018 Wiederherstellung des Sollprofils Baggermenge 5.000 m ³ Schlamm	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
15	Geschiebemanagement Mittelrhein Geschiebefang Mainz-Weisenau	494,300 – 494,460	Beginn: 23.05.2017 Ende: 23.06.2017 Baggermenge: 19.162 m ³ Beginn: Juli 2018 Ende: Dezember 2018 Geplante Baggermenge 60.000 m ³ für Geschiebefangleitung Wiederherstellung des Sollprofils	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
16	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebezugabe Wallersheim	593,000 – 596,400	<p>Beginn: 15.02.2017 Ende: 21.06.2017 Zugabemenge 35.335 m³</p> <p>Beginn: Juli 2018 Ende: Dezember 2018 Geplante Zugabemenge 35.000 m³</p> <p>Die Zugabe dient zur Stützung des Wasserspiegels bezogen auf den Pegel Koblenz</p>	Keine
17	Bau eines Havarieliege-platzes Bingen	527,700 – 527,950	<p>Beginn: Juli 2018 Ende: September 2018</p>	Keine
18	Baggerarbeiten Gewässersohle	672,2 - 673,3	<p>Baggerarbeiten werden im Laufe des Jahres ausgeführt, Baggermenge noch nicht bekannt. Wiederherstellung des Sollprofiles</p>	Keine
19	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“, Staffel 4	730,0 - 734,0 747,0 - 753,0 763,5 – 769,0	<p>Beginn: Mitte 2018 Ende: Dezember 2020 Geschiebemanagement Zugabe an 3 Zugabestellen</p>	Keine
20	Geschiebezugabe „unterer Niederrhein“, Staffel 2	813,5 - 818,5 826,5 - 838,7 847,0 - 850,0	<p>Beginn: Mitte 2016 Ende: Dezember 2018 Geschiebemanagement Zugabe an 8 Zugabestellen</p>	Keine
21	Verlängerung der linksrheinischen Bühnengruppe „Hübscher Grindort“, Staffel 3	832,0 - 839,0	<p>Beginn: Mitte 2018 Ende: Dezember 2019 Instandsetzung Bühnenköpfe und Kolkverbau</p>	Keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2017 – 2018**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 - 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	863 860	Alle erforderlichen Projektentscheidungen wurden getroffen. 1. Phase – <u>in der Realisierung</u> : Anpassung des bestehenden Hafens Tuindorp, Modernisierung von ca. 20 Liegeplätzen. 2. Phase: <u>Ende 2019 geplant</u> : Neubau des Hafens Spijk für ca. 50 Liegeplätze.	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Grenzprojekt Spijk	862 – 864,3	Sandvorspülung. 1. Phase ist abgeschlossen 2. Phase: 2019	Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Buhnenabsenkung mit Bau der Längsdämme km 911-922	911 - 922	Buhnenverlängerungen und Anlage von Längsdämmen auf der Waal wurden realisiert. Bis 2019 werden die Längsdämme auf unterschiedliche Höhen eingestellt und die Auswirkungen dieser Anpassungen beobachtet. 2018/2019 werden die Buhnen entlang des Pannerdens-Kanals abgesenkt.	einige Behinderungen während der Arbeiten
5	Verbesserung der Hafeneinfahrt von Haaften	936	Verbreiterung der Einfahrt und Anbringung von Pfählen in der Verlängerung der Landungsbrücke im Hafen, damit längere Schiffe einfacher festmachen können. Lfd. Durchführung (Frühjahr 2018).	
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
6	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Zeitliche Planung der Ausführung: - Amerongen: Frühjahr 2018 - Hagestein: Herbst 2018 - Driel: Frühjahr 2019	einige Behinderungen während der Arbeiten

PROTOKOLL 19

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 19

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			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			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			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				28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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					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

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					28.5.2018

4.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

2b) Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Wendeanzeiger

...

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.
...						
W 5.1	EBF 01	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	15.11.1994	D	R-4-098
W 5.2	EBF Kombipilot/ Alphatron-Basictriple	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	17.2.2002	D	R-4-095
W 5.3	EBF 01a/Basicturn	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co.KG D-Halsenbach	17.12.2003	D	R-4-094
...						

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 9	Tresco Radar Link	Tresco Engineering bvba Vosseschijnstraat 43b1, Haven 140 2030 Antwerpen, Belgien	Tresco Engineering bvba Vosseschijnstraat 43b1, Haven 140 2030 Antwerpen, Belgien	9.5.2018	D	R-1-103

Rate-of-turn indicators / Indicateurs de vitesse de giration / Wendeanzeiger / Bochtanwijzers

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

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
...				
8.	EBF Elektronik + Mechanik GmbH & Co. KG	Am Eichelgärtchen 36c D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
...				
37.	Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG	Etterzhausenerstr. 8 D-93188 Pielenhofen	(0)9409 - 86 12 50	schafberger-Funktechnik@t-online.de www.Schafberger.de
...				

Frankreich¹

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mailadresse
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ALPHATRON MARINE FRANCE	Route Industrielle, Centre Routier, ZI portuaire F-76700 Gonfreville l'Orcher	(0)9 77 55 62 96	a.labat@alphatronmarine.com
3.	ATEYS	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
4.	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
5.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)9 53 69 08 61	patrick.campagnoli@rhmarinegroupe.com
7.	SIECFMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecfmi.com
8.	Sud Communication	Espace Fréjorgues Ouest 317, rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
9.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@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
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(anerkannt vom 6.1.2010 bis 6.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 11.2.2016 bis 1.2.2018)</i> <i>(anerkannt ab 3.2.2018)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
...				
20.	JVL Scheepselektronica V.O.F.	Rivierdijk 364 NL-3361 AW Sliedrecht	(0)184 425 110	info@jvl-marine.nl www.jvl-marine.nl
21.	Connect Maritiem BV	Papland 13a NL-4206 CK Gorinchem	(0)183229999	info@connectmaritiem.nl www.connectmaritiem.nl

4.2 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
...						
40	KAT-330 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Japan	5.4.2018	FVT	R-4-317
41	SAS 900 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	Si-Tex Marine Electronics 25 Enterprise Zone Drive, Ste 2, Riverhead, NY, USA	24.4.2018	FVT	R-4-318

**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
...				
29.	Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG	Etterzhäuserstr. 8 D-93188 Pielenhofen	(0)9409 - 86 12 50	schafberger-Funktechnik@t-online.de www.Schafberger.de
...				

Frankreich¹

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot 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	inland@alphatronmarine.com https://www.alphatronmarine.com/fr
3.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr http://www.ateys.fr
4.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr http://www.barillec-marine.com
5.	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
6.	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
7.	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@fluviattech.com
	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

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
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)3 21 30 45 13	boulogne@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
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

...

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(anerkannt vom 6.1.2010 bis 6.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 11.2.2016 bis 1.2.2018)</i> <i>(anerkannt ab 3.2.2018)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
...				

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
26.	JVL Scheepselektronica V.O.F.	Rivierdijk 364 NL-3361 AW Sliedrecht	(0)184 425 110	info@jvl-marine.nl www.jvl-marine.nl
27.	Connect Maritiem BV	Papland 13a NL-4206 CK Gorinchem	(0)183229999	info@connectmaritiem.nl www.connectmaritiem.nl
28.	A.M.L. international	Jachthavenweg 71c1 NL-4311 NC Bruinisse	(0)111481822	info@aml-int.nl www.aml-int.nl

...

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

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

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
D-001	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
D-002	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Mittelständische Personenschiffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
D-006	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Dirk Sobotka Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
D-007	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	
D-008	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Marineacademy Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
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	
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	

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 12. Februar 2018 bis zum 1. Juli 2018

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

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-003 ¹	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
NL-004 ²	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	
NL-005 ³	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006 ⁴	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁵	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaarttraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	
NL-007 ⁶	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-008 ⁷	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
F-001	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

-
- 1 Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2022
 - 2 Gültig vom 20. Dezember 2015 bis zum 20. Dezember 2020
 - 3 Gültig vom 1. Oktober 2014 bis zum 1. Oktober 2019
 - 4 Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 23. März 2018
 - 5 Gültig vom 23. März 2018 bis zum 1. Juni 2020
 - 6 Gültig vom 22. März 2012 bis zum 22. März 2017
 - 7 Gültig vom 1. Februar 2016 bis zum 1. Februar 2021

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
D-001	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-002	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	
D-004	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Mittelständische Personenschifffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
D-006	Ohne Inhalt		
D-007	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
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	

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 12. Februar 2018 bis zum 1. Juli 2018

⁴ Gültig vom 15. Januar 2017 bis zum 15. Januar 2022

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

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-004 ¹	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-005 ²	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006 ³	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-006 ⁴	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	
NL-007 ⁵	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-008 ⁶	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
F-001	Stage de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

-
- 1 Gültig vom 20. Dezember 2015 bis zum 20. Dezember 2020
 - 2 Gültig vom 1. Oktober 2014 bis zum 1. Oktober 2019
 - 3 Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 23. März 2018
 - 4 Gültig vom 23. März 2018 bis zum 1. Juni 2020
 - 5 Gültig vom 22. März 2012 bis zum 22. März 2017
 - 6 Gültig vom 1. Februar 2016 bis zum 1. Februar 2021

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
D-101	Deutsches Rotes Kreuz, Kreisverbände	Teilnahme- bescheinigung Ausbildung in Erster Hilfe	1	Gültigkeit 2 Jahre (Rückseite)
D-102	Arbeiter-Samariter-Bund	Teilnahme- bescheinigung Erste-Hilfe- Lehrgang	2	Gültigkeit 2 Jahre (Rückseite)
D-103	Deutsche Lebens- rettungsgesellschaft e.V.		3	Bescheinigung gültig mit Kreuz im Feld Erste Hilfe (EH/312), Gültigkeit 2 Jahre
D - 104	Die Johanniter	Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.	4	Gültigkeit 3 Jahre (Rückseite)
D-105	Malteser Hilfsdienst e.v.	Teilnahme- bescheinigung Erste Hilfe	5	
NL-101 ¹	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	Basislehrgang in Erster Hilfe		
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		

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 Schiffsfahrpersonal aufgenommen werden.

