



**HERBSTSITZUNG 2020
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2020-II)**

Straßburg, den 2. und 3. Dezember 2020

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (20) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2020

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2020-II)

Straßburg, den 2. und 3. Dezember 2020

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

PLENARTAGUNG IN EINGESCHRÄNKTER ZUSAMMENSETZUNG

I. Herbstplenartagung 2020 der Zentralkommission im Zeichen der covid-19 Pandemie

Protokoll 1 : Herbstplenartagung 2020 der Zentralkommission im Zeichen der covid-19 Pandemie	1
--	---

II. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

Protokoll 2 : Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
---	---

III. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 3 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2019.....	2
Protokoll 4 : Haushalt der Zentralkommission für 2021.....	2
Protokoll 5 : Verlängerung des Mandats des Generalsekretärs.....	2
Protokoll 6 : Änderung der Personalordnung	2

IV Verschiedenes

Protokoll 7 : Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht.....	5
Protokoll 8 : Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	5
Protokoll 9 : Pressemitteilung	5
Protokoll 10 : Termin der nächsten Plenartagung	5

ÖFFENTLICHE PLENARSITZUNG

I. Auswirkungen der covid-19-Pandemie auf die rhein- und europäische Binnenschifffahrt: Bewältigung und Überwindung der Krise

Protokoll 11 : Meinungs austausch zwischen den Teilnehmern über die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Rhein- und Binnenschifffahrt und die Maßnahmen zur Bewältigung und Überwindung der Krise	6
---	---

	Seite
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 12 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	6
Protokoll 13 : Änderung der Geschäftsordnung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt – CESNI.....	6
Protokoll 14 : Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen	8
Protokoll 15 : Neue Regelung des Beschwerderechts	
Protokoll 16: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	15
III. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 17 : Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa.....	22
IV. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 18 : Schifferpatente und Besatzungen	39
V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	
Protokoll 19 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Anzeige von Unfällen (§§ 1.16 und 1.17).....	39
Protokoll 20 : Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt bis zum 31. Dezember 2022	42
Protokoll 21: Aktualisierung des Mandats des Kleinen Schifffahrtsausschusses für die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation.....	43
VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 22; Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1).....	47
Protokoll 23: Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) – Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB).....	51

	Seite
VII. Der Rhein als Wasserstraße	
Protokoll 24: Neubau eines Entnahmebauwerks im rechten Rheinseitendamm in der Stauhaltung Marckolsheim bei Rhein-km 228,300.....	51
Protokoll 25: Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten.....	57
VIII. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	
Protokoll 26 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	59
IX. Meinungsaustausch zwischen den Teilnehmern über die Energiewende in der Binnenschifffahrt	
Protokoll 27 : Meinungsaustausch zwischen den Teilnehmern über die Energiewende in der Binnenschifffahrt.....	79
X. Verschiedenes	
Protokoll 28 : Verschiedenes	79

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2020 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Herbstplenartagung 2020 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19-Pandemie

Beschluss (angenommen im schriftlichen Verfahren am 6. November 2020)

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren im schriftlichen Verfahren gefassten Beschluss 2020-I-1 vom 27. April 2020,

besorgt und im Bedauern darüber, dass die gesundheitlichen Bedingungen, die sie seinerzeit zur Annahme des genannten Beschlusses veranlasst haben, bis heute fortbestehen, und das vor dem Hintergrund einer erneuten Zuspitzung der Pandemie,

unter Hinweis auf die Entschlossenheit ihrer Delegationen und ihres Sekretariats, ihre Arbeit trotz der anhaltenden Einschränkungen voranzubringen,

unter erneuter Bekräftigung, dass sie bei ihren regulären Aktivitäten ein Höchstmaß an Kontinuität wahren sollte, auch im Hinblick auf die Entscheidungsfindung,

begrüßt die Implementierung zuverlässiger und bewährter technischer Lösungen für die erfolgreiche Organisation von Online-Sitzungen,

bekräftigt gleichzeitig ihr Bekenntnis zur Abhaltung ihrer Sitzungen in Straßburg und ihren Wunsch, so bald wie möglich zur Normalität zurückzukehren,

verweist auf Artikel 6 ihrer Geschäftsordnung,

beschließt, ihre Herbstplenartagung am 2. und 3. Dezember 2020 wiederum ausnahmsweise in Form einer Videokonferenz mit Simultandolmetschung abzuhalten.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2019

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2019,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PWC über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2019,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 4

Haushalt der Zentralkommission für 2021

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nimmt den auf 2 742 400 € festgelegten Haushalt an.

Aufgrund einer Haushaltsanpassung mit Entnahme aus dem Reserve- und Investitionsfonds in Höhe von 2 400 € beläuft sich der Beitrag jedes Mitgliedstaats auf 548 000 €, was einer Beitragserhöhung von 2 160 € pro Staat im Vergleich zu 2020 entspricht.

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission beim CIC Est in Straßburg überwiesen.

PROTOKOLL 5

Verlängerung des Mandats des Generalsekretärs

Beschluss

(angenommen im schriftlichen Verfahren am 20. Oktober 2020)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschließt, den Dienstvertrag von Herrn Bruno GEORGES für das Amt des Generalsekretärs mit Wirkung vom 1. November 2020 für eine Dauer von einem Jahr zu verlängern.

PROTOKOLL 6

Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,

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

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.

Anlage zu Protokoll 6

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstaltersstufe	A6	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe	A5	Wert der Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe						13 731	433	11 416	335	2 Jahre
10. Dienstaltersstufe						13 298	433	11 081	335	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						12 865	433	10 746	335	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			14 531	477	2 ans	12 432	433	10 411	335	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			14 054	477	2 ans	11 999	433	10 076	335	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	15 544	641	13 576	477	2 ans	11 566	433	9 742	335	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	14 903	641	13 099	477	2 ans	11 133	433	9 407	222	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	14 262	641	12 621	320	1 an	10 700	278	9 185	222	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	13 621	428	12 302	320	1 an	10 422	278	8 963	222	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	13 193	428	11 982	320	1 an	10 144	278	8 742	222	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	12 765		11 662		1 an	9 866		8 520		1 Jahr

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	A3	Wert der Dienstaltersstufe	A2	Wert der Dienstaltersstufe	A1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	9 808	284	8 622	266	6 893	205	5 158	120	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	9 523	284	8 356	266	6 688	205	5 037	120	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	9 239	284	8 090	266	6 483	205	4 917	120	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 955	284	7 825	266	6 278	205	4 797	120	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 670	284	7 559	266	6 073	205	4 677	120	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 386	284	7 294	266	5 868	205	4 556	120	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 101	284	7 028	266	5 663	205	4 436	120	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 817	191	6 762	177	5 458	135	4 316	120	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 626	191	6 586	177	5 323	135	4 196	120	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 434	191	6 409	177	5 188	135	4 075	120	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 243		6 232		5 054		3 955		1 Jahr

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstaltersstufe	B4	Wert der Dienstaltersstufe	B3	Wert der Dienstaltersstufe	B2	Wert der Dienstaltersstufe	B1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	5 077	126	4 481	113	3 924	99	3 398	84	3 013	77	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 951	126	4 368	113	3 825	99	3 314	84	2 936	77	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 825	126	4 255	113	3 726	99	3 230	84	2 859	77	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 700	126	4 142	113	3 627	99	3 145	84	2 782	77	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 574	126	4 029	113	3 527	99	3 061	84	2 705	77	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 448	126	3 916	113	3 428	99	2 976	84	2 628	77	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 323	126	3 803	113	3 329	99	2 892	84	2 551	77	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 197	126	3 690	113	3 230	99	2 807	84	2 473	77	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	4 071	126	3 577	113	3 130	99	2 723	84	2 396	77	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 946	126	3 464	113	3 031	99	2 638	84	2 319	77	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 820		3 351		2 932		2 554		2 242		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstaltersstufe	C5	Wert der Dienstaltersstufe	C4	Wert der Dienstaltersstufe	C3	Wert der Dienstaltersstufe	C2	Wert der Dienstaltersstufe	C1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 276	100	3 848	90	3 500	82	3 146	72	2 887	68	2 631	63	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 176	100	3 759	90	3 418	82	3 074	72	2 820	68	2 568	63	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 076	100	3 669	90	3 335	82	3 003	72	2 752	68	2 506	63	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	3 975	100	3 579	90	3 253	82	2 931	72	2 685	68	2 443	63	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	3 875	100	3 489	90	3 170	82	2 859	72	2 617	68	2 380	63	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	3 775	100	3 400	90	3 088	82	2 787	72	2 549	68	2 317	63	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	3 674	100	3 310	90	3 006	82	2 715	72	2 482	68	2 255	63	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 574	100	3 220	90	2 923	82	2 643	72	2 414	68	2 192	63	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 474	100	3 130	90	2 841	82	2 572	72	2 347	68	2 129	63	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 373	100	3 041	90	2 759	82	2 500	72	2 279	68	2 066	63	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 273		2 951		2 676		2 428		2 212		2 003		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	8 710	258	6 996	207			3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 452	258	6 789	207			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 193	258	6 582	207			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	7 935	258	6 375	207			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	7 677	258	6 168	207			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 418	258	5 961	207			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 160	258	5 754	207			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	6 902	258	5 547	207			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	6 644	258	5 340	207	4 350	167	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 385		5 133		4 182		1 Jahr

PROTOKOLL 7

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2020 und vom 31. Dezember 2020 auf den 1. Januar 2021 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2020 sowie vom 31. Dezember 2020 auf den 1. Januar 2021 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 8

Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 9

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 10

Termin der nächsten Plenartagung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 11

Meinungsaustausch zwischen den Teilnehmern über die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Rhein- und Binnenschifffahrt und die Maßnahmen zur Bewältigung und Überwindung der Krise

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

Änderung der Geschäftsordnung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt - CESNI

Beschluss

(im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 30. September 2020)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR),

unter Bezugnahme auf die Anfrage der GD MOVE, Direktion D – Waterborne, der Europäischen Kommission betreffs Änderung der CESNI-Verfahren und Einführung eines schriftlichen Abstimmungsverfahrens zur Annahme von Standards,

in der Erwägung, dass es zweckmäßig erscheint, der Anfrage durch die Aufnahme eines neuen Artikels 9a „Schriftliches Verfahren“ in die Geschäftsordnung des CESNI zu entsprechen,

in der Feststellung, dass der für diesen neuen Artikel 9a der Geschäftsordnung des CESNI beschlossene Wortlaut auch eine Änderung des Artikels 9 der Geschäftsordnung des CESNI erfordert,

nach Konsultierung des CESNI gemäß Artikel 12 Absatz 1 seiner Geschäftsordnung zu den an dieser Geschäftsordnung vorzunehmenden Änderungen und nach Erhalt einer befürwortenden Stellungnahme,

beschließt die Annahme des neuen Artikels 9a und des geänderten Artikels 9 der Geschäftsordnung des CESNI und

beauftragt ihr Sekretariat mit der Erstellung und Verteilung einer geänderten Fassung der Geschäftsordnung des CESNI.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

Anlage

**Geschäftsordnung des Europäischen Ausschusses
zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt – CESNI**

Artikel 9

Beschlussfassung

1. Der Ausschuss nimmt die Standards durch einstimmigen Beschluss der an der Sitzung teilnehmenden Mitglieder an. Der Beschluss kann gefasst werden, sobald der EU-Ratsbeschluss nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Schriftform vorliegt.
2. Der Ausschuss bemüht sich, Entscheidungen darüber, ob Standardentwürfe zur Annahme auf die Tagesordnung gesetzt werden sollen, im Konsens zu treffen. Kommt ein Konsens nicht zustande, entscheidet der Ausschuss über diese Angelegenheit mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der an der Sitzung teilnehmenden Mitglieder.
3. Über andere als die in Absatz 1 und 2 bezeichneten Angelegenheiten entscheidet der Ausschuss mit einfacher Mehrheit der Stimmen der an der Sitzung teilnehmenden Mitglieder.

Artikel 9a

Schriftliches Verfahren

1. Abweichend von Artikel 9 Absatz 1 kann der Ausschuss auf begründeten schriftlichen Antrag eines Mitglieds oder der Europäischen Kommission mit Einstimmigkeit der an der Sitzung teilnehmenden Mitglieder ausnahmsweise beschließen, zur Annahme von Standards ein schriftliches Verfahren anzuwenden. Diese Möglichkeit besteht, wenn der Ausschuss in derselben oder einer früheren Sitzung beschlossen hat, die Standardentwürfe gemäß Artikel 9 Absatz 2 zur Annahme auf die Tagesordnung zu setzen.
2. Der Ausschuss setzt eine angemessene Frist für das schriftliche Verfahren auf der Grundlage des erwarteten Zeitpunkts der Billigung des EU-Ratsbeschlusses nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union.
3. Das schriftliche Verfahren kann fortgesetzt und abgeschlossen werden, sobald der EU-Ratsbeschluss nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Schriftform vorliegt. Der Vorsitzende ruft sodann zur Abstimmung auf, wobei er für die Stimmabgabe eine Frist von mindestens 15 Tagen einräumt.
4. Die Standardentwürfe gelten als angenommen, wenn kein Mitglied innerhalb der gesetzten Frist dagegen stimmt.

PROTOKOLL 14

Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 15

Neue Regelung des Beschwerderechts

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht,

in dem Bestreben, die Natur des Beschwerderechts zu verdeutlichen, die Verständlichkeit des Beschwerdeverfahrens zu verbessern und die Prüfung der nach Artikel 45 Buchstabe a der Mannheimer Akte bei ihr eingelegten Beschwerden zu beschleunigen,

beschließt die beigefügte neue Regelung nebst zugehörigem Erläuterungsbericht.

Anlage

Neue Regelung des Beschwerderechts

Artikel 1 Definition und Gegenstand des Antrags

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt prüft in einem konkreten Fall einen Antrag auf Entscheidung über Fragen der Auslegung oder Anwendung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und des abgeleiteten Rechts.

Artikel 2 Identifizierung des Antragstellers

Antragsberechtigt sind Vertragsstaaten, natürliche Personen sowie juristische Personen des privaten oder des öffentlichen Rechts, sofern ein qualifiziertes und konkretes Interesse an der Beantwortung der Fragestellung nachgewiesen wird.

Artikel 3 Einreichung des Antrags

- (1) Der Antrag ist in einer der Amtssprachen der Zentralkommission in Textform beim Sekretariat einzureichen.
- (2) Er muss begründet sein und die maßgeblichen Elemente des rechtlichen und sachlichen Hintergrunds der grundsätzlichen Fragestellung enthalten.
- (3) Er muss gegebenenfalls auch Angaben zu dem Fall im Ausgangsverfahren und zu dem in einem Mitgliedstaat auf nationaler Ebene laufenden Verfahren sowie insbesondere die Kontaktdaten des angerufenen nationalen Gerichts enthalten.
- (4) Dem Antrag sind alle sachdienlichen Unterlagen und Beweise beizufügen.