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

⁴ Gültig vom 12. Februar 2018 bis zum 1. Juli 2018

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

Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

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-104 ¹	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-105 ²	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-106 ³	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-106 ⁴	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Diepesteeg 15a NL-6994 CC De Steeg	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-107 ⁵	G4S Training & Savety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	Basislehrgang in Erster Hilfe		
NL-108 ⁶	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	Basislehrgang in Erster Hilfe		

-
- 1 Gültig vom 20. Dezember 2015 bis zum 20. Dezember 2020
 - 2 Gültig vom 1. Oktober 2014 bis zum 1. Oktober 2019
 - 3 Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 23. März 2018
 - 4 Gültig vom 23. März 2018 bis zum 1. Juni 2020
 - 5 Gültig vom 22. März 2012 bis zum 22. März 2017
 - 6 Gültig vom 1. Februar 2016 bis zum 1. Februar 2021

Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

Muster 1

Deutsches Rotes Kreuz 

Teilnahmebescheinigung Nr.

Name Vorname geb. am

hat vom bis in

an einem 8 Doppelstunden umfassenden Lehrgang

Ausbildung in Erster Hilfe

unter der Leitung von
teilgenommen.

Der Kostenbeitrag von EUR wurde entrichtet.

Ort

Datum

Stempel des DRK-Kreisverbandes Unterschrift

Art. Nr. 820590 © Deutsches Rotes Kreuz, Präsidium, Berlin **2002/392426**

Muster 2

Teilnahmebescheinigung • 02/ 192991

Erste-Hilfe-Lehrgang

mit 16 Unterrichtsstunden

Herr/Frau
Vorname Nachname **Paul Mustermann**

geb. am **01.12.1980**

hat am /
vom - bis **04.-05.08.03** an diesem Lehrgang nach den
geltenden Richtlinien teilgenommen.

Eine Teilnahmegebühr von **40 €** wurde bezahlt.

Köln, 5.8.2003

Ort/Datum

 **Arbeiter-Samariter-Bund
Deutschland e.V.
Bundesverband**

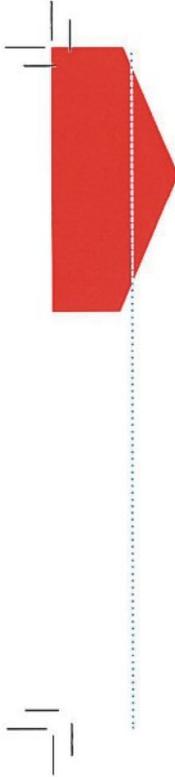
Unterschrift (Lehrgangleiter) 

 Diese Bescheinigung gilt als Nachweis der Teilnahme an einer Ausbildung in Erster Hilfe sowie einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen gemäß § 19 der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr vom 18.08.1998 für Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, T, C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E.

Helfen
ist unsere
Aufgabe

 **ASB**
Arbeiter-Samariter-Bund

Muster 4



Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr. _____

Land: _____ Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebene
Unterweisung in „Sofortmaßnahmen am
Ort: _____ Unfallort“ bzw. in „Erste Hilfe“.

Kreis: _____ Der Teilnehmerbeitrag von _____

Vorname: _____ Ort: _____ wurde entrichtet.

Zuname: _____ Datum: _____

geb. am: _____ Lehrgangsleitung: _____

hat von _____ bis _____

an einem Lehrgang Erste Hilfe – 8 Dstd. – 12 Dstd.
– bei der Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. mit Erfolg
teilgenommen.



Diese Bescheinigung gilt zugleich als Nachweis
für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 2
Straßenverkehrsgesetze und § 19 Abs. 1 und 2



Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

Muster 5

 Malteser	"Teilnahmebescheinigung EH"	Ausbildung FO 5.3 – 11 Muster
---	-----------------------------	----------------------------------

FO 5.3.11/Vers 2.0/Stand 25.01.2006

Bescheinigung Nr.:



Name: _____ Vorname: _____

geboren am: _____ hat am/vom: _____ bis: _____

- an dem Lehrgang
- Erste Hilfe (16 UE)
 - Erste Hilfe Training (8 UE)
 - Sanitätshelfer/Erste Hilfe (24 UE)
 - EH bei Notfällen im Säuglings- und Kindesalter (8 UE)
 - Lebensrettende Sofortmaßnahmen -Führer-/Führerscheinbewerber- (8 UE)
- Dies gilt als Nachweis für die nach § 19 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, S oder T vorgeschriebene Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen

Es darf nur ein Kurs angekreuzt sein!

mit Erfolg teilgenommen. Der Kostenbeitrag in Höhe von EUR _____ wurde entrichtet.

Malteser Hilfsdienst e.V.
Diözesangeschäftsstelle
Auf der Hüls 201
52068 Aachen



Bescheinigung Nr.:



Name: _____ me: _____

geboren am: _____ bis: _____

- an dem Lehrgang
- Erste Hilfe (16 UE)
 - Erste Hilfe Training (8 UE)
 - Sanitätshelfer/Erste Hilfe (24 UE)
 - EH bei Notfällen im Säuglings- und Kindesalter (8 UE)
 - Lebensrettende Sofortmaßnahmen -Führerscheinbewerber- (8 UE)
- Dies gilt als Nachweis für die nach § 19 der Fahrerlaubnis-Verordnung für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M, S oder T vorgeschriebene Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen

darf nur ein Kurs angekreuzt sein!

mit Erfolg teilgenommen. Der Kostenbeitrag in Höhe von EUR _____ wurde entrichtet.

Malteser Hilfsdienst e.V.
Diözesangeschäftsstelle
Auf der Hüls 201
52068 Aachen



i.A. _____

Muster aus NRW

Version: 2.0	Ersteller:	Freigegeben:	Seite 1 von 1
Stand: 25.01.2006	Abt. Ausb. MHD e.V.	01.03.2006 / Bereichsleiter	FO_5.3-11_Teilnahmebescheinigung_EH_2.0

Anhang 5a zur Dienstanweisung 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
D-01	RAG Aktiengesellschaft Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Herne Wilhelmstraße 98 D-44649 Herne	Tel.: +49 (0)2325 593-552 Lehrgangsorganisation Tel.: +49 (0)2325 593-290 Leitung Hauptstelle Grubenrettungswesen Fax: +49 (0)2325 593-309 andreas.betka@rag.de	Muster 1
D-02	Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie Kompetenz-Center Notfallprävention Standort Hohenpeißenberg Unterbau 71 1/8 D-82383 Hohenpeißenberg	Tel.: +49 (0)6221 5108-28612 Fax: +49 (0)6221 5108-28699 notfallpraevention- hpb@bgrci.de	Muster 2
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		

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 12. Februar 2018 bis zum 1. Juli 2018

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

⁶ Gültig vom 1. Juni 2015 bis zum 23. März 2018

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

Anhang 5a zur Dienstanweisung 5

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
NL-05 ¹	G4S Training & Safety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06 ²	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam		
NL-07 ³	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek		

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

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

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

Muster 1



Hauptstelle für das Grubenrettungswesen



Teilnahmebescheinigung

Herr

geb.

hat am an dem Lehrgang

Atemschutzgeräteträger Übungstag

teilgenommen.

Die Ausbildung erfolgte entsprechend Abschnitt 3.2 der Regeln für die Benutzung von Atemschutzgeräten (BGR 190) und Abschnitt 6 der Feuerwehr- Dienstvorschrift (FwDV 7). Voraussetzung für die Schutzwirkung des Atemschutzgerätes ist ein guter Dichtsitz des Atemanschlusses. Personen mit Bärte oder Koteletten im Bereich von Voll- und Halbmasken sind für das Tragen dieser Atemanschlüsse ungeeignet "DGUV Regel 112-190"

Das Ausbildungsprogramm umfasste u.a. folgende Themen:

- Einsatzgrundsätze der Atemschutzmannschaft/Feuerwehr
- Verhalten bei Sichtbehinderung
- Aufbau und Wirkungsweise von Atemschutzgeräten
- Anlegen und Kurzprüfung von Atemschutzgeräten
- Übung mit Atemschutzgeräten
- Betriebsanweisung (Beispiele)

Herne, den

Hauptstelle für das
Grubenrettungswesen

Lehrgangleiter

Muster 2



Bescheinigung

Herr

Vorname Name

geb.: *Datum*

hat am Seminar für

Atenschutzgeräteträger

vom *Datum* bis *Datum*

mit Erfolg teilgenommen.

Hohenpeißenberg, *Datum*

Hauptstelle für das Grubenrettungswesen
Im Auftrag

5.2 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: Juni 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

Schafberger Funktechnik GmbH & Co.KG
Etterzhausenerstr. 8
D - 93188 Pielenhofen

Fa. EnBaj Elektro,- und Informationstechnik
Schützenhausstr.6
D-97828 Marktheidenfeld
Plomben Nr.: 80275

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

Kadlec & Brödlin GmbH
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg
Plomben-Nr.: K&B

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

Connect Maritiem BV
Papland 13a
NL-4206 CK Gorinchem

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

PROTOKOLL 20

Haushalt der Zentralkommission für 2019

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt 2019 an, der auf **2 662 700,- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Mitgliedsstaates beläuft sich unter Berücksichtigung der Zahlung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Höhe von **30 000,- €** und der Zahlung des CDNI in Höhe von **200 000,- €** auf **532 540,- €**

Kommt der Servicevertrag mit der EU nicht zustande, wird ein Berichtigungshaushalt aufgestellt.

PROTOKOLL 21

Änderungen der Personalordnung des Sekretariats und der Personalausschussordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht und ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,

beschließt die geänderte Personalordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Dieser Beschluss tritt am 7. Juni 2018 in Kraft.

Anlage

**PERSONALORDNUNG DES SEKRETARIATS
DER ZENTRAKKOMMISSION¹**

[Artikel 1 bis 32 unverändert]

*Kapitel XIII
DISZIPLINARMASSNAHMEN*

Artikel 33

Verstöße gegen die in dieser Personalordnung festgelegten Pflichten haben für den Bediensteten Disziplinarmaßnahmen zur Folge.

Die gegen die in Artikel 10 genannten Bediensteten zu verhängenden Disziplinarmaßnahmen sind die schriftliche Warnung, der Verweis und die Entfernung aus dem Dienst. Diese Maßnahmen werden von der Zentralkommission verhängt.

Die gegen die in Artikel 12 genannten Bediensteten zu verhängenden Disziplinarmaßnahmen sind, je nach Schwere des Verstoßes, die schriftliche Warnung, der Verweis, die zeitweilige Aussetzung des Aufsteigens in die höhere Dienstaltersstufe, die Herabsetzung der Dienstaltersstufe, die Rückstufung in eine niedrigere Besoldungsgruppe und die Entfernung aus dem Dienst. Diese Maßnahmen werden vom Generalsekretär verhängt.

Artikel 34

Vor der Verhängung einer Disziplinarmaßnahme ist der betreffende Bedienstete von der Zentralkommission anzuhören, wenn es sich um einen in Artikel 10 genannten Bediensteten handelt, oder vom Generalsekretär, wenn es sich um einen in Artikel 12 genannten Bediensteten handelt.

Artikel 35

Jede Disziplinarmaßnahme ist schriftlich zu begründen. Ein Durchdruck der Begründung ist dem betreffenden Bediensteten zu übermitteln.

*Kapitel XIV
PERSONALVERTRETUNG*

Artikel 36

Im Sekretariat der Zentralkommission wird ein Personalausschuss eingesetzt.

Der Personalausschuss vertritt die kollektiven Interessen der in den Artikeln 12 und 44 genannten Bediensteten und trägt durch seine Mitarbeit zum reibungslosen Dienstbetrieb bei, indem er diesen Bediensteten die Möglichkeit gibt, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen. Die Regeln für die Wahl, die Aufgaben und die Funktionen dieses Ausschusses sind Anhang 3 zur vorliegenden Personalordnung zu entnehmen.

¹ Angenommen durch Beschluss ZKR 1979-II-45 bis, geändert durch Beschluss ZKR 2014-II-26, ZKR 2016-II-24 und 2018-I-21

Artikel 37

Die Bediensteten haben das Recht zur Bildung von Zusammenschlüssen.

Kapitel XV **STREITIGKEITEN**

Artikel 38

Verwaltungsbeschwerde

a) Bedienstete nach Artikel 12

Ein in Artikel 12 genannter Bediensteter kann unter Berufung auf die Nichtbeachtung dieser Personalordnung, ihrer Durchführungsvorschriften oder des Dienstvertrags eine Beschwerde auf Rücknahme oder Änderung einer ihn beschwerenden Entscheidung an den Generalsekretär richten.

Die Beschwerde muss innerhalb von sechzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung eingereicht werden. Der Generalsekretär bestätigt den Eingang der Beschwerde.

Bevor er über die Beschwerde entscheidet, hört der Generalsekretär den Beschwerdeführer an, der sich von einer außerhalb des Sekretariats stehenden Person seiner Wahl unterstützen lassen kann. Gegebenenfalls teilt der Bedienstete spätestens fünf Tage vor der Anhörung Name und Eigenschaft der Person mit, die ihn unterstützt. Der Generalsekretär erlässt eine schriftliche, begründete Entscheidung, die er dem Beschwerdeführer mitteilt. Erfolgt binnen dreißig Tagen nach Eingang der Beschwerde keine Antwort, so gilt dies als stillschweigende Annahme.

Dieses Verfahren steht binnen neunzig Tagen nach Veröffentlichung oder Erhalt der angefochtenen Entscheidung *mutatis mutandis* auch ehemaligen Bediensteten und Rechtsnachfolgern der in Artikel 12 genannten Bediensteten und ehemaligen Bediensteten offen.

Der Bedienstete kann beim Generalsekretär zudem einen schriftlichen Antrag stellen und ihn zu einer Entscheidung oder Maßnahme, auf die er seines Erachtens Anspruch hat, oder zu einer Änderung einer jährlichen Beurteilung auffordern, die ihm ungerechtfertigt erscheint.

Wenn der Generalsekretär auf den Antrag des Bediensteten nicht binnen sechzig Tagen antwortet, so gilt dies als stillschweigende Ablehnung.

Die Beschwerde hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Der Generalsekretär kann jedoch auf Antrag des Bediensteten die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung beschließen, wenn er dies für zweckmäßig erachtet.

b) Bedienstete nach Artikel 44

Ogleich Bedienstete nach Artikel 44 den anderen Bestimmungen der Personalordnung nicht unterliegen, können auch sie nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren an den Generalsekretär eine Beschwerde wegen Nichtbeachtung der Bestimmungen ihres Vertrages mit der Zentralkommission richten.

c) Bedienstete nach Artikel 10

Ein in Artikel 10 genannter Bediensteter kann an den Präsidenten der Zentralkommission eine Beschwerde auf Rücknahme oder Änderung einer ihn beschwerenden Entscheidung richten.

Der Bedienstete kann beim Präsidenten der Zentralkommission zudem einen schriftlichen Antrag stellen und ihn zu einer Entscheidung oder Maßnahme auffordern, auf die er seines Erachtens Anspruch hat. Wenn der Präsident auf den Antrag des Bediensteten nicht binnen sechzig Tagen antwortet, so gilt dies als stillschweigende Ablehnung.

Die Beschwerde muss innerhalb von sechzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung eingereicht werden. Der Präsident der Zentralkommission bestätigt den Eingang der Beschwerde.

Dieses Verfahren steht binnen neunzig Tagen nach Veröffentlichung oder Erhalt der angefochtenen Entscheidung *mutatis mutandis* auch ehemaligen Bediensteten und Rechtsnachfolgern der in Artikel 10 genannten Bediensteten und ehemaligen Bediensteten offen.

Bevor er über die Beschwerde entscheidet, hört der Präsident der Zentralkommission den Beschwerdeführer an; der sich von einer außerhalb des Sekretariats stehenden Person seiner Wahl unterstützen lassen kann. Gegebenenfalls teilt der Bedienstete spätestens fünf Tage vor der Anhörung Name und Eigenschaft der Person mit, die ihn unterstützt. Der Präsident erlässt eine schriftliche, begründete Entscheidung, die er dem Beschwerdeführer mitteilt. Erfolgt binnen sechzig Tagen nach Eingang der Beschwerde keine Antwort, so gilt dies als stillschweigende Annahme.

Die Beschwerde hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Der Präsident kann jedoch auf Antrag des Bediensteten die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung beschließen, wenn er dies für zweckmäßig erachtet.

d) Bedienstete, die Mitglied des Personalausschusses sind

Ein Bediensteter, der Mitglied des Personalausschusses ist, kann während der Dauer seines Mandats im Ausschuss und in den sechs Monaten nach Ablauf dieses Mandats gemäß dem in Absatz c) beschriebenen Verfahren an den Präsidenten der Zentralkommission eine Beschwerde auf Rücknahme oder Änderung einer ihn beschwerenden Entscheidung richten.

e) Externe Stellenbewerber

Ein externer Bewerber, der sich um die Stelle eines Bediensteten nach Artikel 12 beworben hat, kann gegen die Ablehnung seiner Bewerbung an den Generalsekretär nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren eine Beschwerde richten, wenn er sich dabei auf eine Diskriminierung aufgrund der Rasse oder ethnischen Herkunft, der Weltanschauung oder des Glaubens, des Geschlechts, der sexuellen Orientierung, des Gesundheitszustands, einer Behinderung oder eine Unregelmäßigkeit im Ablauf des angekündigten Auswahlverfahrens beruft.

f) Personalausschuss

Der Personalausschuss kann an den Generalsekretär nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren eine Beschwerde richten, soweit diese gegen eine Entscheidung gerichtet ist, die an ihn ergangen ist oder ihn unmittelbar in seinen Rechten aus der Personalordnung, insbesondere gemäß Artikel 36 der Personalordnung und der Personalausschussordnung laut Anhang 3 der vorliegenden Personalordnung, verletzt.

Artikel 39

Schlichtung

a) Bedienstete nach Artikel 12

Lehnt der Generalsekretär eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz a) ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem im Anhang 1 zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter ist auch befugt, über jede Beschwerde zu entscheiden, die eine Disziplinarmaßnahme, mit Ausnahme der schriftlichen Verwarnung und des Verweises, betrifft. Er befindet ferner über alle Verfahrensfragen, die in diesem Kapitel oder in Anhang 1 zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung und verhindert nicht, dass eine schlechte Beurteilung oder eine Disziplinarmaßnahme wirksam wird. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

b) Bedienstete nach Artikel 44

Lehnt der Generalsekretär eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz b) ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem im Anhang 1 zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter legt erforderlichenfalls Verfahrensvorschriften fest, die in diesem Kapitel oder im Anhang 1 zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

c) Bedienstete nach Artikel 10 und Bedienstete, die Mitglied des Personalausschusses sind

Lehnt der Präsident der Zentralkommission eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz c) und d) ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem in Anhang 1 zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter befindet auch über alle Verfahrensfragen, die in diesem Kapitel oder im Anhang zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

[Artikel 40 bis 45 unverändert]
[Anhang 1 und 2 unverändert]

Anhänge zur Personalordnung

Anhang 3

Personalausschussordnung

Artikel 1

Aufgaben

1. Laut Artikel 36 der Personalordnung des Sekretariats der Zentralkommission („Personalordnung“) vertritt der Personalausschuss die kollektiven Interessen der in den Artikeln 12 und 44 der Personalordnung genannten Bediensteten und trägt durch seine Mitarbeit zum reibungslosen Dienstbetrieb bei, indem er diesen Bediensteten die Möglichkeit gibt, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen.
2. Der Personalausschuss beteiligt sich außerdem an der Organisation sozialer Aktivitäten und kultureller Unternehmungen zum Wohl aller Bediensteten.
3. Der Generalsekretär muss den Personalausschuss in folgenden Fällen um Stellungnahme ersuchen:
 - a. vor der Fällung einer Entscheidung, die sich direkt auf die berufliche Situation, die Arbeitsbedingungen, die Ausbildung oder die soziale Absicherung der Bediensteten auswirkt, insbesondere wenn die Entscheidung eine Änderung der Personalordnung, der Dienstbezüge, der Zulagen und Beihilfen oder des Systems der Sozialen Sicherheit betrifft;
 - b. zu jeder Schwierigkeit, welche die Auslegung oder Anwendung der Personalordnung betrifft.
4. Ersucht der Generalsekretär den Personalausschuss um eine Stellungnahme, so setzt er unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der dem Ausschuss unterbreiteten Frage die Frist fest, innerhalb welcher die Stellungnahme abzugeben ist. Die Frist, innerhalb welcher die Stellungnahme abzugeben ist, darf, außer mit Zustimmung des Personalausschusses, nicht weniger als fünfzehn Arbeitstage betragen. Wird innerhalb der festgesetzten Frist keine Stellungnahme abgegeben und wurde kein Antrag auf Verlängerung gestellt, wobei dieser maximal acht Arbeitstage umfassen darf, fällt der Generalsekretär seine Entscheidung.
5. Der Personalausschuss kann von sich aus den Generalsekretär über jede das Personal betreffende Frage und insbesondere jede Schwierigkeit, welche die Auslegung oder Anwendung der Personalordnung betrifft, unterrichten.
6. Der Personalausschuss wird im Vorfeld, das heißt mindestens acht Arbeitstage vor der Annahme schriftlich von jeder Entscheidung informiert, die sich indirekt auf die berufliche Situation, die Arbeitsbedingungen, die Ausbildung oder die soziale Absicherung der Bediensteten auswirken kann.
7. Der Generalsekretär ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um dem Personalausschuss den Zugang zu den für die Erfüllung seiner Aufgaben relevanten Dokumenten zu gewährleisten.