Artikel 4 Prüfung der Annahme des Antrags

- (1) Das Sekretariat bestätigt den Eingang des Antrags. Es überprüft, ob der Antrag allen inhaltlichen und formalen Anforderungen aus Artikel 1 bis 3 genügt.
- (2) Das Sekretariat setzt den Antragsteller innerhalb einer Frist von vier Wochen davon in Kenntnis, dass sein Antrag vollständig ist, oder fordert ihn erforderlichenfalls auf, den Antrag zu vervollständigen.
- (3) Das Sekretariat übermittelt den Delegationen innerhalb von höchstens sechs Wochen nachdem es den Antragsteller von der Vollständigkeit seines Antrags in Kenntnis gesetzt hat beziehungsweise nachdem die vollständigen Unterlagen eingegangen sind, eine erste Analyse zum Ergebnis der Prüfung der Annahme des Antrags.
- (4) Ist der Antrag offensichtlich nicht annahmefähig, ist der Analyse des Sekretariats ein Vorschlag für eine begründete Antwort an den Antragsteller beizufügen.
- (5) Wird der Antrag als annahmefähig befunden, ist der Analyse des Sekretariats ein Vorschlag für die Ernennung eines Berichterstatters nach Artikel 5 Nummer 1 beizufügen. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass der Berichterstatter der Delegation eines Staates angehört, der nicht von dem Antrag betroffen ist.
- (6) Die Delegationen werden gebeten, innerhalb von vier Wochen schriftlich Stellung zu nehmen. Das Ausbleiben einer Antwort innerhalb von vier Wochen gilt als Zustimmung zur Analyse des Sekretariats und gegebenenfalls zur Ernennung des Berichterstatters.
- (7) Ist der Antrag offensichtlich nicht annahmefähig, richtet das Sekretariat zeitnah eine begründete Antwort an den Antragsteller.

Artikel 5 **Inhaltliche Prüfung des Antrags**

- (1) Wird der Antrag als annahmefähig befunden, wird der Berichterstatter mit der inhaltlichen Prüfung des Antrags beauftragt.
- (2) Der Berichterstatter kann beim Antragsteller und/oder bei den anderen betroffenen Parteien zusätzliche Informationen anfordern.
- (3) Der betroffene Staat legt innerhalb einer vierwöchigen Frist seine Auffassung zu dem Antrag dar.
- (4) Der Berichterstatter legt nach Möglichkeit seinen Bericht innerhalb von drei Monaten vor, gegebenenfalls auf der Grundlage einer beratenden Stellungnahme nach Artikel 6.
- (5) Der Bericht enthält in jedem Fall eine rechtliche Würdigung des Antrags und gegebenenfalls eine Darstellung des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens sowie des in einem Mitgliedstaat auf nationaler Ebene laufenden Verfahrens. Ihm wird ein Entwurf für eine Entscheidung der Zentralkommission beigelegt, der die Antwort auf den Antrag enthält.
- (6) Der Bericht und der Entscheidungsentwurf werden den Delegationen zur Erörterung durch den zuständigen Ausschuss
 - a. grundsätzlich im Rahmen einer eigens einberufenen Sitzung,
 - b. ausnahmsweise auf Vorschlag des Berichterstatters und vorbehaltlich des Widerspruchs einer Delegation im Rahmen einer ordentlichen Sitzung oder im schriftlichen Verfahren übermittelt.
- (7) Sobald der Entscheidungsentwurf abgeschlossen ist, wird er zusammen mit dem Bericht und einer Niederschrift der Erörterungen im zuständigen Ausschuss dem für die Vorbereitung der Plenartagungen der Zentralkommission zuständigen Organ übermittelt.

Artikel 6 **Beratende Stellungnahme**

- (1) Der Berichterstatter kann im Bedarfsfall mit Zustimmung des zuständigen Ausschusses zu jedem Zeitpunkt des Verfahrens zur Klärung von Sach- oder Rechtsfragen im Zusammenhang mit dem Antrag von jeder Person seiner Wahl eine beratende Stellungnahme einholen.
- (2) Die Zentralkommission ist an beratende Stellungnahmen nicht gebunden.

Artikel 7 **Entscheidung über den Antrag**

- (1) Die Zentralkommission bemüht sich, die Entscheidung im Konsens zu treffen.
- (2) Die im Plenum getroffene Entscheidung ist zu begründen.
- (3) Die Entscheidung wird dem Antragsteller und gegebenenfalls dem angerufenen nationalen Gericht mitgeteilt.

Anhang der Anlage zu Protokoll 15

Erläuterungsbericht

Artikel 1 Definition und Gegenstand des Antrags

Im ersten Artikel geht es um die Definition des Beschwerderechts und den Gegenstand des in dessen Rahmen eingereichten Antrags. Außer in der Überschrift, in der die Terminologie des Artikel 45 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (nachstehend „Revidierte Reinschiffahrtsakte“) verwendet wird, wird in der Regelung der Begriff „Antrag“ verwendet, der als neutraler angesehen wird.

Die Zentralkommission prüft somit in einem konkreten Fall einen Antrag auf Entscheidung über Fragen der **Auslegung** oder **Anwendung** der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und des abgeleiteten Rechts. Der Verweis auf die *Revidierte* Rheinschiffahrtsakte impliziert, dass Fragen sich auch auf die Zusatzprotokolle beziehen können. Die durchzuführenden Prüfungen lassen sich wie folgt tabellarisch zusammenfassen:

	Art des Antrags	Art der Prüfung	Erwartete Entscheidung
1	Auslegungsfrage	Auslegung	Entscheidung über die anzuwendende Auslegung
2	Anwendungsfrage	Abgleichung der Anwendung mit den Texten → Auslegung	Entscheidung über die Konformität der Anwendung → Konform → Nicht konform → Konform vorbehaltlich Auslegung

Der erste Fall stellt eine Neuerung der Regelung dar. Denn obgleich die Zentralkommission zweifellos befugt ist, ihren Gründungstext und das abgeleitete Recht auszulegen (und bereits entsprechende Beschlüsse gefasst hat), war bisher nicht ausdrücklich (zumindest nicht eindeutig) vorgesehen, dass eine solche Auslegung von einem externen Akteur auf der Grundlage des Beschwerderechts beantragt werden kann. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass die Zentralkommission 2003 „Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte“ (Beschluss 2003-II-10) verabschiedet hat, auf die sie nutzbringend zurückgreifen kann. Im zweiten Fall prüft die Zentralkommission die Konformität der Anwendung. So kann sie die Anwendung zunächst für *konform oder nicht konform* erklären. Sie verfügt aber noch über weitere, flexiblere Möglichkeiten. So kann sie auch beschließen, die Anwendung *mit bestimmten Auslegungsvorbehalten* für *konform* zu erklären. Beispielsweise könnte sie festlegen, wie die Texte ausgelegt (neutralisierende Auslegung), wie sie ergänzt (konstruktive Auslegung) oder wie sie angewendet werden sollen (anordnende Auslegung). Jedenfalls wird es auch in diesem zweiten Fall letztlich vor allem um die Auslegung der Texte gehen, denn um die Konformität der Anwendung der Texte zu überprüfen, muss unbedingt die ihnen zuzuweisende Bedeutung berücksichtigt werden.

Das abgeleitete Recht betrifft in erster Linie die von der Zentralkommission verabschiedeten Verordnungen (Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein).

Letztlich gilt es zu berücksichtigen, dass die Auslegung der Definition in jedem Fall bei der Zentralkommission liegt, wenn sie über die Annahme eines Antrags entscheidet (siehe Artikel 4).

Artikel 2 Identifizierung des Antragstellers

In Artikel 2 ist festgelegt, welche Personen und Behörden einen Antrag stellen können.

Der Antragsteller muss im Zusammenhang mit dem betreffenden konkreten Fall ein qualifiziertes und konkretes Interesse an einer Beantwortung der Fragestellung nachweisen. Somit kann sich der Antrag nicht auf eine rein theoretische Frage beziehen. Die Beurteilung der Begründetheit des Antrags liegt im freien Ermessen der Zentralkommission.

Artikel 3 Antragseinreichung

Das Schreiben, mit dem der Antrag eingereicht wird, ist per Post oder E-Mail an den Generalsekretär zu richten.

Die Zentralkommission muss sich auf Fragen der Auslegung bzw. der Anwendung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte bzw. des abgeleiteten Rechts konzentrieren können, deshalb wird auf den Gegenstand des Antrags abgehoben, der in Nummer 2 ausgeführt wird. Der Antrag muss begründet werden und eine klare Darstellung der relevanten Frage(n) zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte bzw. zum abgeleiteten Recht enthalten.

Wenn der Antrag mit einem auf nationaler Ebene laufenden Verfahren in Verbindung steht, muss er Informationen hierzu und insbesondere die Kontaktdaten des nationalen Gerichts enthalten, bei dem die Sache anhängig ist, damit das Sekretariat der Zentralkommission letzteres darüber informieren kann, dass die ZKR mit einem Antrag befasst wurde.

Dem Antrag sind alle Dokumente in Kopie (keine Originale) beizulegen, die dem Verständnis und der Stützung der im Antrag dargelegten Behauptungen dienen.

Artikel 4 Prüfung der Annahme des Antrags

Es wird zwischen der Prüfung der Annahme des Antrags und der inhaltlichen Prüfung des Antrags unterschieden.

Hinsichtlich der ersten Phase wird es für sinnvoll erachtet, den Begriff „Annahme“ zu verwenden und so den aus der Gerichtsterminologie stammenden Ausdruck „Zulässigkeit“ zu vermeiden.

Die Prüfung der Annahme des Antrags besteht in einer Überprüfung im Sinne von Artikel 1 bis 3 der Regelung und wird vom Sekretariat der Zentralkommission unter der Aufsicht der Delegationen durchgeführt. Um eine gewisse Flexibilität zu gewährleisten, wird auf die Delegationen verwiesen, ohne das zuständige Organ zu nennen. Das zuständige Organ ist derzeit der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht. In der Regelung sind hierfür ausdrücklich Fristen vorgesehen. Zunächst hat das Sekretariat vier Wochen Zeit, um zu prüfen, ob der Antrag vollständig ist und entweder den Antragsteller von diesem Sachverhalt in Kenntnis zu setzen oder ihn aufzufordern, den Antrag zu vervollständigen. Wenn oder sobald der Antrag vollständig ist, hat das Sekretariat vier Wochen Zeit, um den Delegationen die erste Analyse zu übermitteln. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Gesamtdauer der ersten Phase insbesondere davon abhängt, wie viel Zeit erforderlich ist, bis der Antrag vollständig vorliegt. Die Antragsteller sind deshalb aufzufordern, den Antrag so schnell wie möglich zu vervollständigen.

Die Analyse dient dazu festzustellen, ob der Antrag annahmefähig ist. Kommt das Sekretariat zu der Einschätzung, dass der Antrag offensichtlich nicht annahmefähig ist, verfasst es umgehend einen Vorschlag für eine begründete Antwort an den Antragsteller. Andernfalls macht das Sekretariat einen Vorschlag zur Ernennung eines Berichterstatters, der der Delegation eines Staats angehören muss, der von dem Antrag nicht betroffen ist. Die Vorschläge werden den Delegationen vorgelegt, die vier Wochen Zeit haben, um darauf zu reagieren.

Wird der Antrag als offensichtlich nicht annahmefähig befunden, richtet das Sekretariat zeitnah eine Antwort an den Antragsteller. Die Antwort ist zu begründen. Andernfalls ist es Aufgabe des Berichterstatters, den Antrag nach Artikel 5 inhaltlich zu prüfen.

Artikel 5 Inhaltliche Prüfung des Antrags

Nach erfolgreicher Annahmeprüfung des Antrags wird ein Berichterstatter ernannt, der der Delegation eines Staates angehören muss, der nicht von dem Antrag betroffen ist.

Der Berichterstatter hat für die Abgabe seines Berichts drei Monate Zeit. In dieser Zeit ist der betroffene Staat von ihm aufzufordern, seine Auffassung zu dem Antrag darzulegen (der betroffene Staat hat hier für vier Wochen Zeit), und der Berichterstatter kann eine beratende Stellungnahme einholen (siehe Artikel 6) und sich an den Antragsteller und/oder die beteiligten Parteien wenden, um zusätzliche Informationen anzufordern.

Zusätzlich zu seinem Bericht, der die Analyse des Antrags enthält, bereitet der Berichterstatter einen Beschlussentwurf der Zentralkommission vor. Diese Dokumente werden den Delegationen vorgelegt.

Die Erörterung und Billigung der den Delegationen übermittelten Dokumente erfolgen grundsätzlich im Rahmen einer eigens dafür einberufenen Sitzung des zuständigen Ausschusses. Ausnahmsweise, insbesondere wenn die Komplexität des Antrags gering ist und der Gegenstand nicht besonders strittig ist, könnten die Erörterung und Billigung in einer ordentlichen Sitzung des Ausschusses oder im schriftlichen Verfahren erfolgen. Voraussetzung ist, dass der Berichterstatter einen entsprechenden Vorschlag unterbreitet und keine Delegation dagegen Einspruch erhebt. Auch eine Kombination der verschiedenen Vorgehensweisen ist möglich.

Aktuell liegt die Zuständigkeit gemäß Nummer 7 beim Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht.

Der gebilligte Entscheidungsentwurf über die Auslegung bzw. Anwendung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte bzw. des abgeleiteten Rechts wird dem für die Vorbereitung der Plenartagungen zuständigen Organ (derzeit dem Vorbereitenden Ausschuss) zusammen mit dem gebilligten Bericht und einer Niederschrift der Erörterungen im zuständigen Ausschuss (derzeit, wie oben ausgeführt, dem Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht) zugeleitet.

Artikel 6 Beratende Stellungnahme

Zur Klärung von Sach- oder Rechtsfragen kann der Berichterstatter von jeder Person seiner Wahl eine beratende Stellungnahme einholen.

Die Zustimmung des zuständigen Ausschusses (derzeit des Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht) könnte erforderlichenfalls auch im Wege eines schriftlichen Verfahrens erteilt werden.

Die erteilten Gutachten sind in keiner Weise bindend.

Artikel 7 Entscheidung über den Antrag

Die Zentralkommission legt die Revidierte Rheinschifffahrtsakte oder das abgeleitete Recht aus und/oder prüft die Konformität der Anwendung mit diesen Texten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zentralkommission im Jahr 2003 „Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte“ verabschiedet hat (Beschluss 2003-II-10), auf die sie nutzbringend zurückgreifen kann.