Artikel 2

Zusammensetzung

1. Der Personalausschuss besteht aus zwei ordentlichen Mitgliedern und einem stellvertretenden Mitglied. Ihm gehören ein ordentliches Mitglied der Kategorie A oder L und ein ordentliches Mitglied der Kategorie B oder C an. Hinsichtlich der Kategorie des stellvertretenden Mitglieds gibt es keine Vorgaben.
2. Die Mitglieder des Personalausschusses werden in geheimer Abstimmung von den Bediensteten nach Artikel 12 der Personalordnung gewählt, die seit mindestens sechs Monaten bei der ZKR beschäftigt sind. Bedienstete in Mutterschafts- oder Erziehungsurlaub, im Krankenstand oder in längerfristiger Freistellung sind ebenfalls zur Stimmabgabe berechtigt.

Artikel 3

Rechte und Pflichten

1. Den Mitgliedern des Personalausschusses dürfen aufgrund ihrer Mitgliedschaft keine Nachteile in Bezug auf ihre berufliche Situation oder den Fortgang ihrer beruflichen Laufbahn entstehen.
2. Die im Rahmen des Personalausschusses ausgeübten Aufgaben werden als integraler Bestandteil der Dienste betrachtet, die im Interesse der Zentralkommission zu leisten sind.
3. Die Mitglieder des Personalausschusses haben auch nach Ausscheiden aus ihren Funktionen im Personalausschuss über die Tatsachen und Angelegenheiten, die ihnen in Ausübung oder anlässlich der Ausübung ihrer Funktionen zur Kenntnis gelangt sind, Geheimhaltung zu wahren.

Artikel 4

Dauer des Mandats

1. Das Mandat der Personalausschussmitglieder (ordentliche und stellvertretendes) beginnt mit dem Datum der Bekanntgabe des Wahlergebnisses und endet drei Jahre nach diesem Datum. Dieses Mandat endet außerdem im Todesfall, bei einem freiwilligen Rücktritt von den Funktionen im Personalausschuss oder mit der Beendigung des Dienstverhältnisses bei der Zentralkommission.
2. Wenn das Mandat der Mitglieder des Personalausschusses das normale Fristende erreicht, bevor ein neuer Personalausschuss gewählt werden konnte, verbleiben die ausscheidenden Mitglieder solange in ihren jeweiligen Funktionen, bis sie von den neu gewählten Mitgliedern abgelöst werden.
3. Wird der Sitz eines ordentlichen Mitgliedes frei, bestimmt der Personalausschuss das stellvertretende Mitglied als ordentliches Mitglied.
4. Wenn der Ausschuss nur noch zwei Mitglieder besitzt, kann er den Generalsekretär bitten, Neuwahlen anzuberaumen, um den freien Sitz oder den gesamten Ausschuss neu zu besetzen. Im Fall einer teilweisen Neubesetzung erhalten die gewählten Mitglieder das Mandat der Mitglieder, deren Sitz sie einnehmen.

Artikel 5

Wahlen

1. Der Generalsekretär veröffentlicht fünfzehn Arbeitstage vor den Wahlen eine Mitteilung mit der Aufforderung zur Kandidatur. Dabei werden auch der Standort der Urne sowie Datum und Uhrzeit der Eröffnung bzw. des Abschlusses der Abstimmung mitgeteilt.
2. Sämtliche Bediensteten nach Artikel 12 der Personalordnung, die seit mindestens sechs Monaten bei der ZKR beschäftigt sind, können für die Mitgliedschaft im Ausschuss kandidieren. Bedienstete jedoch, die zwei aufeinanderfolgende Mandate im Personalausschuss innehatten sowie Bedienstete, die sich im Krankenstand befinden oder aus anderen Gründen für mehr als sechs Monate beurlaubt sind, können nicht gewählt werden. Die Kandidaturerklärung muss schriftlich eingereicht werden, vom Kandidaten unterzeichnet sein und spätestens am achten Arbeitstag vor der Abstimmung an den Generalsekretär gesendet werden.
3. Der Generalsekretär prüft die Kandidaturen. Er schließt die aus, die die Bedingungen der vorliegenden Regelung nicht erfüllen. Er erstellt die Liste der Kandidaten und veröffentlicht mindestens vier Arbeitstage vor der Abstimmung. Auf den Namen des Kandidaten folgt die Erwähnung der Kategorie, welcher der Kandidat angehört (A, L, B bzw. C).
4. Die Wahl wird annulliert, wenn weniger Kandidaturen eingereicht wurden als freie Sitze vorhanden sind. In diesem Fall könnte nach Konsultation des gesamten Personals eine neue Wahl anberaumt werden.
5. Der Name des jeweiligen Wählers wird bei Abgabe des Wahlscheins an der Urne abgehakt. Die Gültigkeit der Wahlen ist abhängig von der Teilnahme der Mehrheit der wahlberechtigten Bediensteten. Kommt keine Mehrheit zustande, werden die Wähler zu einer neuen Wahlrunde aufgerufen; diese muss möglichst kurzfristig stattfinden.
6. Das Verschließen und Versiegeln der Urne vor der Abstimmung sowie die Öffnung und Auszählung nach der Abstimmung nimmt der Generalsekretär vor. Die Vorgänge sind öffentlich, Zeitpunkt und Ort werden bekanntgegeben.
7. Das Wahlergebnis wird vom Generalsekretär unmittelbar nach der Auszählung der Stimmen öffentlich bekanntgegeben.
8. Als ordentliches Mitglied wird der Kandidat gewählt, der in jeder Kategorie laut Artikel 2, Absatz 2 die höchste Anzahl der Stimmen erlangt hat. Als stellvertretendes Mitglied wird derjenige Kandidat gewählt, der nicht als ordentliches Mitglied bestellt wurde und die höchste Anzahl der Stimmen erlangt hat.
9. Die Wahl wird annulliert, wenn die drei Sitze nicht besetzt werden können. In diesem Fall wird möglichst kurzfristig eine neue Wahl angesetzt.
10. Die Gültigkeit der Wahl kann innerhalb von drei Tagen nach Veröffentlichung der Ergebnisse angefochten werden.
11. Jeder Einspruch muss schriftlich an den Generalsekretär und den Präsidenten der Zentralkommission gerichtet werden. Der Generalsekretär äußert sich zu dem Einspruch innerhalb von acht Tagen nach Erhalt. Gegen seine Entscheidung kann jedoch nach dem in Artikel 38 Absatz c) der Personalordnung beschriebenen Verfahren beim Präsidenten der Zentralkommission Beschwerde eingelegt werden.
12. Die Einsprüche haben keine aufschiebende Wirkung in Hinblick auf die Einsetzung des neu gewählten Personalausschusses.

Artikel 6

Ausführungsmodalitäten

1. Die Mitglieder des Personalausschusses (ordentliche und stellvertretendes) bestimmen aus den ordentlichen Mitgliedern gemeinsam den Präsidenten.
2. Der Generalsekretär empfängt die Mitglieder des Personalausschusses (ordentliche und stellvertretendes) mindestens zweimal im Jahr, grundsätzlich im Februar und im September.
3. Der Generalsekretär und der Präsident des Personalausschusses erstellen einvernehmlich gemeinsam die Tagesordnung für die Sitzung. Diese Tagesordnung wird mindestens fünfzehn Arbeitstage vor der Sitzung erstellt.
4. Der Präsident des Personalausschusses erstellt eine Sitzungsniederschrift und übersendet diese nach Billigung durch den Generalsekretär an alle Bediensteten.
5. Auf schriftlichen Antrag des Generalsekretärs oder des Präsidenten des Personalausschusses kann ad hoc eine Sitzung organisiert werden, um ein bestimmtes Thema zu besprechen. Die Sitzung muss schnellstmöglich stattfinden, spätestens jedoch fünfzehn Arbeitstage nach Eingang des schriftlichen Antrags.
6. Der Personalausschuss organisiert mindestens zweimal im Jahr eine Personalvollversammlung, wenn möglich vor der regulären Sitzung mit dem Generalsekretär.
7. Der Personalausschuss ist Mitglied in maximal zwei Organisationen, denen Personalverbände internationaler Organisationen angehören.
8. Der Präsident des Personalausschusses oder ein anderes Mitglied des Personalausschusses (ordentlich oder stellvertretend) kann jährlich an einer Veranstaltung teilnehmen, die Reisekosten dafür werden aus den für den Personalausschuss bereitgestellten Mitteln gezahlt.
9. Der Unterausschuss für Verwaltungsfragen plant jedes Jahr einen Zeitraum ein, der in der Tagesordnung angegeben wird, um Gespräche mit den ordentlichen Mitgliedern und dem stellvertretenden Mitglied des Personalausschusses zu führen. Die unter diesem Tagesordnungspunkt zu besprechenden Themen werden vom Präsidenten des Personalausschusses in Abstimmung mit dem Vorsitzenden des Unterausschusses für Verwaltungsfragen festgelegt, dem Personalausschuss werden die relevanten Unterlagen zur Verfügung gestellt.

PROTOKOLL 22

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2019

Beschluss

Die Zentralkommission

hat den Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2019 zur Kenntnis genommen, der hiermit auf **51.000,- €** festgeschrieben wird.

Der Beitrag der betreffenden Mitgliedstaaten beläuft sich auf je **8.500,- €**

PROTOKOLL 23

Ernennung und Entschädigung des Schlichters und des stellvertretenden Schlichters

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf das Abkommen über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) (Beschluss 2014-II-25),

gestützt auf das Schlichtungsverfahren (Anhang 1 zur Personalordnung) und insbesondere auf Artikel 12 dieses Verfahrens,

auf Vorschlag ihres Haushaltsausschusses,

nimmt Kenntnis von der Ernennung von Frau Mireille Heers als Schlichter und von Herrn Thomas Laker als stellvertretender Schlichter durch den Präsidenten des Verwaltungsgerichts des Europarates,

verweist zur Festsetzung der Entschädigung des Schlichters und des stellvertretenden Schlichters auf die am Tage der Befassung des Schlichters geltende überarbeitete Verordnung des Europarates über die Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten der Mitglieder des Verwaltungsgerichts, die zu Lasten des Haushalts des Europarates reisen, und insbesondere auf ihren Teil III über die Tagessätze.

Anlage

Anlage zu Protokoll 23

Überarbeitete Verordnung über die Erstattung der Reise- und Aufenthaltskosten der Mitglieder des Verwaltungsgerichts, die zu Lasten des Haushalts des Europarates reisen

I. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Die Mitglieder des Verwaltungsgerichts (nachstehend „Mitglieder“ genannt), die im Namen und auf Kosten der Organisation reisen, müssen sicherstellen, dass ihre Reise so wirtschaftlich wie möglich organisiert wird. Die Reisekostenerstattung und die Tagegelder werden nach Maßgabe der Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ausgezahlt.

II. VERKEHRSMITTEL UND REISEKOSTEN

Artikel 2

1. Die Mitglieder haben unter den nachstehenden Bedingungen Anspruch auf Erstattung ihrer Reisekosten, die zwischen der in der Adresse der Einberufung (nachstehend „Abfahrtsort“ genannt) und dem Sitzungsort entstehen.

2. Reist ein Mitglied aus persönlichen oder geschäftlichen Gründen von einem anderen Ort als seinem Abfahrtsort zur Sitzung oder kehrt nach der Sitzung an einen anderen Ort zurück, so ist die Höhe der Reisekostenerstattung auf die Kosten begrenzt, die ihm von seinem Abfahrtsort aus entstanden wären. In bestimmten außergewöhnlichen und hinreichend begründeten Fällen können die Mitglieder vorbehaltlich der vorherigen Zustimmung des Generalsekretärs die Erstattung auf der Grundlage der tatsächlich durchgeführten Reiseroute beantragen.

3. Für eine Sitzung werden die Reisekosten nur einem Mitglied erstattet. Wird ein Mitglied während einer Sitzung durch ein anderes Mitglied ersetzt, hat dieses keinen Anspruch auf Erstattung der Reisekosten.

Artikel 3

Jedem Antrag auf Erstattung der Reisekosten mit allen Verkehrsmitteln sind eine Kopie des Tickets und ein Beleg über den gezahlten Betrag beizufügen (z.B. Originalrechnung oder beglaubigte Kopie der Rechnung, Kreditkartenzahlungsbeleg oder Kontoauszug). In keinem Fall darf die Erstattung die Summe der tatsächlich entstandenen Kosten überschreiten.

Artikel 4

1. Zugreise

Eine Erstattung von Zugfahrten in der 1. Klasse ist zulässig. Bei einer Fahrtdauer von mehr als 6 Stunden zwischen 22.00 und 7.00 Uhr dürfen die Kosten für einen Schlafwagen erstattet werden.

2. Flugreise

Es werden die Tarife der Economy Class erstattet.

In den folgenden Fällen kann sich die Erstattung jedoch nach den Tarifen der Business Class richten:

- für Direktflüge mit einer Dauer von mehr als 7 Stunden;
- für Flüge von mehr als 15 Stunden (mit mehr als einem Flug inkl. Umsteigezeit);
- aus gesundheitlichen Gründen, die durch ein ärztliches Attest bestätigt werden, das dem Erstattungsantrag beizufügen ist.

Die Flugroute muss zur Begründung der Flugzeit oder der gesamten Reisezeit vorgelegt werden.

Nicht erstattet werden Übergepäckkosten, es sei denn, es liegen stichhaltige Gründe vor, die im Interesse des Dienstes liegen.

3. Schiffsreise

Die Kosten für eine Schiffsreise werden nur bis zur Höhe des im vorstehenden Absatz 2 festgelegten pauschalen Höchstbetrags des Flugpreises erstattet. Bei Reisen mit dem Auto werden die Kosten für den Transport per Schiff nicht erstattet (siehe Artikel 6 Absatz 1).

Artikel 5

1. Die beim Wechsel des Transportmittels entstehenden Umsteigekosten und Transportkosten, die für die Fahrt vom Abfahrtsort bzw. vom Sitzungsort zum Bahnhof oder Flughafen anfallen, werden durch die Tagegelder für die Teilnahme an der Sitzung gedeckt und daher nicht direkt erstattet. Übersteigen diese Ausgaben jedoch 20 % des Betrags der Tagegelder, so kann dieser Mehrbetrag nach vorheriger Zustimmung des Generalsekretärs und gegen Vorlage von Belegen erstattet werden.

2. Die während der Sitzungstage anfallenden lokalen Transportkosten werden durch die Tagegelder für die Teilnahme an der Sitzung gedeckt und daher nicht direkt erstattet.

Artikel 6

1. Nutzt ein Mitglied bei einer Entfernung von mehr als 30 Kilometern pro Fahrt andere Verkehrsmittel als die öffentlichen Verkehrsmittel, so werden seine Reisekosten pauschal auf der Grundlage einer vom Ministerkomitee jährlich festgelegten Kilometerpauschale erstattet. Hin- und Rückfahrten über 1600 Kilometer werden auf der Grundlage des Flugpreises der Economy-Klasse der nächstgelegenen Flughäfen erstattet, es sei denn, der Generalsekretär hat vorher die Erstattung auf der Grundlage der Kilometerpauschale genehmigt. Eine Fahrt von weniger als 30 Kilometern pro Fahrt wird nicht vergütet.

2. Die für die Berechnung der Tagegelder zugrunde gelegte Fahrzeit ist die Gesamtkilometerzahl geteilt durch 90 und darf 24 Stunden nicht überschreiten.

3. Sonstige Auslagen, wie Maut- und Parkgebühren, werden nur mit vorheriger Zustimmung des Generalsekretärs erstattet, sofern keine andere Möglichkeit besteht. Jedem Antrag ist ein Nachweis über die tatsächlich ausgegebenen Beträge beizufügen.

4. Wenn zwei oder mehr Mitglieder, die Anspruch auf Erstattung der Reisekosten haben, dasselbe Fahrzeug benutzen, wird die Erstattung nur an die für das Fahrzeug verantwortliche Person mit einem Zuschlag von 10% für jede beförderte Person vorgenommen.

5. Die Nutzung des Fahrzeugs erfolgt auf eigene Gefahr. Der Europarat übernimmt keine Haftung für möglicherweise auf der Reise eingetretene Unfälle.

III. TAGEGELDER

Artikel 7

1. Für die Dauer der Sitzung erhalten die Mitglieder eine Entschädigung zu einem vom Ministerkomitee jährlich festgelegten Tagessatz (ab dem 1. Januar 2013 geltender Tagessatz: 323€¹). Dieser Betrag gilt unabhängig vom Sitzungsort. Die nicht unter Sitzungstage fallenden Tage werden mit einem Tagessatz von 175€ vergütet¹.

2. Werden Mitglieder in offizieller Eigenschaft zur Teilnahme an Sitzungen oder Veranstaltungen außerhalb des Sitzungsprogramms des Verwaltungsgerichts eingeladen, beträgt das Tagegeld 323€² und kommt unter den gleichen Bedingungen wie unter Absatz 1 zur Anwendung. Wenn sie an Sitzungen oder Veranstaltungen in persönlicher Eigenschaft teilnehmen, aber ihnen eine Erstattung ihrer Ausgaben aus dem Haushalt des Europarates gewährt wurde, beträgt das Tagegeld 175 €³.

3. Die Auszahlung dieses Tagegeldes deckt alle Kosten, die den Mitgliedern für die Teilnahme an der Sitzung entstehen, mit Ausnahme der oben genannten Reisekosten. In begründeten Ausnahmefällen und nach vorheriger Zustimmung des Generalsekretärs können die Mitglieder jedoch einen zusätzlichen Antrag auf Erstattung stellen, wenn die Gesamtkosten der Unterkunft (Zimmer und Frühstück, einschließlich Steuern) mehr als 60 % des für die Sitzung zu zahlenden Tagegeldes betragen. Diesen Anträgen sind Originalrechnungen beizufügen, aus denen die tatsächlich gezahlten Beträge für die Unterkunft hervorgehen.

Artikel 8

1. Die Dauer des Zeitraumes, für den ein Anspruch auf Tagegeld entsteht, wird folgendermaßen bestimmt:
 - i. Die Mitglieder haben Anspruch auf ein Tagegeld für jeden 24-Stunden-Zeitraum, der innerhalb ihrer Hin- und Rückreise zur Sitzung liegt. Die Dauer des Anspruchs auf Tagegelder darf die für die Teilnahme an der Sitzung erforderliche Mindestdauer nicht überschreiten, wobei als Grundlage für die Berechnung der Erstattung der Reisekosten die Beförderungsmittel im Sinne der vorstehenden Bestimmungen dienen.
 - ii. Das Tagegeld wird nicht für einen Zeitraum von weniger als vier Stunden gezahlt.
 - iii. Beträgt die Dauer der Reise vier Stunden oder mehr, aber weniger als acht Stunden und schließt die Hotelunterkunft nicht ein, so erhalten die Mitglieder ein Viertel des Tagegeldes. Dasselbe gilt für einen Zeitraum von mindestens vier Stunden und weniger als acht Stunden über eine Dauer von 24 Stunden oder einem Vielfachen von 24 Stunden hinaus.
 - iv. Beträgt die Dauer der Reise acht Stunden oder mehr, aber weniger als 24 Stunden und schließt die Hotelunterkunft nicht ein, so erhalten die Mitglieder die Hälfte des Tagegeldes. Dasselbe gilt für einen Zeitraum von mindestens acht Stunden und weniger als vierundzwanzig Stunden, über eine Dauer von vierundzwanzig Stunden oder einem Vielfachen von vierundzwanzig Stunden hinaus.
 - v. Beträgt die Dauer der Reise vier Stunden oder mehr, aber weniger als 24 Stunden und schließt die Hotelunterkunft ein, so wird den Mitgliedern das volle Tagegeld gewährt. Dasselbe gilt für einen Zeitraum von mindestens vier Stunden und weniger als vierundzwanzig Stunden über eine Dauer von vierundzwanzig Stunden oder einem Vielfachen von vierundzwanzig Stunden hinaus.