Im Anschluss an die Prüfung entscheidet die Zentralkommission im Rahmen einer Plenarsitzung. Die Zentralkommission bemüht sich, die Entscheidung im Konsens zu treffen.

Beinhaltet die Entscheidung eine Auslegung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte oder des abgeleiteten Rechts, so gilt diese Auslegung als authentisch, da sie von den Vertragsstaaten der Akte ausgeht.

Die Entscheidung wird den Parteien und gegebenenfalls dem angerufenen nationalen Gericht mitgeteilt. Es ist dann Sache des nationalen Gerichts, über die Auswirkungen des Beschlusses auf das dort anhängige Verfahren zu entscheiden, sofern es noch läuft. Die Tatsache, dass die Zentralkommission in einer Sache entschieden hat, die bei einem nationalen Gericht anhängig ist, hindert den Antragsteller nicht, von der Möglichkeit der Anrufung der Berufungskammer der Zentralkommission in zweiter und letzter Instanz Gebrauch zu machen.

PROTOKOLL 16

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

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

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

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

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

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

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

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

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

In der Ratifikation befindliche Protokolle

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

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

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

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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde	Hinterlegung der Kündigungsurkunde
DEUTSCHLAND ¹	9. März 1999	7. Juni 2018
BELGIEN		
FRANKREICH		
LUXEMBURG ²	8. Juli 1993	7. Juni 2018
NIEDERLANDE ³	16. April 1997	7. Juni 2018
SCHWEIZ ⁴	21. Mai 1997	

1 Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte :

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

Erklärung :

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

2 Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

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

Erklärung:

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar.

Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

3 Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

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

Erklärung:

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

4 Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte:

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

Erklärung:

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

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

Das Übereinkommen lag vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf, es ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten.

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

1 Vorbehalt Deutschlands

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

2 Vorbehalt der Niederlande

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

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

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

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

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

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

Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe)

Vertragsparteien	Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde
Deutschland	[*] Ratifikation am 11. September 2020]
Belgien	
Frankreich	
Luxemburg	Ratifikation 7. Februar 2020
Niederlande	Annahme 3. Juli 2020
Schweiz	

*) Die Ratifikationsurkunde wurde noch nicht beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt.

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

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

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn: 7. Mai 2002

Luxemburg: 25. März 2004

Rumänien: 3. April 2004

Schweiz: 19. Mai 2004¹

Kroatien: 7. Dezember 2004

Tschechische Republik: 14. November 2005

Bulgarien: 19. April 2006

Niederlande: 20. Juni 2006

Russland: 11. April 2007

Frankreich: 11. Mai 2007

Deutschland: 10. Juli 2007

Slowakei: 27. November 2007

Moldau: 21. April 2008

Belgien: 5. August 2008

Serbien: 10. Juni 2010²

Ukraine: 17. April 2014

1 Abgegebene Erklärung der Schweiz

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

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

2 Abgegebene Erklärungen Serbiens

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

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

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

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

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

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

Russische Föderation: Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande: Annahme am 30. April 2003

Ungarn: Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich: Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien: Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg: Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland: Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau: Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich: Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien: Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien: Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei: Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien: Beitritt am 6. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

Belgien: Beitritt am 17. Juni 2014

PROTOKOLL 17

Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2020 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Anlage

Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2020 und Ausblick auf die zweite Jahreshälfte

1. Beförderungsaufkommen auf dem Rhein

Wenngleich sich die beförderten Mengen im ersten Halbjahr 2020 auf Grund der im März einsetzenden Covid-19-Pandemie deutlich abschwächten, blieb ein anfangs befürchteter Kollaps des Güterverkehrs auf dem Rhein aus. Die weitgehende Offenhaltung der Infrastruktur (Schleusen, Häfen) und flexibel operierende Schiffseinheiten hielten den Gütertransport aufrecht. Die Binnenschifffahrt konnte auch in der Pandemie ihre Bedeutung für die europäische Logistik unter Beweis stellen.

Insgesamt war der Güterverkehr auf dem Rhein in der ersten Jahreshälfte 2020 um rund 10,9% niedriger als im Vorjahreszeitraum. Am deutlichsten wurde das trockene Massengut mit einem Minus von 14% in Mitleidenschaft gezogen. Dieser Rückgang entstand zum einen auf Grund eines geringeren Eisenerz- und Stahlbedarfs in Folge des Herunterfahrens der Automobilproduktion.

Unabhängig von der Pandemie setzte sich die Energiewende weiter fort, mit der Folge, dass Kohletransporte weiterhin kräftig zurück gingen. Hingegen konnte Getreide auf dem Rhein und in vielen europäischen Staaten einen Anstieg der Beförderungsmengen erreichen. Sehr gute Ernteergebnisse waren hierfür eine notwendige Voraussetzung. Es zeigten sich hier aber auch gewisse Stärken der Binnenschifffahrt, wie ein hohes Maß an logistischer Flexibilität, hohe Ladekapazitäten und effizienter Personaleinsatz.

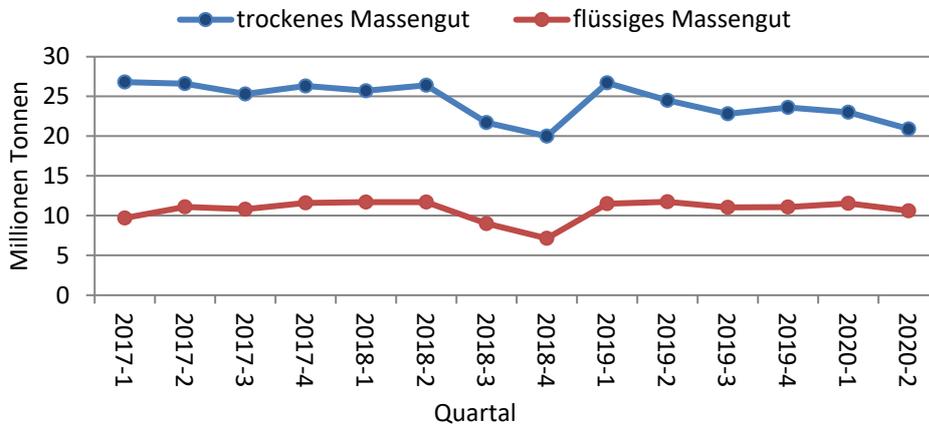
Tabelle 1: Gütermenge auf dem traditionellen Rhein im ersten Halbjahr 2018, 2019 und 2020 nach Ladungsart

	Erstes Halbjahr (Mio. t)			Änderungsrate in %	
	2018	2019	2020	2020/2019	2020/2018
Gesamtverkehr	93,5	90,5	80,6	-10,9%	-13,8%
Trockenes Massengut	52,1	51,1	43,9	-14,1%	-15,6%
Flüssiges Massengut	23,4	23,3	22,1	-5,2%	-5,3%
Containerladung	11,1	9,8	9,0	-8,2%	-19,3%
Stückgut	5,1	4,7	3,7	-21,3%	-26,2%
Sonstige Ladung	1,8	2,2	1,8	-17,7%	+0,7%

Quelle : Destatis

Das flüssige Massengut konnte sein Niveau in etwa halten. Der rasant fallende Ölpreis führte zu einer Sonderkonjunktur bei Mineralölprodukten. Durch den Preisrückgang hatten Händler während mehrerer Wochen einen Anreiz, Heizöl und Kraftstoffe zu günstigen Preisen einzukaufen und in Lagerdepots zu transportieren. Dieser Effekt lief dann im zweiten Halbjahr aus.

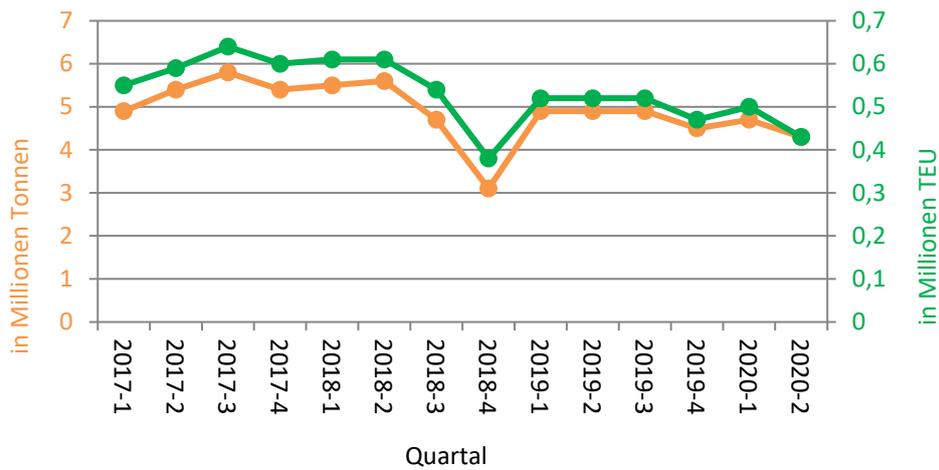
Abbildung 1: Beförderungsmenge bei trockenem und flüssigem Massengut auf dem traditionellen Rhein nach Quartalen



Quelle : Destatis

Der Containerverkehr ging durch den sich vermindern den Welthandel zurück, er hat aber mit einem Minus von 8,2% weit weniger Rückgang verzeichnet als in der Niedrigwasserphase des Jahres 2018.

Abbildung 2: Beförderungsmenge bei Containerladung auf dem traditionellen Rhein



Quelle : Destatis

2. Beförderungsaufkommen in Rheinstaaten

Tabelle 1: Gütermenge in der Binnenschifffahrt in den Rheinstaaten im ersten Halbjahr 2018, 2019 und 2020¹

	Erstes Halbjahr 2018 in Mio t	Erstes Halbjahr 2019 in Mio t	Erstes Halbjahr 2020 in Mio t	Änderungsrate 2020/2019 in %
Niederlande	188,6	185,1	176,7	-4,6%
Deutschland	109,7	106,3	94,6	-11,0%
Belgien - Flandern	37,0	36,0	34,7	-3,6%
Frankreich	26,3	28,7	23,7	-17,7%
Belgien Wallonien	21,6	20,4	17,3	-15,0%
Schweiz	2,9	3,2	2,7	-15,7%

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie; Schweizerische Rheinhäfen

Niederlande:

Der Rückgang des gesamten Binnenschiffsverkehrs betrug in den Niederlanden im ersten Halbjahr 2020 nur 4,6%. Es lassen sich jedoch deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsarten erkennen. Der inländische (nationale) Verkehr stieg um 1%, und auch der Import konnte sein Ergebnis etwas ausbauen (+2%). Hingegen ging der Export um 11% zurück, und ähnlich stark verminderte sich auch der Durchgangsverkehr (-10%).

Das schlechtere Ergebnis beim Export und beim Transitverkehr drückt die Rückgänge im Seehafenhinterland-Verkehr von den Niederlanden und von Belgien in Richtung Deutschland aus. Diese Rückgänge betrafen vor allem Kohle und Eisenerz und spiegeln sich auch in den Zahlen zum trockenen Massengut (Rückgang um 8%) sowie in den Zahlen für Deutschland (siehe Abschnitt weiter unten) wider.

Tabelle 2: Güterverkehr auf niederländischen Binnenwasserstraßen im ersten Halbjahr 2020

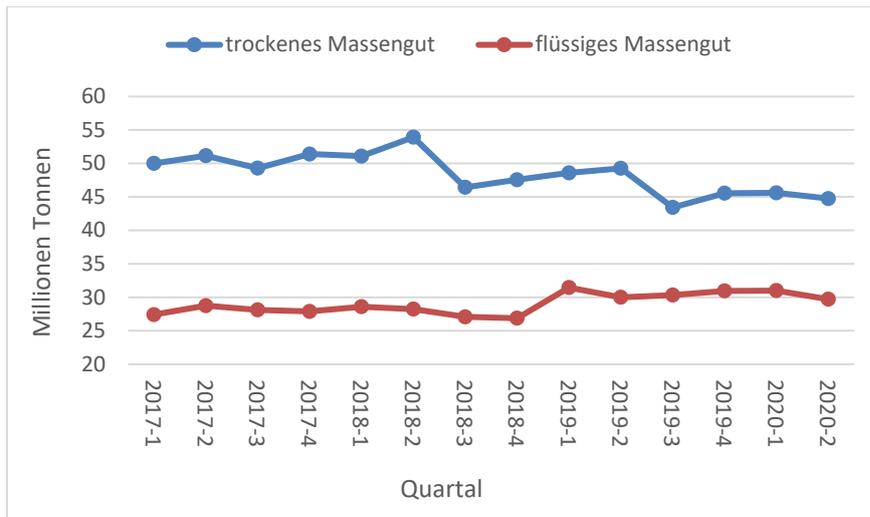
	Menge in Mio. t	Veränderung gegenüber HJ1 2019 in %
Gesamtverkehr	176,7	-5%
Inländischer Verkehr	61,0	+1%
Import	35,7	+2%
Export	57,7	-11%
Durchgangsverkehr	22,3	-10%

Quelle : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Bei flüssigem Massengut belief sich der Rückgang nur auf 1%. Maßgeblich für diesen sehr kleinen Rückgang waren die für die Rheinschifffahrt bereits genannten Faktoren wie das Nachlassen des Ölpreises und die dadurch bewirkte Lagerauffüllung bei Mineralölprodukten.

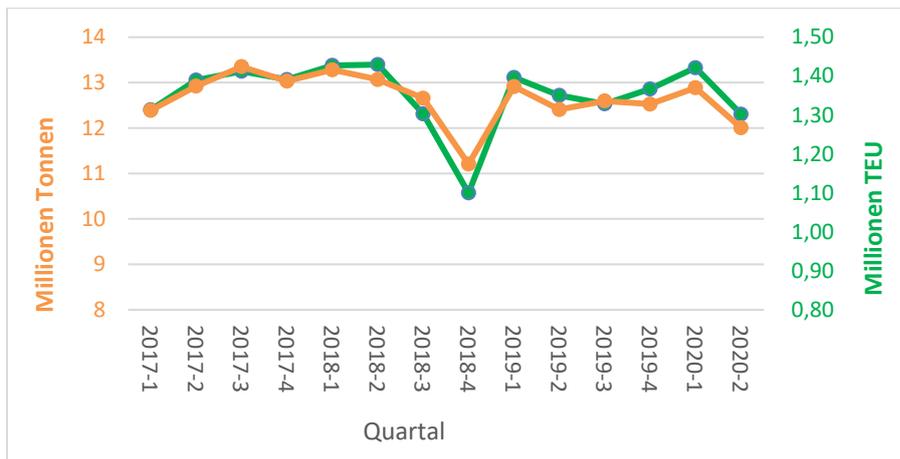
1 Für Belgien wurden die Ergebnisse der beiden belgischen regionalen Wasserstraßenverwaltungen verwendet: de Vlaamse Waterweg und SPW Service Public de Wallonie. Der Grund ist, dass auf Ebene des belgischen Statistikamts derzeit noch methodisch-technische Probleme bei der Datenerfassung bestehen.