¹ Am 1. Januar 2010 geltender Tagessatz.

² Am 1. Januar 2010 geltender Tagessatz.

³ Am 1. Januar 2010 geltender Tagessatz.

2. Bei Reisen auf dem Luft-, Schienen- und Seeweg wird die Dauer der Hin- und Rückreise für die Berechnung des Tagegeldes pauschal um zwei Stunden erhöht.

3. Die Mitglieder müssen alle Unterkünfte und Mahlzeiten, die sie kostenlos erhalten, angeben. Werden den Mitgliedern Unterkunft oder Verpflegung kostenlos zur Verfügung gestellt, werden die Taggelder um folgende Beträge gekürzt, sofern der Generalsekretär nichts Gegenteiliges beschlossen hat,

-	Unterkunft (50 % des Tagegeldes)	87,50 € ¹ pro Nacht
-	Mahlzeiten (Mittag- oder Abendessen) (15 % des Tagegeldes)	26,25 € ² pro Mahlzeit

IV. SONSTIGE AUSGABEN

Artikel 9

1. Sonstige Kosten, die den Mitgliedern durch die Teilnahme an der Sitzung entstehen (z.B. notwendige Visagebühren und Impfkosten), werden erstattet. Den diesbezüglichen Anträgen sind Unterlagen beizufügen, aus denen die tatsächlich gezahlten Beträge hervorgehen.

2. Die Kosten für Versicherung, Vertretung, Kommunikation per Telefon oder Fax, Nutzung des Internets und Anmietung von Sitzungssälen werden nicht erstattet.

V. KRANKHEIT UND UNFALL

Artikel 10

Bei Reisen im Namen des Europarats sind die Mitglieder für die mit diesen Reisen verbundenen besonderen Risiken durch eine von der Organisation in ihrem Namen abgeschlossene Versicherung abgesichert. Sie sind jedoch dafür verantwortlich, dass die Versicherung, der sie in ihrem Herkunftsland angehören, in erster Linie die während der Reise bzw. während der Sitzung anfallenden Krankheits- und Unfallkosten übernimmt.

VI. ERSTATTUNGSBEDINGUNGEN

Artikel 11

Die in den vorstehenden Artikeln genannten Kosten werden auf der Grundlage einer vom Mitglied vorgelegten Erklärung erstattet, deren Richtigkeit und Wahrheitsgetreue von ihm bestätigt werden und der alle gemäß der Verordnung erforderlichen Belege beizufügen sind.

¹ Am 1. Januar geltender Satz.

² Am 1. Januar geltender Satz.

PROTOKOLL 24

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2017

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2017.

Anlage

**Bericht über die Tätigkeit
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
im Jahre 2017**

**I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION
UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2017**

PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

Herr DÜRLER, Chef des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes beim Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten und Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit 1. Januar 2016 das Amt des **Präsidenten** wahr.



Herr WEHRMANN, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Leiter der deutschen Delegation bei der ZKR, nimmt seit 1. Januar 2016 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.



DELEGATIONEN

Herr ORTOLLAND, Unterabteilungsleiter für See- und Binnenschifffahrtsrecht bei der Direktion für Rechtsangelegenheiten des Ministeriums für Europa und auswärtige Angelegenheiten von Frankreich, wurde mit Wirkung vom 27. Januar zum Stellvertretenden Kommissar von Frankreich bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn GUYONVARCH, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr HEINZ, Leiter der Unterabteilung „Strategie und Planung“ in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, wurde mit Wirkung vom 1. Februar zum Kommissar von Deutschland bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn WEMPE, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr LEANDRI, Vorsitzender des Comité des Armateurs Fluviaux, wurde mit Wirkung vom 1. August zum Kommissar von Frankreich ernannt, als Nachfolger von Herrn MORIN, der in Ruhestand getreten ist.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2017 folgendermaßen zusammen:

DEUTSCHLAND

Kommissare: Herr WEHRMANN, **Vizepräsident**
Herr HEINZ,
Herr HÖNEMANN,
Herr KAUNE,
Stellvertretende Kommissare: Herr HÄUSLER,
Herr KLICHE;

BELGIEN

Kommissare: Herr LECHAT,
Frau HOET,
Herr LEDENT,
Herr VERSCHUEREN,
Stellvertretende Kommissare: Frau COENEN,
Herr VAN DEN BORRE;

FRANKREICH

Kommissare: Herr ALABRUNE,
Frau PEIGNEY-COUDERC,
Herr LEANDRI,
Herr ROUAS,
Stellvertretende Kommissare: Herr ORTOLLAND,
Herr PIET;

NIEDERLANDE

Kommissare: Frau GIJSBERS,
Herr TEN BROEKE,
Herr POST,
Herr VAN DOORN,
Stellvertretende Kommissare: Frau LUIJTEN,
Herr MENSINK;

SCHWEIZ

Kommissare: Herr DÜRLER, **Präsident**
Herr BÜHLER,
Herr HADORN,
Herr KRATZENBERG,
Stellvertretende Kommissare: Frau MUNGENAST,
Herr SUTER;

Das Sekretariat wurde zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär: Herr GEORGES
Stellvertretende Generalsekretärin: Frau MOOSBRUGGER
Chefingenieur: Herr PAULI

II) TÄTIGKEITEN DER ZENTRAKKOMMISSION

1) Sitzungen der Gremien der ZKR: Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen und Arbeitsgruppensitzungen, Beratende Konferenz und Partnerschaftssitzungen

a) **Plenarsitzungen**

ORDENTLICHE FRÜHJAHRSPLENARSITZUNG

Die Zentralkommission hielt ausnahmsweise am 31. Mai in Schaffhausen (Schweiz), auf Einladung der schweizerischen Präsidentschaft, unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER ihre ordentliche Frühjahrsplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

- für die Europäische Kommission, die Frauen KOPCZYNSKA und ROSCA,
- für die Donaukommission, Herr STEMMER,
- für die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins, Frau ROHN-BROSSARD,
- für die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, Herr DIONORI,
- für die Moselkommission Frau BRÜCKNER.

ORDENTLICHE HERBSTPLENARSITZUNG

Die Zentralkommission hielt am 7. Dezember in Straßburg unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER ihre ordentliche Herbstplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

- für die Europäische Kommission, Frau ROSCA,
- für die Donaukommission, Herr STEMMER,
- für die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, Frau IVANOVA,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER,

b) **Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR**

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen:

AUSSCHÜSSE

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER, am 30. Mai in Schaffhausen und am 6. Dezember in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 9. Mai und am 24. Oktober in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER, am 22. März in Straßburg, am 30. Mai in Schaffhausen, am 11. Oktober und am 6. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn MORIN, am 21. März in Straßburg, am 30. Mai in Schaffhausen und unter dem Vorsitz von Herrn LEANDRI, am 10. Oktober und 6. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE, am 21. März und unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK, am 18. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ROUAS, am 19. April und am 13. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 20. April und unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER, am 12. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 19. April und unter dem Vorsitz von Herrn KRATZENBERG, am 12. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau COENEN, am 22. März und am 11. Oktober in Straßburg;

gemeinsame Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: am 29. Mai und am 5. Dezember in Straßburg;

ARBEITSGRUPPEN

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn MAILLARD, vom 7. bis 9. Februar und vom 30. bis 31. August in Straßburg, mit einer Sitzung der Untergruppe „Aktualisierung des Bußgeldkatalogs“ am 29. August;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn STUURMAN, am 7. März: Anhörung zur „Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf Tankschiffe“ und 8. März, am 21. und 22. Juni, am 19. und 20. September sowie am 12. und 13. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn HENRY, am 23. Februar, am 30. Juni und 30. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn MAILLARD, am 2. März und unter dem Vorsitz von Herrn WISSELMANN, am 21. und 22. September in Straßburg;

c) Beratende Konferenz

Die ordnungsgemäße Beratende Konferenz mit den anerkannten Verbänden tagte am 10. Oktober in Straßburg unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

d) Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften mit ZKR-Beteiligung

ISGINTT

das Steuerungskomitee des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT/SC), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGERS, am 19. Januar und am 19. Juli in Rotterdam;

die Arbeitsgruppe (ISGINTT/WG), unter dem Vorsitz von Herrn BOUMAN, am 21. März in Rotterdam;

ADN

der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN-SA)), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, vom 23. bis 27. Januar und vom 28. bis 31. August in Genf;

der Verwaltungsausschuss des Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, am 27. Januar und unter dem Vorsitz von Herrn BIRKLHUBER, am 31. August in Genf;

die Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Binnentankschiffen“ (ADN), unter dem Vorsitz von Frau BRANDES, am 20. und 21. April in Berlin;

die Informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“, unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, am 19. und 20. April in Berlin;

die Informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, am 22. und 23. März in Straßburg;

2) Durch die Zentralkommission organisierte Veranstaltungen

TREFFEN MIT DEM GENERALSEKRETARIAT DER EUROPÄISCHEN VOLKSPARTEI DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS (EVP)

Am 14. September fand in Straßburg ein Treffen zwischen einigen Mitgliedern des Generalsekretariats der Europäischen Volkspartei (EVP) des Europäischen Parlaments und dem Sekretariat der ZKR statt.

Ende 2017 wurden Besuche der Ständigen Vertretungen Deutschlands, Belgiens und der Niederlande bei der Europäischen Union organisiert. Treffen mit der Ständigen Vertretung Frankreichs bei der EU und der Schweizerischen Mission bei der EU sind für Anfang 2018 geplant.

3) Spezifische Schwerpunkte des Jahres

EUROPÄISCHER AUSSCHUSS ZUR AUSARBEITUNG VON STANDARDS IM BEREICH DER BINNENSCHIFFFAHRT (CESNI)

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde 2015 bei der ZKR eingerichtet, um in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, technische Standards zu erlassen, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der Europäischen Union und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können. Der CESNI-Ausschuss führt die Mitgliedstaaten der ZKR und der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen sowie nichtstaatliche Vertreterorganisationen zusammen. Sein Sekretariat wird von der ZKR geführt.