Abbildung 3: Beförderungsmenge bei Massengut in den Niederlanden



Quelle : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Abbildung 4: Beförderungsmenge bei Containern in den Niederlanden



Quelle : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Deutschland:

Der gesamte Güterverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen ging im ersten Halbjahr 2020 um 11% zurück, gegenüber dem ersten Halbjahr 2019. Die Covid-19-Pandemie kann als der wichtigste Grund für diesen Rückgang betrachtet werden. Dies zeigt sich etwa daran, dass Eisenerz und Metalle mit einem Rückgang im zweistelligen Prozentbereich nach festen Brennstoffen (Kohle) das stärkste Minus aufwiesen.

Dieses Minus im Stahlbereich ist auf das abrupte Herunterfahren der deutschen und europäischen Automobilproduktion im Frühjahr 2020 zurück zu führen. Das Minus bei Kohle war noch stärker, was jedoch in erster Linie mit der Energiewende zu tun hat, die unabhängig von der Covid-19-Pandemie ist.

Tabelle 3: Güterbeförderung auf deutschen Binnenwasserstraßen im ersten Halbjahr 2019 und 2020, insgesamt und nach wesentlichen Gütersegmenten

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	Veränderung in %
Gesamtverkehr	106,3	94,6	-11,0%
Mineralölprodukte	17,6	16,4	-6,8%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	16,1	14,6	-9,4%
Chemische Erzeugnisse	11,3	10,5	-7,4%
Eisenerz	10,8	9,0	-16,6%
Feste Brennstoffe (Kohle)	13,9	9,0	-35,1%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	6,7	7,4	+10,1%
Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,7	5,7	+/-0%
Metalle und Metallprodukte	5,4	4,4	-18,2%
Nahrungs- und Futtermittel	4,0	4,3	+5,2%
Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	1,1	0,8	-28,7%

Quellen : Destatis, Analyse ZKR

Es gab im Wesentlichen drei Gütersegmente, die sich dem allgemeinen Abwärtssog entziehen konnten: Landwirtschaftliche Erzeugnisse (+10,1%), Nahrungs- und Futtermittel (+5,2%) sowie Sekundärrohstoffe und Abfälle (+/-0%). Innerhalb der landwirtschaftlichen Erzeugnisse spielt Getreide mengenmäßig die größte Rolle. Die Getreidetransporte auf deutschen Wasserstraßen stiegen im ersten Halbjahr 2020 um 16% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Das zweite Gütersegment mit einem Anstieg waren Nahrungs- und Futtermittel. Die größten Produktgruppen in diesem Segment sind tierische und pflanzliche Öle und Fette, Erzeugnisse von Mühlen (Mahlmühlen und Schälmmühlen) sowie Futtermittel. Einen Anstieg gab es hauptsächlich bei tierischen und pflanzlichen Ölen und Fetten, während Erzeugnisse von Mühlen sowie Futtermittel ein gleichhohes Resultat wie im Vorjahr erzielen konnten.

Gemessen in Tonnen ging der Containerverkehr in Deutschland in der ersten Jahreshälfte um 11% zurück.

Betrachtet man den gesamten Güterverkehr nach Verkehrsart, so wird deutlich, dass die Covid-19-Pandemie ihre negativen Effekte hauptsächlich auf den internationalen Güterverkehr ausgeübt hat, während der inländische Verkehr nur leicht (um 3%) gesunken ist. Beim internationalen Verkehr waren die Importe und der Durchgangsverkehr am allerstärksten betroffen. Die gesamten Importe auf deutschen Binnenwasserstraßen waren im ersten Halbjahr 2020 um 18% niedriger als im Vorjahreszeitraum. Beim Durchgangsverkehr gab es eine Verminderung um 20%. Der Exportverkehr war deutlich weniger betroffen, mit -4%.

Belgien:

Für Belgien wird auf Daten der regionalen Wasserstraßenverwaltungen für Flandern und Wallonien zurückgegriffen. In Flandern ging der Güterverkehr der Binnenschifffahrt nur leicht, um 3,6%, zurück. Das größte Segment (Sande, Erden und Baustoffe) war hierbei mit einem Minus von 8,3% überproportional stark betroffen. Dies gilt auch für Metalle und Metallprodukte mit einem Minus im zweistelligen Bereich.

Positive Entwicklungen gab es bei drei Gütersegmenten. Mineralölprodukte verzeichneten einen Anstieg um fast 15%, was mit dem abrupten Einbruch der Ölpreise im März zusammenhängt. Dadurch kam es zu einem Anstieg der Transporte von flüssigen Mineralölprodukten über einen gewissen Zeitraum. Die Lager für Heizöl und Kraftstoffe wurden dadurch aufgefüllt. Allerdings ist dieser Effekt insgesamt nur von temporärer Dauer gewesen, und dürfte in der zweiten Jahreshälfte kaum noch vorhanden gewesen sein. Transporte von Maschinen und Anlagen sowie von verschiedenen und übrigen Gütern sind generell Marktsegmente, die auf Binnenwasserstraßen in Flandern in den letzten Jahren eine positive Entwicklung genommen haben.

Tabelle 4: Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen in Belgien-Flandern im ersten Halbjahr 2019 und 2020, insgesamt und nach Gütersegmenten

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	Veränderung in %
Gesamtverkehr	36,0	34,7	-3,6%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	14,1	12,9	-8,3%
Mineralölprodukte	3,2	3,7	+14,6%
Verschiedene und übrige Güter	4,6	5,0	+9,1%
Maschinen und Anlagen	3,2	3,3	+4,2%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2,4	2,2	-8,2%
Düngemittel	2,1	2,0	-2,2%
Metalle und Metallprodukte	2,3	1,8	-20,2%
Nahrungs- und Futtermittel	1,8	1,7	-7,4%
Eisenerz	1,4	1,3	-8,3%
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,9	0,7	-21,4%

Quellen: De Vlaamse Waterweg, Analyse ZKR

Der Containerverkehr in Flandern hat der Pandemiekrise deutlich widerstanden. Die Menge im ersten Halbjahr 2020 belief sich auf 465.839 TEU, was einem Anstieg um 8,3% gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 entspricht. Ausgedrückt in der Einheit des Ladungsgewichts erreichte der Containerverkehr ein Volumen von 4,36 Millionen Tonnen (+13,3%). Zahlen für das dritte Quartal 2020 zeigen einen erneuten Anstieg (+12,2% gegenüber Q3 2019 in TEU und +31,3% in Tonnen) und bestätigen diese Resistenz des Containerverkehrs in Flandern gegenüber der Pandemiekrise (Quelle: De Vlaamse Waterweg).

In Wallonien waren die Ergebnisse für das erste Halbjahr insgesamt negativer als in Flandern. Der Gesamttrückgang war mit -15% deutlich stärker als in Flandern, und es gab auch kein einziges Gütersegment, das sich dem allgemeinen Negativtrend entziehen konnte.

Tabelle 5: Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen in Belgien-Wallonien im ersten Halbjahr 2019 und 2020, insgesamt und nach Gütersegmenten

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	Veränderung in %
Gesamtverkehr	20,4	17,3	-15,0%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	8,3	7,0	-14,6%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	2,3	1,9	-17,1%
Metalle und Metallprodukte	2,5	1,8	-25,6%
Düngemittel	1,8	1,7	-8,2%
Mineralölprodukte	1,8	1,7	-9,2%
Verschiedene und übrige Güter	0,97	0,93	-4,0%
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,81	0,62	-22,8%
Eisenerz	0,78	0,65	-16,7%
Nahrungs- und Futtermittel	0,44	0,29	-34,7%
Chemische Erzeugnisse	0,67	0,66	-1,7%

Quellen: Service public de Wallonie, Analyse ZKR

Frankreich:

Der Güterverkehr auf französischen Binnenwasserstraßen ist im ersten Halbjahr 2020 mit einem Minus von 17,7% stärker zurück gegangen als in Belgien, Deutschland und den Niederlanden. Es gab dennoch eine Parallele zur deutschen Binnenschifffahrt: Landwirtschaftliche Erzeugnisse entzogen sich auch in Frankreich dem allgemeinen Abwärtssog und verzeichneten einen Anstieg. Letzterer fiel prozentual allerdings klein aus.

Das Stahlsegment hat in Frankreich enorm unter der Covid-19-Pandemie gelitten, was sich an einem Rückgang der Transporte von Metallen und Metallprodukten um fast 44% festmachen lässt.

Das größte Gütersegment der französischen Binnenschifffahrt sind Sande, Erden und Baustoffe. Aufgrund der Unterbrechung der Bauproduktion im März und April verzeichnete dieses Gütersegment einen Rückgang um fast 28%. Dies konnte auch durch das Wiederhochfahren der meisten Bauprojekte im Mai nicht mehr ausgeglichen werden.

Es ist zu betonen, dass sich das Segment der Sande, Erden und Baustoffe vor Ausbruch der Covid-19 Pandemie auf einem deutlichen Aufwärtspfad befand, was vor allem mit verschiedenen Bauprojekten im Großraum Paris zusammenhängt. Auch die für das Jahr 2024 geplante Olympiade in Paris, und die damit verbundenen Bauprojekte, haben die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger entdeckt und in die Logistikketten eingebunden.

Tabelle 6: Güterbeförderung auf französischen Binnenwasserstraßen im ersten Halbjahr 2019 und 2020, insgesamt und nach Gütersegmenten

	HJ1 2019 in Mio t	HJ1 2020 in Mio t	Veränderung in %
Gesamtverkehr	28,7	23,6	-17,7%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	12,8	9,3	-27,6%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	5,6	5,8	+2,8%
Mineralölprodukte	2,0	1,7	-13,6%
Nahrungs- und Futtermittel	1,8	1,7	-4,5%
Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	1,8	1,7	-8,1%
Chemische Erzeugnisse	1,1	0,9	-13,5%
Eisenerz	1,0	0,8	-13,9%
Metalle und Metallprodukte	1,2	0,7	-43,7%
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,6	0,4	-39,3%

Quellen : VNF, Analyse ZKR

Beim Containerverkehr in Frankreich sind die beförderten TEU in der Summe aller französischen Wasserstraßengebiete um 8% zurückgegangen, von 279.516 TEU im ersten Halbjahr 2019 auf 257.019 TEU im ersten Halbjahr 2020.

Es gab jedoch deutliche Unterschiede nach einzelnen Regionen. Während es im Seine-Gebiet (-20%), im Rhone-Gebiet (-32%) und im Mosel-Gebiet (-17%) klare Rückgänge gab, konnte der Containerverkehr im Gebiet Nord-Pas-de-Calais sowie im Rheingebiet im ersten Halbjahr 2020 einen Anstieg erzielen. Im Gebiet Nord-Pas-de-Calais wurde ein Allzeithoch erreicht, welches in der Summe der beiden Quartale (Q1 und Q2 2020) 71.122 TEU ergab. Dies war ein Plus von 28% gegenüber der ersten Jahreshälfte 2019. Die Werte für das französische Rhein-Gebiet lagen in der Summe von Q1 und Q2 2020 bei 50.585 TEU und damit um 5% über dem Vorjahreswert.

Schweiz:

Der Güterverkehr auf schweizerischen Binnenwasserstraßen lässt sich an Hand des Export- und Importverkehrs der *Schweizerischen Rheinhäfen* erfassen. Die in folgender Tabelle enthaltenen Zahlen enthalten den wasserseitigen Güterverkehr dieser Häfen für die ersten Halbjahre 2019 und 2020. Der Rückgang des wasserseitigen Verkehrs war mit -15,7% etwas stärker als in Deutschland und auf dem Rhein insgesamt¹.

Tabelle 7: Güterbeförderung auf schweizerischen Binnenwasserstraßen im ersten Halbjahr 2019 und 2020, insgesamt und nach Gütersegmenten

	HJ1 2019 in Mio T	HJ1 2020 in Mio t	Veränderung in %
Gesamtverkehr	3,228	2,722	-15,7%
Erdöl, flüssige Mineralölerzeugnisse	1,51	1,26	-16,5%
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	0,58	0,52	-10,3%
Nahrungs- und Futtermittel	0,25	0,24	-4,5%
Maschinen, Ausrüstungen, Fahrzeuge	0,24	0,23	-4,2%
Chemische Erzeugnisse	0,23	0,12	-45,3%
Eisen, Stahl, Metalle	0,15	0,10	-29,9%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	0,13	0,11	-11,8%
Erze und Metallabfälle	0,07	0,08	+11,9%
Düngemittel	0,07	0,05	-24,6%
Feste Brennstoffe (Kohle)	0,01	0,002	-76,5%

Quelle: Schweizerische Rheinhäfen

Das größte Gütersegment beim wasserseitigen Verkehr der *Schweizerischen Rheinhäfen* sind die flüssigen Mineralölerzeugnisse. In diesem Segment gab es im ersten Halbjahr 2020 einen Rückgang um 15,7% gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Die sehr stark gesunkenen Preise für Rohöl und Erdölprodukte führten im März zunächst zu einer Belebung in diesem Gütersegment. Es wurden mehr Importe registriert, da die Lager auf Grund der niedrigen Preise aufgefüllt wurden. Dieser Effekt ließ jedoch mit der Zeit nach und es machten sich die Auswirkungen des Lockdowns auf die Treibstoffnachfrage bemerkbar. Die damit verbundenen Maßnahmen, sowie verstärkte Home-office-Arbeit, führte zu einer deutlich geringeren Treibstoffnachfrage, was den Umschlag von flüssigen Mineralölprodukten verminderte.

Beim Containerverkehr wurden im Berichtszeitraum in den *Schweizerischen Rheinhäfen* wasserseitig 56.112 TEU umgeschlagen. Gegenüber dem Ergebnis des ersten Halbjahres 2019 (62.907 TEU) entspricht dies einem Rückgang um rund 11%, was dem Rückgang des Containerverkehrs auf deutschen Binnenwasserstraßen entspricht.