Der CESNI hat die Aufgabe, gemeinsam auf die Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union hinzuwirken, mit dem Ziel,

- die Sicherheit der Schifffahrt und den Umweltschutz im Bereich des Binnenschiffsverkehrs zu verstärken,
- die Beschäftigung in der Binnenschifffahrt zu fördern und das Gewerbe attraktiver zu gestalten sowie
- die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern.

Der Ausschuss traf 2017 in drei Sitzungen zusammen, unter dem Vorsitz von Herrn NILLES (Delegation Luxemburgs): am 23. März, am 6. Juli und am 18. Oktober in Straßburg.

Er verabschiedete einen neuen Standard technischer Vorschriften für Binnenschiffe, ES-TRIN 2017/1, sowie den Test Standard für Inland AIS.

Der Ausschuss setzte eine nichtständige Arbeitsgruppe für elektronische Systeme an Bord von Binnenschiffen (CESNI/PT/Elec) ein. Die Hauptaufgabe dieser Arbeitsgruppe besteht darin, einen Entwurf technischer Vorschriften für elektronische Systeme (Kapitel 12 des ES-TRIN) zu erstellen.

Für 2018 steht die Verabschiedung mehrerer Standards für Berufsbefähigungen durch den Ausschuss an. Diese Standards werden unmittelbar in die delegierten Rechtsakte der neuen EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt aufgenommen werden, deren formelle Annahme im Rat der EU am 4. Dezember erfolgte.

Serbien und die Ukraine erlangten 2017 den Status von Beobachterstaaten.

ARBEITSGRUPPEN VON CESNI

Die Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT), unter dem Vorsitz von Frau HERRMANN (deutsche Delegation), am 21. und 22. Februar, am 28. und 29. Juni, am 27. und 28. September sowie vom 28. bis 30. November in Straßburg;

Darüber hinaus fanden drei Ad-hoc-Sitzungen statt: am 27. Juni in Straßburg eine Ad-hoc-Sitzung zum „Standard für programmierbare elektronische Sicherheitssysteme und IKT-Ausrüstung (Informations- und Kommunikationstechnologien)“, am 26. September in Straßburg eine Ad-hoc-Sitzung zum „Standard für Emissionen von vorhandenen Motoren auf Binnenschiffen als Bezugsgrundlage für freiwillige Initiativen“ und am 28. November in Straßburg eine Ad-hoc-Sitzung zur „Europäischen Schiffsdatenbank (EHDB)“;

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Herrn DABROWSKI (tschechische Delegation), am 2. Februar in Straßburg, am 11. Mai in Budapest, am 7. September in Brüssel und am 16. November in Straßburg;

Zusätzlich arbeiten unter der Aufsicht der Arbeitsgruppe CESNI/QP drei im Jahr 2016 eingerichtete nichtständige Arbeitsgruppen:

- die nichtständige Arbeitsgruppe für medizinische Standards (CESNI/QP/Med), unter dem Vorsitz von Herrn KWAKERNAAT (Delegation der Niederlande), mit Sitzungen am 31. Januar und 6. Juli in Straßburg sowie am 5. September in Brüssel;
- die nichtständige Arbeitsgruppe für Kompetenzstandards (CESNI/QP/Comp), unter dem Vorsitz von Herrn RUSCHE, mit Sitzungen am 1. Februar in Straßburg, am 10. Mai in Budapest, am 6. September in Brüssel und am 15. November in Straßburg;
- die nichtständige Arbeitsgruppe für Simulatorenstandards (CESNI/QP/Simul), unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER (Delegation der Schweiz), mit Sitzungen am 31. Januar in Straßburg, am 12. und 13. Juni in Duisburg sowie am 12. und 13. September in Harlingen.

ANDERE ARBEITEN DER ZKR

STRATEGIE DER ZKR

Anlässlich ihrer Plenartagung hat die ZKR strategische Leitlinien beschlossen, an denen sie ihre künftigen Tätigkeiten ausrichten wird. Die Leitlinien bestätigen einerseits die Mannheimer Akte und ihre Grundprinzipien als Basis auch der künftigen Tätigkeiten der ZKR. Andererseits verdeutlichen die Leitlinien die Absicht der ZKR, ihre besonderen Kompetenzen in ihre enge Zusammenarbeit mit der EU und anderen internationalen Organisationen einzubringen, um eine nachhaltige Rhein- und europäische Binnenschifffahrt zu fördern.

Das Umfeld der Rheinschifffahrt und der ZKR ist einem steten Wandel unterworfen. Die Rheinschifffahrt ist zunehmend in die globale Wirtschaft eingebunden. Politische, rechtliche, soziale und technische Entscheidungen, die die Rheinschifffahrt betreffen, haben mehr denn je eine europäische Komponente. Daher sieht die ZKR die Notwendigkeit, ihre Tätigkeiten an strategischen Leitlinien auszurichten, die diesen Wandel und dessen Gestaltung berücksichtigen.

Ziel der ZKR ist eine ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltige Schifffahrt auf dem Rhein und darüber hinaus. Dementsprechend wird die ZKR auch künftig nationale, regionale und globale Nachhaltigkeitsziele und -initiativen unterstützen, insbesondere durch die Verabschiedung der Vision emissionsfreier Binnenschiffe bis 2050. Die ZKR wird die Vorteile der Binnenschifffahrt als hochwertiger Verkehrsträger weiter fördern und die Verkehrsverlagerung auf die Binnenwasserstraßen unterstützen, indem sie mithilfe von Innovation und Digitalisierung den neuen Herausforderungen begegnet, denen die Binnenschifffahrt gegenübersteht. Auch in Zukunft beabsichtigt die ZKR, das maßgebliche Kompetenzzentrum und die erste Anlaufstelle für alle Belange der Binnenschifffahrt zu sein und dabei ihre Expertise und ihren breiten Erfahrungsschatz in vollem Umfang auszuschöpfen.

Die ZKR wird die strategischen Leitlinien, die ihre Delegationen mit Unterstützung des Sekretariats und auf Initiative ihres Präsidenten seit September vergangenen Jahres erarbeitet haben, der Planung ihrer Arbeiten in den nächsten Jahren zugrunde legen. Sie wird ihre künftigen Arbeitsprogramme und die Gestaltung ihrer Beziehungen zu den Institutionen der EU, insbesondere der Europäischen Kommission, sowie anderen internationalen Organisationen an den Leitlinien ausrichten.

MARKTBEOBACHTUNG FÜR DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

2017 veröffentlichte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zum zweiten Mal in Folge in Zusammenarbeit mit der europäischen Kommission ihren Jahresbericht über die Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt.

Dieser Bericht ist das Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen. Er gibt einen ausführlichen Überblick über die Marktlage sowie über die aktuellen Trends der Binnenschifffahrt während des Jahres 2016. Violeta Bulc, EU-Kommissarin für Mobilität und Verkehr, und Bruno Georges, Generalsekretär der ZKR, veranschaulichten mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

VERÖFFENTLICHUNG DES MARKET INSIGHT/HERBST 2017 DER ZKR

Die ZKR veröffentlichte zudem den neuen Quartalsbericht über die europäische Binnenschifffahrt, der in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission erstellt wurde. Das Market Insight in der Herbstausgabe 2017 liefert eine Reihe von Informationen über die Lage der Binnenschifffahrt zum Jahresbeginn 2017.

GEMEINSAME TAGUNG DER WASSERSCHUTZ- UND SCHIFFFAHRTSPOLIZEIEN DER ZKR-MITGLIEDSTAATEN

Am 9. und 10. November 2017 hielt die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ihre vierjährige Tagung mit den Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien ihrer Mitgliedstaaten und AQUAPOL ab.

Dieses Treffen, das im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin mit Unterstützung der deutschen Delegation stattfand, ermöglichte in vielerlei Hinsicht fruchtbare und bereichernde Diskussionen.

Das Treffen bot eine Plattform für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen den Polizeibehörden. Die erörterten Fragestellungen schlossen sämtliche Verordnungen der ZKR ein (nautische, soziale und technische Vorschriften sowie Vorschriften zum Transport gefährlicher Güter). Darüber hinaus wurden sehr konkrete und aktuelle Fragen aus der Arbeit der Behörden behandelt, wie etwa die Entwicklung der Freizeit- und Wassersportaktivitäten, die Einhaltung der Ruhezeiten oder die Bezeichnung der Fahrzeuge.

Die Veranstaltung hat darüber hinaus einen direkten Meinungs- und Erfahrungsaustausch zwischen den mit der Anwendung der ZKR-Regelungen betrauten Behörden und den Bearbeitern dieser juristischen Texte ermöglicht. Ein Aspekt, der besonders herausgestellt wurde, war die Möglichkeit, Hinweise für die Anpassung der Regelwerke an die verschiedenen technischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen in der Binnenschifffahrt zu geben.

AQUAPOL, das Netzwerk europäischer Wasserschutzpolizeien, beteiligte sich an diesen Beratungen und ermöglichte in den Diskussionen zusätzliche Einsichten.

Zum Schluss würdigten die Teilnehmer den intensiven und qualitativ hochwertigen Austausch, der durch Absprachen zur Implementierung zur Harmonisierung des Rheinschifffahrtsregimes und zur Aufrechterhaltung eines hohen Maßes an Sicherheit entlang der gesamten Wasserstraße beiträgt. Die Teilnehmer kamen überein, sich 2021 erneut zu treffen.

UMFRAGE DER ZKR ZUR AUSTRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG MIT EINEM INLAND AIS-GERÄT UND EINEM ELEKTRONISCHEN KARTENANZEIGESYSTEM:

Die ZKR hat mit Wirkung zum 1. Dezember 2014 eine Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS-Geräten und Inland ECDIS-Geräten bzw. vergleichbaren elektronischen Kartenanzeigeräten eingeführt.

Nachdem diese Entscheidung nun seit zwei Jahren umgesetzt ist, hat die ZKR beschlossen, eine Online-Umfrage durchzuführen, um die Schwierigkeiten für die Benutzer besser einschätzen zu können und den von diesen Vorschriften betroffenen Personen die Möglichkeit zu geben, eigene Verbesserungsvorschläge einzubringen.

In einem Zeitraum von zwei Monaten konnten so über 1000 vollständig ausgefüllte Fragebögen sowie über 400 teilweise ausgefüllte, aber durchaus verwertbare Fragebögen erfasst werden. Mehr als 90 % der Antworten kamen von Schiffsführern. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse kann die ZKR die Vorschriften, die für die Rheinschifffahrt angepasst und in direkter Zusammenarbeit mit dem Gewerbe erstellt wurden, weiterentwickeln und verbessern. Daher können sich alle, die an der Umfrage teilgenommen haben, und darüber hinaus alle Akteure der Binnenschifffahrt, über diese neue und wichtige Informationsquelle freuen.

Mit über 100 Fragen und Antworten in drei Sprachen bot diese Maßnahme eine reiche Vielfalt an Informationen.

Die Auswertung und Zusammenfassung der Ergebnisse der Umfrage wurde elektronisch an alle Teilnehmer verteilt.

Ein zweites Dokument mit den Schlussfolgerungen und Empfehlungen aufgrund der Evaluierung der Inland AIS-Verpflichtung durch die ZKR wird voraussichtlich in der ersten Hälfte 2018 veröffentlicht.

ANPASSUNG DER RHEINSCHIFFFAHRTSVERORDNUNGEN ZUR BERÜCKSICHTIGUNG DES EUROPÄISCHEN STANDARDS DER TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN FÜR BINNENSCHIFFE (ES-TRIN 2017/1)

Auf ihrer Plenartagung im Dezember 2017 hat die ZKR auch drei Beschlüsse angenommen, die eine Anpassung ihrer Verordnungen zur Berücksichtigung des ES-TRIN 2017/1 ermöglichen. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) wurde angepasst, um einen Verweis auf den ES-TRIN 2017/1 aufzunehmen. Die eigentlichen technischen Vorschriften werden durch den Inhalt des Standards abgedeckt und können daher in der RheinSchUO gestrichen werden. Damit erfolgt auch eine stärkere Angleichung an den Rechtsrahmen der EU. Die bisherigen Verweise auf Paragraphen der RheinSchUO in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV), wurden ebenfalls angepasst. Diese Änderungen treten gleichzeitig mit dem Standard am 7. Oktober 2018 in Kraft.

4) Interinstitutionelle Beziehungen

a) **Europäische Kommission**

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingeleitet und 2013 mit der Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2017 sehr intensiv.

Die Zusammenarbeit erfolgt konkret im Rahmen des dreijährigen Servicevertrages (2016-2018). Wie in der Verwaltungsvereinbarung vorgesehen, stellt dieser Vertrag einen mehrjährigen Finanzrahmen dar, der einerseits die verordnungsrechtlichen Arbeiten in den Bereichen Technische Vorschriften und Berufsbefähigungen über den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) und andererseits die Durchführung der Marktbeobachtung auf europäischer Ebene umfasst. Am 5. April in Brüssel und am 15. November in Straßburg fanden zwei Treffen zwischen Vertretern des Sekretariats der ZKR und der GD MOVE statt. Der Zwischenbericht, der nach Ablauf der ersten 18 Monate (d. h. der ersten Hälfte der Vertragslaufzeit) vorgelegt werden sollte, wurde im Oktober von der Europäischen Kommission erfolgreich validiert. Zudem trug das Sekretariat der ZKR durch die in dem Vertrag vorgesehene technische Hilfe aktiv zur Erstellung der Halbzeitbewertung des Aktionsplans NAIADES II der Europäischen Kommission bei.

Darüber hinaus fanden im Rahmen der Kooperationsvereinbarung von 2003 zwei Koordinierungssitzungen statt, am 4. April in Brüssel und am 16. November in Straßburg. Die Zukunftsperspektiven der Zusammenarbeit, kurzfristig (nach 2018) und mittelfristig (nach 2021), waren Gegenstand erster Gespräche und sollten auch 2018 einen wichtigen Platz auf der Tagesordnung einnehmen.

Die Plenarsitzungen der ZKR boten ebenfalls Foren für den Austausch zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission. Im Juni hatten die Vertreter der Europäischen Kommission, Frau KOPCZYNSKA, Leiterin der Direktion „Wasser“ der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE), und Frau ROSCA, Leiterin des Referats „Häfen und Binnenschifffahrt“ selbiger Generaldirektion, Gelegenheit, konstruktiv über die Perspektiven zur Sicherstellung der Kontinuität und Dauerhaftigkeit einer privilegierten Partnerschaft zu diskutieren.

Auf der Herbstplenarsitzung begrüßte Frau Rosca die deutsche Präsidenschaft der ZKR für die kommenden zwei Jahre und unterstrich den Erfolg der Partnerschaft, die viele positive Reaktionen hervorrufe, sowie die Beteiligung und Unterstützung der ZKR in Fragen der europäischen Binnenschifffahrt. Sie würdigte ferner die strategischen Leitlinien der ZKR und deren Fokus auf eine grüne, effiziente und digital vernetzte Binnenschifffahrt.

Neben diesen regelmäßigen Terminen zeugen viele weitere Veranstaltungen und Treffen von der verstärkten Zusammenarbeit. Das Sekretariat vertrat die ZKR bei der Auftaktveranstaltung (*kick-off meeting*) der Expertengruppe NAIADES II am 26. Juni in Brüssel.

Im Rahmen des Rhein-Alpen-Korridors, eines der neun Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), veranstaltete die ZKR am 27. Februar in Rotterdam und am 15. Mai in Duisburg zwei Arbeitstreffen zum Thema Binnenschifffahrt und Binnenhäfen. Diese beiden Treffen bestätigten die zentrale Stellung der ZKR unter den Binnenschifffahrtsakteuren. Am 13. November fand im Sekretariat der ZKR ein Treffen zwischen dem europäischen Koordinator des TEN-V-Rhein-Alpen-Korridors, Herrn WOJCIECHOWSKI, sowie dessen Stellvertreter, Herrn WOJTAS, statt, gefolgt von einem Treffen mit dem Bürgermeister der Stadt Straßburg, Herrn RIES, und dem Präsidenten der Eurométropole, Herrn HERRMANN.

Darüber hinaus besuchte der Generalsekretär Frau KOPCZYNSKA am 13. Januar in Brüssel und Herrn ZAKONJESEK, Kabinettchef der EU-Kommissarin Frau Bulc, am 13. Juli in Brüssel.

b) Moselkommission

Im Rahmen der 2014 unterzeichneten Kooperationsabmachung fand am 20. Oktober in Trier eine vierte gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR statt.

Die Gespräche betrafen die verordnungsrechtlichen und informationstechnischen Arbeiten im Rahmen

- der Schifffahrtspolizei: Harmonisierung der Meldepflicht und Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf Tankschiffe (§ 12.01 RheinSchPV und § 9.05 MoselSchPV), ZKR-Umfrage zur Umsetzung der Entscheidung betreffend die Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und elektronischen Kartenanzeigesysteme, Überarbeitung des Bußgeldkatalogs, einzelfallbezogene Vereinheitlichung der RheinSchPV und der MoselSchPV, Harmonisierung der MoselSchPV / RheinSchPV mit dem ES-TRIN und
- der Marktbeobachtung und des Austauschs statistischer Daten: Die gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen wurde im Laufe des Jahres fortgesetzt.

sowie einen Beitrag zum Zwischenbericht von NAIADES II über das Sekretariat der ZKR.

Das Sekretariat der ZKR war bei den beiden Plenarsitzungen der Moselkommission am 12. Mai in Trier und am 30. November in Senningen vertreten.

c) Donaukommission

Am 7. Juni fand in Budapest ein von der Donaukommission, der Europäischen Kommission (GD MOVE) und der ZKR gemeinsam organisierter Workshop zum Thema *Cooperation in the field of Market Observation for European inland waterway transport – practice and challenges* statt.

Das Sekretariat der ZKR war bei den beiden Plenarsitzungen der Donaukommission am 9. Juni und 13. Dezember in Budapest vertreten.

d) Internationale Kommission für den Schutz des Rheins

Das Sekretariat der ZKR war auf den Plenarsitzungen der IKSJ am 21. und 22. Juni in Karlsruhe und am 19. Oktober in Koblenz vertreten.

e) Savakommission (*International Sava River Basin Commission*)

Das Sekretariat der ZKR traf am 10. November in Zagreb mit den Vertretern des Sekretariats der Savakommission, Herrn ZELJKO, Sekretär, und Herrn MILKOVIC, stellvertretender Sekretär, zusammen.

5) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die mit der Binnenschifffahrt befasst sind);
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden;
- bei Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums (ITF);
- bei der Donaukommission (DK);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR);
- bei der Moselkommission (MK).

6) Verwaltungsvereinbarungen

Das Sekretariat der ZKR nahm an zwei Sitzungen (vom 5. bis 7. April in Prag und am 12. und 13. September in Bonn) des Ausschusses RAINWAT teil, der mit der Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk beauftragt ist.

7) Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat nahm an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC) und insbesondere Smart Rivers Konferenz, 18. bis 22. September, Pittsburgh, Vereinigte Staaten;
- Education in Inland Navigation (EDINNA);
- Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF);
- Europäischer Verband der Binnenhäfen (EFIP);
- Vereinigung europäischer Tanklagerverbände (FETSA);
- Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschiffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR);
- Europäische Binnenschiffahrts-Union (EBU);
- Europäische Schifferorganisation (ESO);
- Verein für europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen (VBW).

**III) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT
DER RHEINSCHIFFER**

Die 73. und 74. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Frau POLIGNÉ (französische Delegation) am 28. März und 26. Oktober in Straßburg statt.

IV) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2017 folgende Mitglieder an:

RICHTER

Herr BALL	Deutschland
Herr DE BAETS	Belgien
Herr WOEHLING	Frankreich
Herr DE SAVORNIN- LOHMANN	Niederlande
Frau STAMM	Schweiz

STELLVERTRETENDE RICHTER

Herr GÖBEL	Deutschland	
Herr BULLYNCK	Belgien	
Herr BANGRATZ	Frankreich	
Herr HAAK	Niederlande	bis zum 6. Dezember 2017 am 7. Dezember 2017 durch Herrn SPRENGER ersetzt
Herr LÖTSCHER	Schweiz	

GERICHTSKANZLER

Frau BRAAT, Rechtsberaterin der ZKR.

SITZUNGEN

Die Berufungskammer tagte unter dem Vorsitz von Frau STAMM am 10. Mai und am 7. November in Straßburg und fällte in letzter Instanz drei strafrechtliche Urteile und ein zivilrechtliches Urteil.

PROTOKOLL 25

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 26

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 7. Dezember 2018 in Straßburg, statt.