3. Güterverkehr auf der Donau

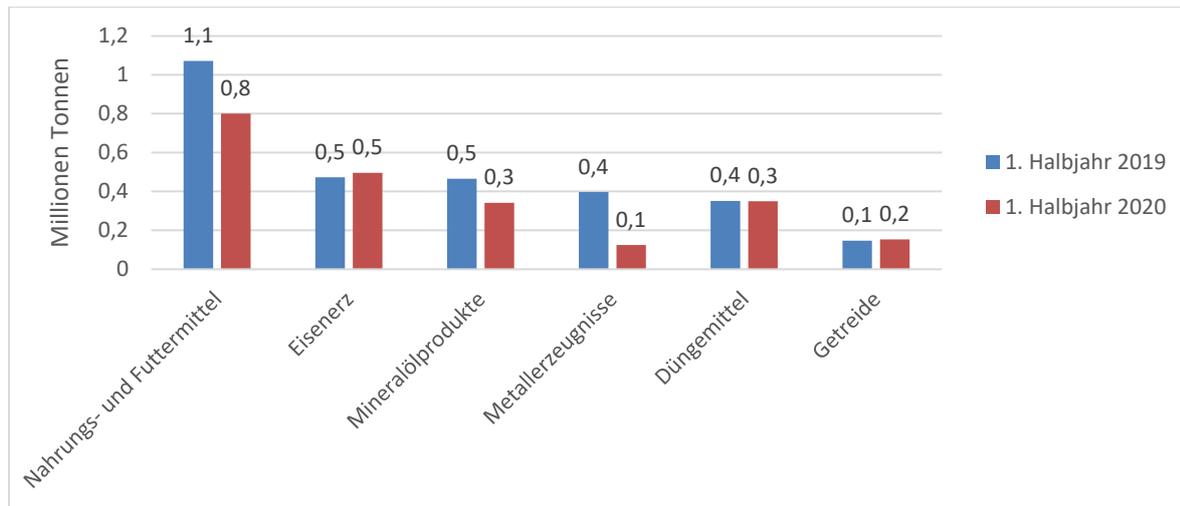
Die Statistiken zum Güterverkehr auf der Donau stammen aus dem Marktbeobachtungssystem der *Donaukommission*. Die detaillierte Erfassung des Donauverkehrs erfolgt in diesem System an Hand von Messpunkten an verschiedenen Abschnitten der Donau.

¹ Die Informationen und Daten für die Schweiz entstammen allesamt folgender Medienmitteilung: *Port of Switzerland* (2020), Medienmitteilung. Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2020: Rheinhäfen und Schifffahrt trotz Corona im Normalbetrieb – Umschlagsrückgang weniger stark als erwartet.

Einer dieser Messpunkte befindet sich an der oberen Donau, genauer gesagt an der slowakisch-ungarischen Grenze (Staustufe Gabčíkovo). Ein weiterer Messpunkt liegt in Südungarn an der mittleren Donau in der Nähe der ungarisch-kroatischen Grenze (Messpunkt Mohács).

An der oberen Donau wurden bei der slowakisch-ungarischen Grenze insgesamt 2,3 Millionen Tonnen erfasst. Dies bedeutete einen Rückgang von 22% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Besonders stark war der Rückgang bei Metallerzeugnissen (- 69%).

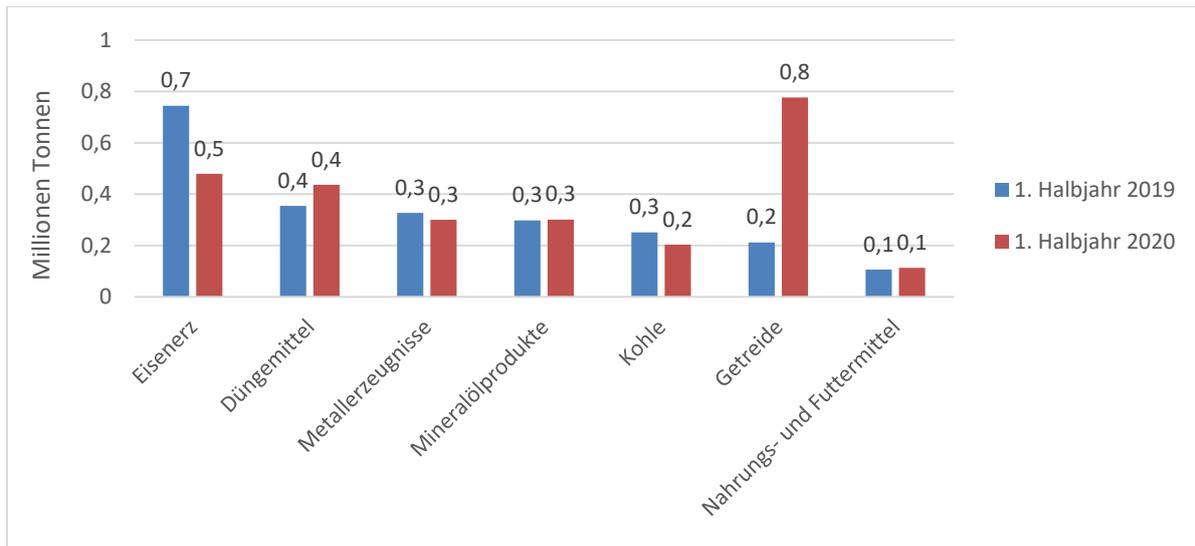
Abbildung 5: Güterverkehr an der oberen Donau (slowakisch-ungarische Grenze*) im ersten Halbjahr 2019 und 2020



Quelle: Donaukommission, Marktbeobachtungsbericht für das erste Halbjahr 2020. * Staustufe Gabčíkovo

An der mittleren Donau im Süden Ungarns wurden im ersten Halbjahr 2020 insgesamt 2,6 Millionen Tonnen an Gütern registriert. Dies bedeutete einen Anstieg um 14% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Von ausschlaggebender Bedeutung war hierbei Getreide, dessen Transportmenge sich fast vervierfachte. Getreide wird im Bereich der mittleren Donau vor allem donauabwärts befördert, in Richtung der Seehäfen am Schwarzen Meer (vor allem nach Constanța).

Abbildung 6: Güterverkehr an der mittleren Donau (nahe der ungarisch-kroatischen Grenze*)



Quelle: Donaukommission, Marktbeobachtungsbericht für das erste Halbjahr 2020. * Messpunkt Mohács/Südungarn

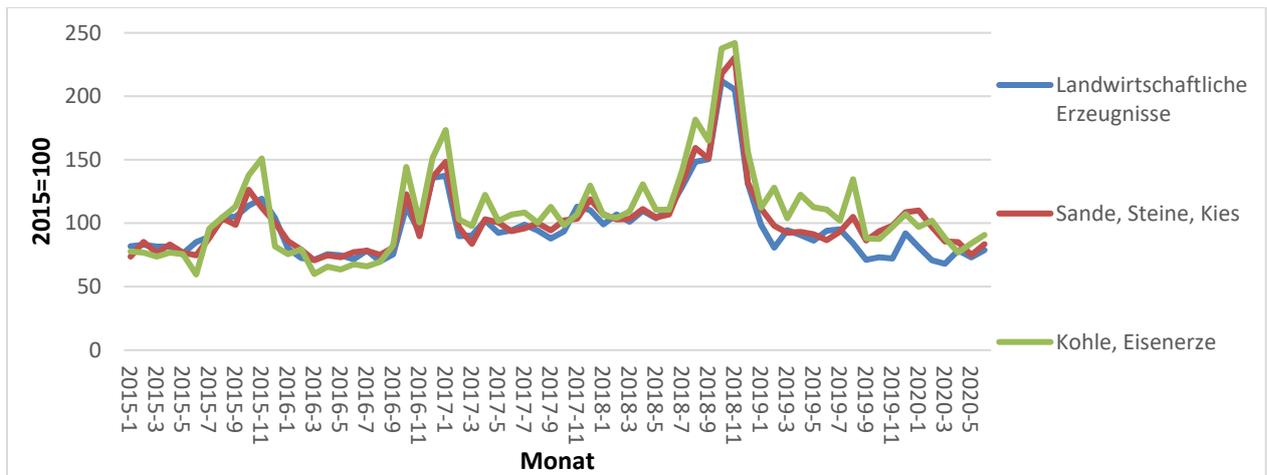
4. Frachtraten

Die Spotmarkt-Frachtraten für Trockengüter in der Rheinregion gerieten in der ersten Hälfte des Jahres 2020 unter Druck. Laut den von *Panteia* gesammelten Daten, erlebten die Frachtraten für Kohle, Eisenerz, Metalle und Container den stärksten Rückgang im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019, mit -22% (Kohle und Eisenerz) und -21% (Metalle). Der strukturelle Rückgang beim Kohletransport und die negativen Auswirkungen von Covid-19 auf die Stahl- und Automobilproduktion können diesen Trend weitgehend erklären.

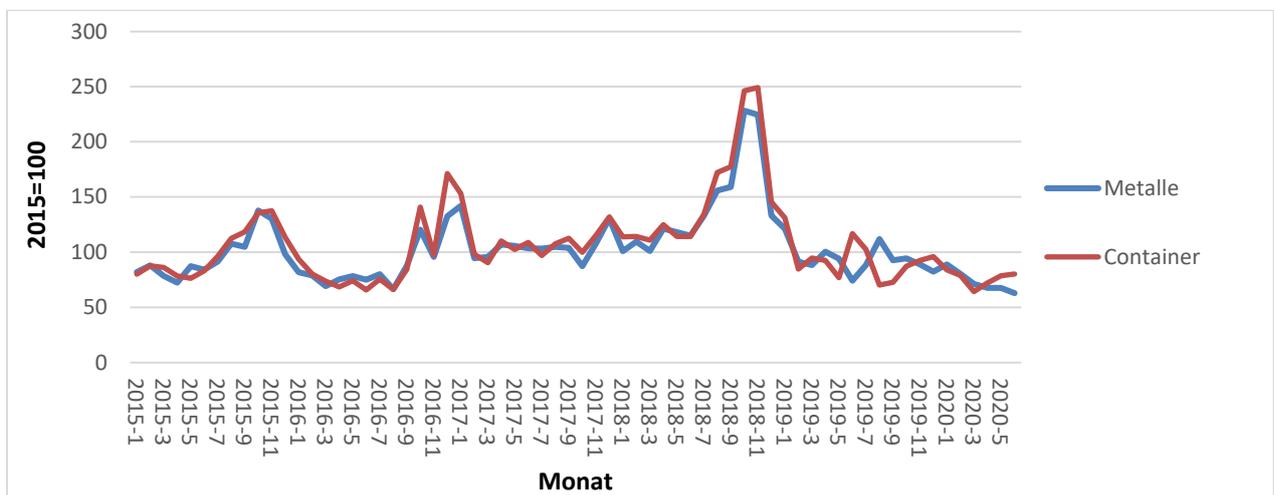
Die Frachtraten im Containertransport (Spotmarkt-Raten) waren in der ersten Hälfte des Jahres 2020 23% niedriger als im Vorjahreszeitraum. Dabei ist zu beachten, dass die meisten Containerschiffe im Rahmen eines Zeitchartervertrags betrieben werden. Die in der Grafik gezeigte Entwicklung betrifft Spotmarkt-Frachtraten und kann sich daher von Zeitchartertraten unterscheiden.

Für Sande, Steine und Kies, sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse war der Rückgang der Frachtraten etwas geringer (jeweils -6% und -17%).

Abbildungen 7 und 8: Entwicklung der Frachtraten für Trockengüter und Container in der Rheinregion (Index 2015 = 100)



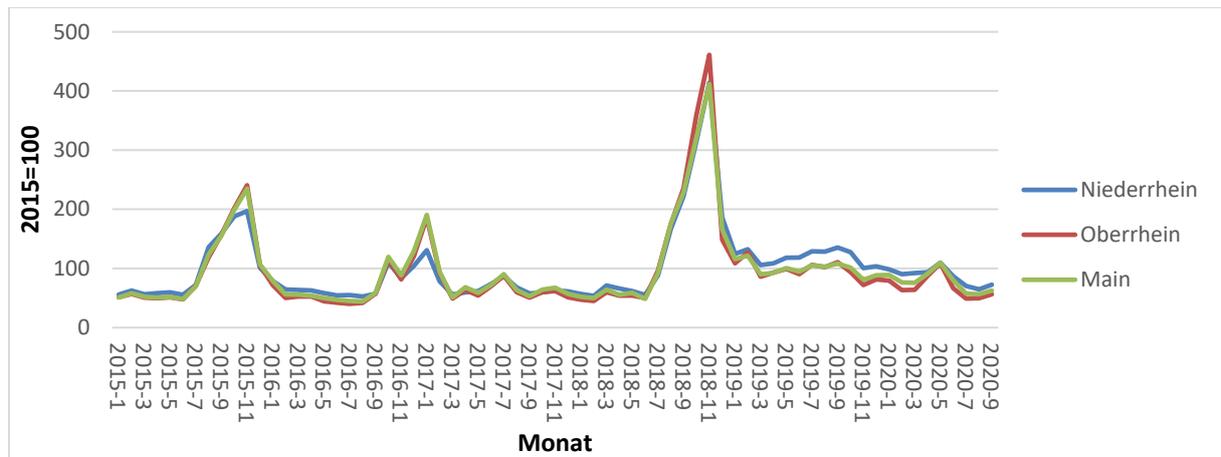
Quelle: Panteia



Quelle: Panteia

Frachtraten für die Beförderung von Gasöl zwischen der ARA-region (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und Destinationen entlang des Rheins verminderten sich in 2020 ebenfalls recht stark. Für den Niederrhein betrug der Rückgang in der ersten Jahreshälfte 19,4%, und für den Oberrhein 22,4%. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass die Frachtraten für Flüssiggüter in der ersten Jahreshälfte 2019 überdurchschnittlich hoch waren, unter anderem auf Grund von Nachholeffekten bei den Transporten im Gefolge der Niedrigwasserphase in 2018.

Abbildung 9: Frachtratenentwicklung für Gasöl aus der ARA-Region zu Zielorten am Rhein (Index 2015 = 100)



Quelle: Berechnung ZKR basierend auf PJK International. * PJK sammelt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel von Flüssiggütern. Die ZKR transformiert diese Werte in einen Index mit dem Basisjahr 2015. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

Faktoren, die die Spotmarkt-Frachtraten für den Flüssiggütertransport auf dem Rhein in der ersten Hälfte des Jahres 2020 unterstützten, waren die niedrigen Ölpreise. Niedrige Spotmarkt-Ölpreise in Verbindung mit einer 'Contango'¹-Lage an den Ölterminkmärkten bedeutete, dass es Importeure als profitabel ansahen Mineralölprodukte zu importieren und zu lagern, wobei Lagerhaltungskosten und Preisrisiko durch den zukünftigen (als höher erwarteten) Produktpreis abgedeckt wurden.

Anfang Mai 2020 brachte die Rückkehr zum 24-Stunden-Betrieb der Schleusen am Oberrhein einiges an zusätzlicher, temporärer Transportaktivität, widergespiegelt durch eine plötzliche Aufwärtsbewegung bei den Frachtraten. Dieser Effekt ließ im Juni und den folgenden Monaten nach, so dass die Frachtraten sanken. Im Juli, August und September 2020 waren die Frachtraten für Gasöl viel niedriger als in den entsprechenden Monaten des Vorjahres. Für den Niederrhein lag die durchschnittliche Differenz in Q3 2020 im Vergleich zum Vorjahr bei -47%, für den Oberrhein sogar bei -51% und für den Main bei -57%.

Diese starken Rückgänge im Herbst 2020 können dadurch erklärt werden, dass die üblichen Auffülleffekte für Heizöl in diesem Zeitraum kaum vorhanden waren, da die Lager bereits im Frühling, als die Ölpreise stark sanken, wieder aufgefüllt wurden.

¹ Contango bezeichnet eine Situation, in der die Spotmarkt-Preise unter den Preisen für eine zukünftige Lieferung von Mineralölprodukten liegen.

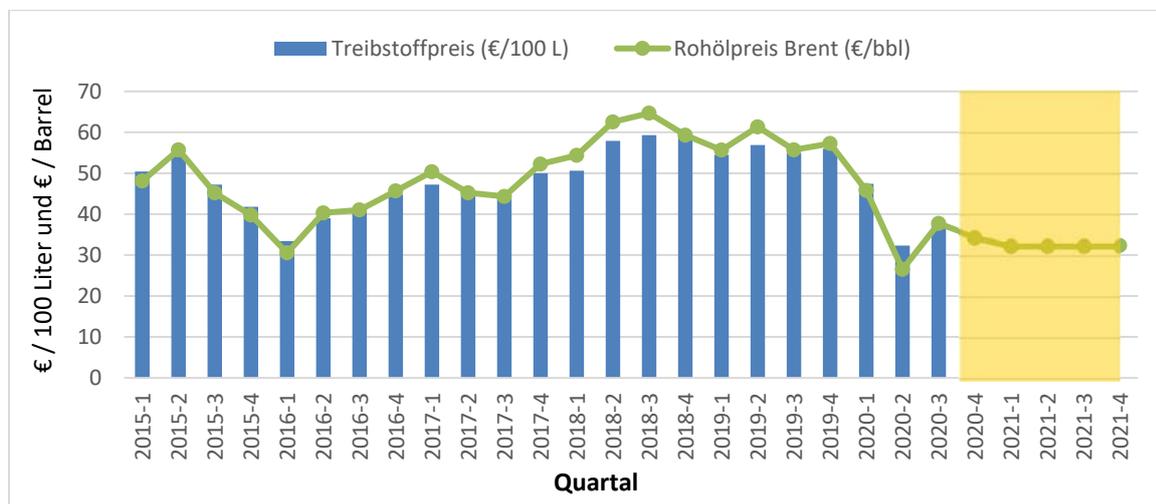
5. Kostenentwicklung

Die Treibstoffkosten werden auf Basis der Gasöl-/Diesel-Preise analysiert, die vom System zur Energiepreisüberwachung des belgischen Wirtschaftsministeriums veröffentlicht werden. Die Preise sind Höchstpreise und gelten für ein Kaufvolumen von mindestens 2.000 Liter Gasöl. Wie die folgende Abbildung zeigt, gibt es einen starken Zusammenhang mit der Entwicklung der Rohölpreise.

Mit den sinkenden Ölpreisen in der ersten Hälfte des Jahres 2020 sanken auch die Treibstoffpreise und beide Indikatoren stiegen im dritten Quartal 2020 nur leicht. Durch die sinkenden Treibstoffkosten erlebten die Binnenschiffverkehrsunternehmen, konfrontiert mit einer nachlassenden Transportnachfrage, einen Rückgang ihrer Betriebskosten.

Die Treibstoffpreise werden voraussichtlich bis 2021 niedrig bleiben. Neben den niedrigen Ölpreisen spielt die Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro eine weitere Rolle. Dieser Trend begann im Mai 2020 und wird sich voraussichtlich bis 2021 fortsetzen, auf Grund der durch die Covid-19-Krise stärker betroffenen Wirtschaft in den USA im Vergleich zu Europa.¹

Abbildung 10: Mittlere Treibstoffpreise nach Angaben des belgischen Wirtschaftsministeriums und Rohölpreise der Sorte Brent einschließlich Prognose*



Quellen: Analyse ZKR basierend auf Daten von: ITB und SPF Economie (Treibstoffpreis), US Energy Information Administration (Ölpreis), Federal Reserve Economic Data (Wechselkurs US-Dollar/Euro). * Ölpreis Prognose vom IMF World Economic Outlook, April 2020. Diese Prognose geht von einer Aufwertung des Euro (= Abwertung des US-Dollar) von 1,17 US-\$ pro Euro im Oktober 2020 bis zu 1,22 US-\$ pro Euro im vierten Quartal 2022 aus. * 1 Barrel (bbl) = 159 Liter.

6. Passagierverkehr

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Personenschiffahrt waren in der ersten Jahreshälfte 2020 dramatisch. Die Personenschiffahrt (Flusskreuzfahrt, Tagesausflugsschiffahrt) konnte nicht in die neue Saison starten, und der Fährverkehr, der einen Teil des öffentlichen Nahverkehrs bildet, wurde stark eingeschränkt.

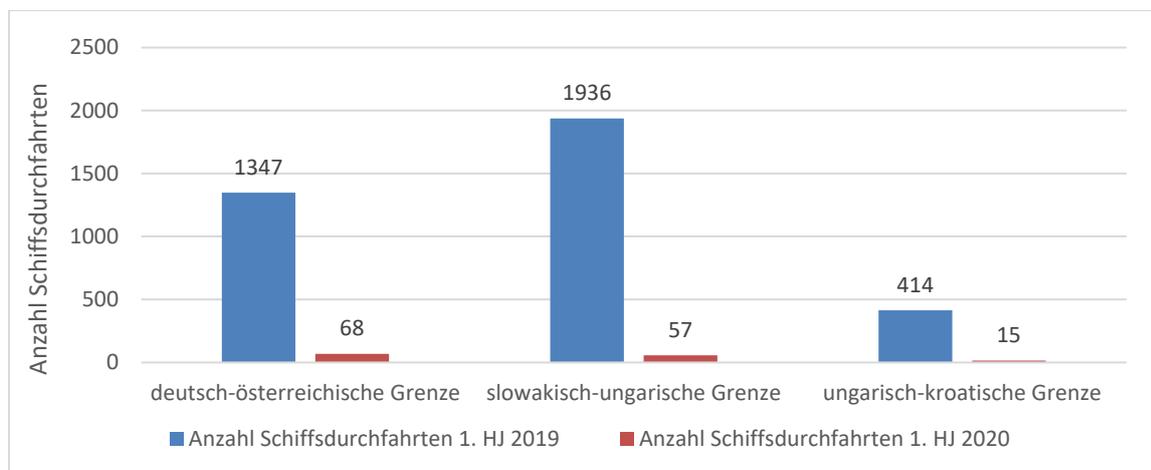
¹ Siehe den Artikel im "Handelsblatt", 13. August 2020, mit einem Interview mit dem Wirtschaftsprofessor Dr. Bernd Rürup.

Wie Abbildung 11 zeigt, fand der Verkehr von Kabinenschiffen auf der oberen und mittleren Donau im ersten Halbjahr 2020 fast zur Gänze nicht statt. Von den 68 Schiffsdurchfahrten an der deutsch-österreichischen Grenze erfolgten 56 Durchfahrten im Januar 2020, also noch vor der Pandemie. Somit ereigneten sich im Zeitraum Februar-Juni lediglich 12 Schiffsdurchfahrten von Kabinenschiffen (Flusskreuzfahrtschiffen) an der deutsch-österreichischen Grenze.

Bei der Staustufe Gabčíkovo an der slowakisch-ungarischen Grenze entfielen 49 von 57 Durchfahrten auf die Monate Januar und Juni. Der Fahrgastverkehr von Kabinenschiffen und von Tagesausflugsschiffen setzte im Juni und Juli wieder ein, allerdings auf deutlich niedrigerem Niveau als zu üblichen Zeiten.

Die Werte der Passagierschiffahrt auf dem Rhein und auf anderen europäischen Flüssen dürften insgesamt ähnlich wie die oben für die Donau dargestellten Zahlen sein.

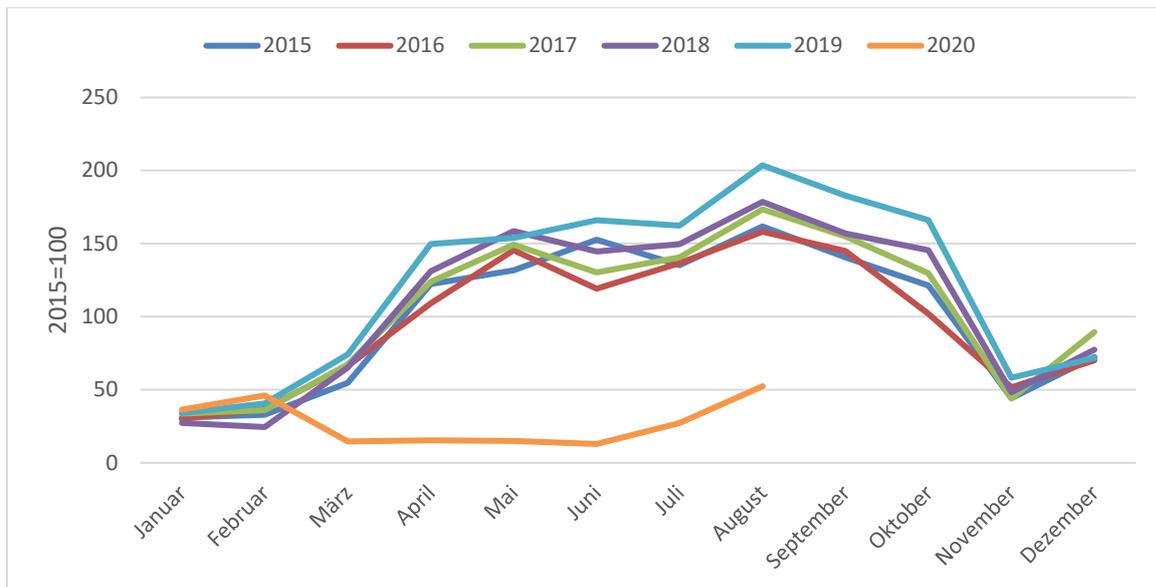
Abbildung 11: Anzahl an Durchfahrten von Kabinenschiffen an drei Meßpunkten entlang der oberen und mittleren Donau *



Quelle: Donaukommission, Marktbeobachtungsbericht für das erste Halbjahr 2020. * deutsch-österreichische Grenze = Schleuse Jochenstein. Slowakisch-ungarische Grenze = Staustufe Gabčíkovo. Ungarisch-kroatische Grenze = Messpunkt Mohács/Südungarn

Um die monetären Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Personenschiffahrt abzuschätzen, sollen im Folgenden Umsatzdaten für Frankreich ausgewertet werden. Die folgende Abbildung 12 zeigt die monatliche Umsatzentwicklung im französischen Personenschiffahrtsgewerbe für die Jahre 2015, 2016, 2017, 2018, 2019 und 2020 (bis August) als Indexentwicklung.

Abbildung 12: Monatliche Umsatzentwicklung im französischen Personenschiffahrtsgewerbe (Index 2015 = 100)



Quelle: INSEE, *Indice de chiffre d'affaires - Transports fluviaux de passagers (NAF rév. 2, niv. groupe poste 50.3)*

Um diese Daten in monetäre Einheiten umzurechnen, werden zunächst jährliche Umsatzdaten von Eurostat herangezogen. Gemäß Eurostat¹ belief sich der Netto-Umsatz im französischen Personenschiffahrtsgewerbe im Jahr 2015 auf rund 350 Millionen €. In 2018, dem aktuellsten Jahr für das Werte publiziert sind, lag der Umsatz bei etwa 353 Millionen €.

Aus diesen Werten kann nun, in Verbindung mit der monatlichen Indexentwicklung des Umsatzes, der absolute Netto-Umsatz pro Monat und pro Jahr für den Zeitraum Januar 2015 bis August 2020 berechnet werden.² Gemäß diesen Berechnungen ist der Netto-Umsatz im Jahr 2020 bis einschließlich August um rund 78% gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück gegangen. In Geldeinheiten ausgedrückt ist der Umsatz im französischen Personenschiffahrtsgewerbe im Jahr 2020 bis einschließlich August um geschätzte 222 Millionen € gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesunken.

Für andere Länder ist mit ähnlichen Rückgängen zu rechnen. In Deutschland etwa ist der Umsatz im Personenschiffahrtsgewerbe im zweiten Quartal 2020 um rund 70 % zurück gegangen (im Vergleich zum zweiten Quartal 2019). Im ersten Quartal 2020 betrug der Rückgang nur 11%. Der Netto-Umsatz im deutschen Personenschiffahrtsgewerbe betrug in 2018 (jüngster verfügbarer Wert) rund 518 Millionen €. Geht man für das erste Halbjahr 2020 von einem mittleren Umsatzrückgang von rund 50% gegenüber 2019 aus, dann ergäbe sich im ersten Halbjahr 2020 ein monetärer Schaden in Höhe von etwa 142 Millionen €.

1 Detaillierte jährliche Unternehmensstatistik für Dienstleistungen [SBS_NA_1A_SE_R2]

2 Dabei wird zunächst aus der monatlichen Indexreihe für 2015 in Verbindung mit dem monetären Jahreswert für 2015 die Reihe der monetären Monatswerte für 2015 errechnet. Aus den nachfolgenden monatlichen Indexwerten (für die Jahre 2016-2020) können dann ebenfalls monetäre Werte ermittelt werden, basierend auf monatlichen Indexwerten für 2016-2020 und monetären Monatswerten für 2015.

7. Zusammenfassung und Ausblick

Der Güterverkehr auf dem Rhein sank in der ersten Jahreshälfte um rund 11% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Entwicklung war bei flüssigem Massengut mit nahezu stabilem Volumen noch am günstigsten. Diverse Segmente der trockenen Massengüter, vor allem Kohle und Eisenerz, verzeichneten die stärksten Rückgänge. Der Containerverkehr sank um 8,5%.

In den Rheinstaaen waren die Ergebnisse und Tendenzen noch am günstigsten in den Niederlanden und in Belgien-Flandern, wo mit -4,6% (Niederlande) und mit -3,6% (Belgien-Flandern) die geringsten prozentualen Rückgänge beobachtet wurden. Für den Güterverkehr auf deutschen Wasserstraßen lag die Änderungsrate mit -11% auf demselben Niveau wie für den Rhein. Am stärksten war der Rückgang in Frankreich (-17,7%), in der Schweiz (-15,7%) und in Belgien-Wallonien (-15%).

Geordnet nach Gütersegmenten lässt sich feststellen, dass es trotz der Covid-19-Pandemie auch Anstiege in einzelnen Gütersegmenten gab. Diese Gütersegmente waren vor allem: landwirtschaftliche Erzeugnisse (Anstieg in Deutschland und in Frankreich, sowie starker Anstieg auf der Donau in Ungarn); Nahrungs- und Futtermittel (Anstieg in Deutschland), flüssige Mineralölprodukte (Anstieg in Belgien-Flandern, und nahezu Stabilität auf dem Rhein und in den Niederlanden); Maschinen und Anlagen (Anstieg in Belgien-Flandern).

Die Frachtraten im Rheingebiet gingen bei Transporten von Eisenerz, Kohle, Metallen, Containern und Gasöl um rund 19-23% zurück, im Vergleich zur ersten Jahreshälfte 2019. Der Rückgang bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und bei Sanden, Erden und Baustoffen war merklich geringer. Ein Ausblick auf die Ergebnisse in der zweiten Jahreshälfte deutet insgesamt auf etwas weniger starke Rückgänge beim Güterverkehr hin wie sie in der ersten Jahreshälfte zu beobachten waren. Darauf lassen die Zahlen zum wasserseitigen Güterverkehr in mehreren Binnenhäfen schließen, die bis September/Okttober 2020 vorliegen. Ein Ende dieser Pandemie-Krise ist derzeit aber nicht in Sicht, und die Verschärfung der Lockdown-Maßnahmen im November deutet auf einen zweiten einschneidenden makroökonomischen Rückgang zum Jahresende hin, worunter auch der Güterverkehr erneut in Mitleidenschaft gezogen werden wird.

Die Passagierschiffahrt hat in der ersten Jahreshälfte einen dramatischen Einbruch der Aktivität hinnehmen müssen. Dies lässt sich an Hand von äußerst niedrigen Zahlen für die Fahrten von Kabinenschiffen ablesen. Es lassen sich Schätzungen zum Umsatzrückgang erstellen, die für das französische Personenschiffahrtsgewerbe auf einen Verlust von rund 222 Mio. € in den ersten acht Monaten 2020 hindeuten. Für das deutsche Personenschiffahrtsgewerbe ergibt sich ein geschätzter monetärer Verlust in Höhe von 142 Millionen € im ersten Halbjahr 2020.

Für die Personenschiffahrt scheint sich die Lage in der zweiten Jahreshälfte nur leicht verbessert zu haben. Dies geht etwa aus der monatlichen Umsatzentwicklung in Frankreich hervor. Der neuerliche Lockdown im November ist für die Personenschiffahrt weniger relevant als für den Frachtverkehr, da der Großteil der Saison und der Umsatzentstehung im Passagierschiffahrtsgewerbe ohnehin zwischen März und Oktober anfällt. Von entscheidender Bedeutung für die weitere Entwicklung des Gewerbes werden jedoch Liquiditätshilfen sein, da auch für das kommende Jahr 2021 mit weiteren Einbußen in der Personenschiffahrt (wie auch in der Frachtschiffahrt) zu rechnen sein wird.

PROTOKOLL 18

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Anzeige von Unfällen (§§ 1.16 und 1.17)

1. Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend, verbotend und sanktionierend. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. In diesem Sinne setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, voraus, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften ist.
2. Ziel ist es, die verschiedenen Sprachfassungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zu präzisieren und zu vereinheitlichen und den Wortlaut der §§ 1.16 und 1.17 RheinSchPV in Bezug auf die Anzeige von Unfällen durch die Ersetzung der derzeitigen Ausdrücke „dans les plus brefs délais possible / so bald wie möglich“ durch die Ausdrücke „sans délai / unverzüglich“ zu modernisieren.
3. Der Beschlussentwurf sieht nur die Vereinheitlichung der französischen und deutschen Sprachfassung vor. Die niederländische Sprachfassung bleibt unverändert.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen der RheinSchPV sollen die terminologische Konsistenz der RheinSchPV in Bezug auf die Begriffe „sans délai / unverzüglich“ und deren Verwendung in den französischen und deutschen Sprachfassungen verbessern.

Die Vereinheitlichung der in der RheinSchPV verwendeten Terminologie beseitigt Unstimmigkeiten und führt zu einem vereinfachten und zeitgemäßerem Wortlaut, der die RheinSchPV lesbarer und zugänglicher macht. Durch die terminologische Vereinheitlichung wird so die Qualität der Vorschriften verbessert, d. h. deren Klarheit, Verständlichkeit und Wirksamkeit erhöht. Die terminologische Vereinheitlichung stärkt insgesamt die Rechtssicherheit der RheinSchPV in ihrer französischen und deutschen Sprachfassung.

Aus praktischer Sicht ist der derzeitige Ausdruck „dans les plus brefs délais possible / so bald wie möglich“ veraltet und unpräzise, was dazu führen kann, dass der Zeitpunkt für die notwendige Benachrichtigung unnötig lang hinausgezögert wird. Deutlicher wären die Ausdrücke „sans délai / unverzüglich“, das heißt ohne schuldhaftes Zögern. Mit der Vereinheitlichung dieser Ausdrücke würde zusätzlich auch der Terminologie der §§ 1.12 bis 1.15 RheinSchPV entsprochen, in denen durchgängig der Ausdruck „sans délai / unverzüglich“ verwendet wird.

Die Vereinheitlichung der Terminologie der RheinSchPV trägt auch zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt bei.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es wäre zwar möglich, auf die Vereinheitlichung der Terminologie zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der rheinischen Vorschriften schwächen.

Folgen dieser Änderungen

Die terminologische Vereinheitlichung der RheinSchPV erfordert eine Abstimmung der Begriffe und ihrer Verwendung, was die Änderung der französischen und deutschen Sprachfassung beinhaltet. Im vorliegenden Fall soll der Wortlaut der §§ 1.16 und 1.17 RheinSchPV modernisiert und der derzeitige Ausdruck „dans les plus brefs délais possible / so bald wie möglich“ durch „sans délai / unverzüglich“ ersetzt werden.

Die Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten; die Kosten für die Verwaltungen sind sehr gering.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann *de facto* keine terminologische Vereinheitlichung in Bezug auf die Verwendung der Begriffe „sans délai / unverzüglich“ in der französischen und deutschen Sprachfassung möglich.

Dadurch würde die terminologische und rechtliche Unsicherheit über die Verwendung dieser Begriffe fortbestehen, was den oben genannten Zielen zuwiderlaufen würde.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

mit dem Ziel, durch eine Vereinheitlichung der Terminologie der Rheinschiff-fahrtspolizeiverordnung zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt beizutragen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2021 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 19

1. § 1.16 Nummer 2 (betrifft nur die französische Fassung)
2. § 1.17 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die französische und deutsche Fassung):

„1. Der Schiffsführer eines festgefahrenen oder gesunkenen Fahrzeugs oder Schwimmkörpers muss unverzüglich für die Benachrichtigung der nächsten zuständigen Behörde sorgen. Er oder ein anderes Mitglied der Besatzung muss an Bord oder in der Nähe der Unfallstelle bleiben, bis die zuständige Behörde ihm gestattet, sich zu entfernen.“
 - b) Nummer 2 (betrifft nur die französische Fassung)
 - c) Nummer 3 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die französische und deutsche Fassung):

„3. Ereignet sich der Unfall in einem Schleusenvorhafen oder in einer Schleuse, ist die Schleusenaufsicht unverzüglich zu benachrichtigen.“

PROTOKOLL 20

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt bis zum 31. Dezember 2022

1. Mit der Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 rufen die zuständigen Minister der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) dazu auf, „die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen“. Die strategischen Leitlinien der ZKR (Beschluss 2017-II-3) legen fest, dass die Vorteile der Binnenschifffahrt mithilfe von Innovation und Digitalisierung gestärkt werden sollten. Mit seinen Prioritäten misst der belgische Vorsitz für den Zeitraum 2020-2021 der Schaffung eines Rahmens, der die automatisierte Navigation ermöglicht, die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt gewährleistet und die Attraktivität des Sektors steigert, gleichfalls eine hohe Bedeutung bei (Beschluss 2019-II-31, Punkt 4).
2. Die automatisierte Navigation umfasst heutzutage ein sehr breites Spektrum an technischen Lösungen und Anwendungsfällen – von der einfachen Navigationsunterstützung bis zur vollautomatischen Navigation. Mit Beschluss 2018-II-16 hat die ZKR die erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt beschlossen. Die Definition schafft ein strukturiertes Bild, das es ermöglicht, die automatisierte Navigation in ihrer Gesamtheit zu erfassen, um anschließend differenziert und auf Basis eines gemeinsamen Verständnisses die Notwendigkeit zur Ergreifung von Regelungsmaßnahmen zu beurteilen. Die Gültigkeit dieser Definition wurde jedoch bis zum 31. Dezember 2020 befristet in der Erwartung, dass aufgrund der gemachten Erfahrungen und gewonnenen Erkenntnisse Anpassungen notwendig sein könnten.
3. Entsprechend seinem Auftrag hat sich der Polizeiausschuss mit der Verfolgung der Akzeptanz und Nutzung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt befasst. Am Ende der vergangenen zwei Jahre hat der Polizeiausschuss festgestellt, dass die internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt von Pilotprojekten in der Binnenschifffahrt, nationalen Behörden und internationalen Institutionen wie der UNECE oder dem Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC) häufig genutzt wird.
4. Zudem hat der Polizeiausschuss ein Verzeichnis von Pilot- und Forschungsprojekten erstellt, das regelmäßig aktualisiert wird und auf folgender Internetseite eingesehen werden kann: automation.ccr-zkr.org
5. Die ZKR hat eine Analyse ihres Regelungsrahmens sowie eine Diskussion über grundsätzliche Fragen im Zusammenhang mit den erforderlichen Änderungen aufgenommen. Ziel ist es, die Grundlagen für einen Konsens unter den Mitgliedstaaten für die Erstellung eines neuen Regelungsrahmens zu schaffen und eine angemessene Umsetzung der Automatisierung im Hinblick auf ein hohes Sicherheitsniveau zu ermöglichen sowie die Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt zu gewährleisten.
6. Der Polizeiausschuss hat eine Gruppe von Freiwilligen eingesetzt, die an der Aktualisierung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt arbeiten soll, diese Aufgabe ist jedoch komplex und erfordert mehr Zeit, damit die Sachverständigen einen konkreten Vorschlag zur Überarbeitung der derzeitigen Definition vorlegen können.
7. Der vorliegende Beschlussentwurf zielt darauf ab, die Gültigkeitsdauer der Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt bis zum 31. Dezember 2022 zu verlängern.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf die Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Hinweis auf ihren Beschluss 2018-II-16, mit dem die erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt mit einer bis zum 31. Dezember 2020 begrenzten Gültigkeitsdauer eingeführt wurde,

beschließt, die Gültigkeitsdauer der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt bis zum 31. Dezember 2022 zu verlängern.

PROTOKOLL 21

Aktualisierung des Mandats des Kleinen Schifffahrtsausschusses für die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf die Mannheimer Akte, die die Freiheit der Schifffahrt, die Einheit des Rheinschifffahrtsregimes und die Gleichbehandlung garantiert,

unter Hinweis auf die Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

unter Bezugnahme auf Beschluss 1957-II-29 zur Einsetzung des Kleinen Schifffahrtsausschusses für die Einführung der Schubschifffahrt auf dem Rhein und auf Beschluss 1966-I-21, mit dem das Mandat des Kleinen Schifffahrtsausschusses auf alle neuen Techniken der Rheinschifffahrt ausgedehnt wurde,

unter Berücksichtigung der mit Beschluss 2018-II-16 verabschiedeten internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt,

in dem Bestreben, die Sicherheit und die Prosperität der Rheinschifffahrt zu garantieren und

in der Erwägung, dass die automatisierte Navigation hierzu einen Beitrag leisten kann,

zur Unterstützung der Entwicklung und Umsetzung der automatisierten Navigation auf nachhaltige Art und Weise, um dabei ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherzustellen,

in dem Bewusstsein, dass alle Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation in einem einheitlichen Gremium koordiniert und gesteuert werden sollten, insbesondere was Abweichungen von ihren Regelwerken für Pilotprojekte betrifft,

unter Berücksichtigung der von ihrem Vorbereitenden Ausschuss beschlossenen und in der Anlage aufgeführten Grundsätze und Ziele der Regulierungsarbeiten der ZKR zur Förderung der automatisierten Navigation,

auf Vorschlag ihres Vorbereitenden Ausschusses,

1. beschließt, das Mandat des Kleinen Schifffahrtsausschusses wie folgt zu aktualisieren:

Die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten wird dem Kleinen Schifffahrtsausschuss übertragen. Der Kleine Schifffahrtsausschuss bearbeitet sämtliche Fragen im Zusammenhang mit der Automatisierung unter Einbeziehung der Sachverständigen der verschiedenen Bereiche (je nach behandeltem Thema: Technik, Nautik, Personal, rechtliche Fragen usw.). Der Kleine Schifffahrtsausschuss prüft die Anträge auf Genehmigung von Pilotprojekten. Für die Pilotprojekte erarbeitet der Ausschuss die Beschlussentwürfe, die zeitlich befristete Abweichungen von den Bestimmungen der Verordnungen der Zentralkommission im Rheinkorridor genehmigen. Der Kleine Schifffahrtsausschuss unterrichtet regelmäßig alle betroffenen Ausschüsse über seine Arbeit. Die zuständigen Ausschüsse werden, gegebenenfalls schriftlich, innerhalb von 15 Tagen zu Beschlussentwürfen konsultiert, die zeitlich befristete Abweichungen von den Verordnungen zulassen.

Der Kleine Schifffahrtsausschuss überwacht die Umsetzung der von der ZKR genehmigten Abweichungen und berichtet über die Umsetzung in den Mitgliedstaaten an die Ausschüsse. Der Vorbereitende Ausschuss wird regelmäßig über den Fortschritt der Arbeiten unterrichtet.

Die anderen zuständigen Ausschüsse bereiten ihrerseits die Rechtsakte vor, die für mögliche Änderungen der Polizeiverordnung, der Untersuchungsordnung und der Schiffspersonalordnung erforderlich sind und deren Ziele über die Pilotprojekte hinausgehen. Der Kleine Schifffahrtsausschuss kann eine Überwachungsfunktion ausüben, um einen Fahrplan aufzustellen, wenn gleichzeitig gesetzliche Änderungen erforderlich sind.

Der Kleine Schifffahrtsausschuss wird gebeten, die Überwachung der Akzeptanz und Anwendung der noch bis zum 31. Dezember 2022 gültigen internationalen Definition für die Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, und zwar insbesondere außerhalb der ZKR, sowie der ZKR bei ihrer Herbstplenartagung 2022 Bericht zu erstatten und einen neuen Entwurf der Definition unter Berücksichtigung der für notwendig erachteten Anpassungen vorzuschlagen.

Für den Zeitraum 2020-2021 wird der Vorsitz des Kleinen Schifffahrtsausschusses von den Niederlanden und der stellvertretende Vorsitz von Belgien wahrgenommen.

Das Sekretariat wird die zusätzlichen Kosten für die Organisation der Sitzungen des Kleinen Schifffahrtsausschusses so weit wie möglich begrenzen, ohne jedoch die Sprachenregelung der Zentralkommission in Frage zu stellen.

2. ersucht den Polizeiausschuss zu prüfen, unter welchen Bedingungen ein Pilotprojekt zeitlich befristet von den Vorschriften der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung abweichen könnte.

Anlage

Anlage zu Protokoll 21

Arbeitsgrundlagen		Gremien
P1	Die ZKR nimmt eine Vorreiterrolle bei der Umsetzung der automatisierten Navigation (einschließlich verschiedener Automatisierungsgrade) auf dem Rhein und den europäischen Wasserstraßen ein	Alle
P2	Die Steuerung und Koordinierung der Arbeiten wird grundsätzlich dem Kleinen Schifffahrtsausschuss (RN) zugewiesen. Dieses eine Gremium bearbeitet sämtliche Fragen der Automatisierung, einschließlich der Genehmigungen von Pilotprojekten, einschließlich der Rechtsakte für Abweichungen von den Bestimmungen der Verordnungen der Zentralkommission, unter Einbeziehung der Sachverständigen der verschiedenen Bereiche (je nach behandeltem Thema: Technik, Nautik, Besatzung, rechtliche Fragen...) und ständiger Information aller betroffener Ausschüsse. Die zuständigen Ausschüsse hingegen bereiten die Rechtsakte vor, die für eventuelle Änderungen der Polizeiverordnung, der Untersuchungsordnung und der Personalverordnung erforderlich sind. RN überwacht die Umsetzung der von der Zentralkommission genehmigten Abweichungen und berichtet über die Umsetzung in den Mitgliedstaaten an die Ausschüsse. Der Vorbereitende Ausschuss (PRE) wird regelmäßig über den Fortschritt der Arbeiten unterrichtet.	Alle besonders PRE und RN
P3	Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen innerhalb der ZKR stellen ihren Sachverstand vollumfänglich zur Verfügung, um die Entwicklung und Umsetzung der automatisierten Navigation auf nachhaltige Art und Weise zu unterstützen und dabei ein gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherzustellen.	Alle
P4	In Verbindung mit dem Beschluss 2018-II-16 wird die ZKR die Begriffe im Zusammenhang mit „automatisierte Navigation“ (einschließlich mehrerer Automatisierungsgrade) definieren, um ein besseres Verständnis für die inhaltlichen Zusammenhänge der Arbeiten zu erhalten.	Alle besonders RP
P5	Die ZKR arbeitet so intensiv wie möglich mit sonstigen Organisationen zusammen, um das Teilen von Kenntnissen so umfangreich wie möglich zu gestalten (CESNI, UNECE, PIANC, ISO, IMO, EBU, ESO, ETF, IVR, Aquapol, private Unternehmen, ...).	Alle
P6	Kurzfristig erteilt die ZKR, auf Vorschlag der Mitgliedstaaten, Ausnahmegenehmigungen für Einzelfälle, um die Durchführung von Pilotprojekten zu ermöglichen. Eine effiziente Koordination bei der Prüfung der Ausnahme in der ZKR wird gewährleistet.	Alle
P7	Kurzfristig wird die Innovation auf internationaler Ebene durch Anordnungen vorübergehender Art und die Ermöglichung der Durchführung von Pilotprojekten, auf Nachfrage des Marktes, umgesetzt.	Alle

Ziele		Gremien
O1	Fahrzeuge mit automatisierter Navigation müssen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau auf dem Wasserstraßennetz gewährleisten.	Alle
O2	Fahrzeuge mit automatisierter Navigation unterstützen den Markt und ermöglichen so, der Binnenschifffahrt neue Warenströme zuzuführen. Sie tragen zur Verkehrsverlagerung und zum Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern bei.	Alle
O3	In Übereinstimmung mit der Mannheimer Erklärung (2018) soll die Automatisierung dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu stärken, angemessene soziale Bedingungen zu gewährleisten, ein gleichwertiges Sicherheitsniveau für die Schifffahrt aufrecht zu erhalten und die nachhaltige Entwicklung zu fördern (in wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Hinsicht).	Alle
O4	Begriffsbestimmungen sorgen für einen deutlichen Rahmen und sind in einem Arbeitsdokument verfügbar. Diese Definitionen müssen auf allen Gebieten kohärent und rechtsverbindlich sein.	RP, DF
O5	Berufliche Befähigungen und Besatzungsvorschriften müssen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.	STF, CESNI/QP mit Beteiligung der anerkannten Organisationen

Ziele		Gremien
O6	<p>Sofern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet wird,</p> <ul style="list-style-type: none"> - kann die Bedienung und das Führen eines automatisierten Fahrzeuges vom Standort des Fahrzeuges getrennt werden, - richtet sich der mögliche Umfang der Ersetzung von Personen an Bord durch Personen an Land nach dem Automatisierungsgrad. 	RP, STF, CESNI/QP
O7	Die für Fahrzeuge geltenden technischen Vorschriften (insbesondere ES-TRIN und seine nationalen Umsetzungen) müssen das hohe Sicherheitsniveau auf dem Wasserstraßennetz gewährleisten.	RV, CESNI/PT
O8	<p>Die optische Bezeichnung eines automatisierten Fahrzeuges gewährleistet eine deutliche Kommunikation und ein gleichwertiges Sicherheitsniveau.</p> <p>Die Bezeichnung der Fahrrinne gewährleistet ein hohes Sicherheitsniveau.</p>	RP
O9	Die Betriebsführung muss ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. In sämtlichen Situationen muss klar sein, wer für ein Fahrzeug verantwortlich ist.	DF
O10	Die Betriebsführung muss ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten. In sämtlichen Situationen muss klar sein, wer im Falle eines Unfalls haftbar gemacht werden kann (an Bord wie an Land).	DF eventuell unter Einbeziehung der IVR
O11	Ein automatisiertes Fahrzeug wird wie bemannte Fahrzeuge am Schiffsverkehr teilnehmen. Ein automatisiertes Fahrzeug muss vollständig in der Lage sein, die Verkehrsregeln einzuhalten.	RV, CESNI/PT, RP
O12	Ein automatisiertes Fahrzeug kann mit dem gleichen Sicherheitsniveau wie ein bemanntes Fahrzeug mit der zuständigen Behörde (Schiff-Land) kommunizieren, und es hat zugleich dieselbe Melde- und Berichtspflichten.	RIS, CESNI/TI, IEN, RP
O13	Ein automatisiertes Fahrzeug kann mit dem übrigen Schiffsverkehr (Schiff-Schiff) auf dem gleichen Sicherheitsniveau wie ein bemanntes Fahrzeug kommunizieren.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O14	Urkunden und sonstige Unterlagen sind digital verfügbar und für die Vollzugsdienststellen über ein digitales System, nicht an Bord, zugänglich. Die elektronische Identifizierung wird durch geeignete Authentifizierungsmechanismen sichergestellt.	RP, STF, RV CESNI/PT, CESNI/QP, CESNI/TI.
O15	<p>Um die Sicherheit zu garantieren, müssen automatisierte Fahrzeuge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der Lage sein, wie jedes andere Fahrzeug auch Notsituationen an Bord oder in der Fahrrinne entgegenzutreten; und - auf eigene Weise, Hilfe für ein Fahrzeug in der Nähe zu leisten. 	RP
O16	Die neuen Systeme, die bei automatisierten Fahrzeugen zum Einsatz kommen, müssen den höchsten Anforderungen in Bezug auf den Schutz gegen Cyberbedrohungen und für den Datenschutz entsprechen. Außerdem müssen sie über ein Fallback-System verfügen.	RIS/G, CESNI/TI, RP
O17	Die im Rahmen der automatisierten Navigation entwickelten Systeme müssen die verfügbaren und bestehenden Infrastrukturen berücksichtigen.	IEN, RP

PROTOKOLL 22

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) eingerichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. Mit den Beschlüssen 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15 hat die ZKR eine Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein beschlossen, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen.
3. Mit dem Beschluss 2019-I-11 hat die ZKR eine Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein beschlossen, um auf den ES-TRIN 2019/1 zu verweisen.
4. In seiner Sitzung am 13. Oktober 2020 hat CESNI die Ausgabe 2021/1 des ES-TRIN angenommen. Diese Ausgabe enthält im Vergleich zum ES-TRIN 2019/1 verschiedene Änderungen, insbesondere im Hinblick auf:
 - Sicherheitsabstand, Freibord und Tiefgangsanzeiger;
 - Senkung der beiden Lärmgrenzwerte für Schiffe in Fahrt und stillliegende Schiffe;
 - tragbare Feuerlöscher;
 - Lithium-Ionen-Akkumulatoren;
 - Bereitstellung und Benutzung individueller Gehörschutzmittel;
 - Türen in Wohnungen;
 - elektrischer Betriebsraum von Fahrgastschiffen;
 - Ausrüstung von Sportbooten;
 - Flüssiggasversorgung (LNG) ;
 - Klarstellungen zur Gültigkeit des Unionszeugnisses auf dem Rhein;
 - Identifizierung eines Spezialankers mit verminderter Ankermasse;
 - Übergangsbestimmungen, insbesondere in Bezug auf fest installierte Feuerlöschanlagen und Antriebssysteme von Fahrgastschiffen;
 - Aktualisierung der Verweise auf europäische und internationale Normen;
 - eine Reihe redaktioneller Verbesserungen für die jeweiligen Sprachfassungen.
5. Der ES-TRIN ist kein bindender Standard. Die ZKR und die EU beabsichtigen eine koordinierte Inkraftsetzung des ES-TRIN 2021/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2022 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen. Damit dieser Standard anwendbar wird, können internationale Organisationen oder Drittstaaten in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen.

6. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Diese Änderungen zielen auf eine Aktualisierung des Verweises der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV auf den ES-TRIN hinsichtlich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ab.

Um die wichtige Entwicklung durch den Verweis auf den ES-TRIN zu dokumentieren, ist vorgesehen, die geänderte Fassung der RheinSchUO als „Rheinschiffsuntersuchungsordnung 2020“ zu benennen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

Folgen dieser Änderungen

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Nummer 25 RheinSchUO wird aktualisiert.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Buchstabe ah RheinSchPV wird aktualisiert.

Die Begriffsbestimmung für den ES-TRIN in § 1.01 Nummer 40 RheinSchPersV wird aktualisiert.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

gestützt auf Beschluss 2015-I-3 betreffend die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI),

unter Hinweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2021/1, angenommen am 13. Oktober durch den CESNI,

in Erwägung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG,

in dem Wunsch, einheitliche Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizubehalten,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, die Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen nach § 1.07 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechend anzupassen.

Die Änderungen in der Anlage treten am 1. Januar 2022 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 22

1. *Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung wird wie folgt geändert:*

§ 1.01 Nummer 25 wird wie folgt gefasst:

„25. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2021/1¹. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

2. *Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird wie folgt geändert:*

§ 1.01 Buchstabe ah wird wie folgt gefasst:

„ah) „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2021/1². Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

3. *Die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt geändert:*

§ 1.01 Nummer 40 wird wie folgt gefasst:

„40. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2021/1³. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

¹ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2021/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2020-II-1 vom 13. Oktober 2020.

² Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2021/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2020-II-1 vom 13. Oktober 2020.

³ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2021/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2020-II-1 vom 13. Oktober 2020.

PROTOKOLL 23

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 24

Neubau eines Entnahmebauwerks im rechten Rheinseitendamm in der Stauhaltung Marckolsheim bei Rhein-km 228,300

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Neubau eines Entnahmebauwerks im rechten Rheinseitendamm in der Stauhaltung Marckolsheim bei Rhein-km 228,300 zur Kenntnis.

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

Anlage

1. Lage

Das Bauwerk (BW) 5.1.1 wird im rechten Rheinseitendamm der Stauhaltung Marckolsheim zur Entnahme von Rheinwasser aus dem schiffbaren, staugeregelten Rhein bei Rhein-km 228,300 erstellt, um an dieser Stelle zukünftig eine Fischdurchgängigkeit zu schaffen. Das Bauwerk wird in den ersten 5 Jahren für eine Entnahme von bis zu 6 m³/s genutzt. Anschließend wird in einer zweiten Ausbauphase an das Bauwerk landseitig ein Fischpass angeschlossen.

2. Planung und Bauausführung

Das Entnahmebauwerk ist als rd. 37 m langer Stahlbeton-Rahmendurchlass geplant. Der Durchlass wird mit lichten Innenabmessungen von $b \times h = 2,50 \times 2,25$ m, einer Sohle aus 30 – 40 cm großen, in Beton gesetzten Wasserbausteinen und einem Schacht mit Schütz ($b \times h = 2,50 \times 1,80$ m) als Regel- und Absperrorgan ausgeführt. An den Durchlass schließt ein 27 m langer Fischpass an. Der Fischpass wird am Auslauf des Entnahmebauwerks angeordnet.

Es ist vorgesehen, das Bauwerk vollständig vom Seitendamm aus zu errichten. Der Arbeitsbereich liegt immer innerhalb eines Uferabstandes von 20 Metern und somit außerhalb der Fahrrinne. Der Abstand zur Fahrrinne beträgt mehr als 20 m.

Die eigentlichen Bauarbeiten sollen nach erfolgter Genehmigung in der vegetationsarmen Zeit Ende 2020/Anfang 2021 durchgeführt werden.

3. Betriebsphasen

Erste Betriebsphase: Frühzeitige Durchströmung von Altrheinschluten

Diese erste Betriebsphase wird voraussichtlich 5 Jahre dauern. In dieser Zeit wird noch kein Fischpass eingebaut. Die Entnahmemengen richten sich nach dem Rheinabfluss (siehe Tabelle 1).

$Q_{\text{Rhein}} < 1550$ m³/s: BW 5.1.1 ist geschlossen, die Entnahmen erfolgen über BW 5.1.

$Q_{\text{Rhein}} > 1550$ m³/s: Paralleler Betrieb von BW 5.1.1 und BW 5.1

Das Bauwerk 5.1.1 wird ab Abflüssen von 1.550 m³/s im Rhein in Betrieb genommen. Diese Festlegung geht auf die 66. Sitzung des Ausschusses A im Jahr 1995 zurück. In dieser wurde zusätzlich festgelegt, dass bei Abflüssen über 150 m³/s über das Kulturwehr Breisach, d.h. bei Abflüssen über 1.550 m³/s im Rhein, bis zur Hälfte des Mehrabflusses für ökologische Zwecke entnommen werden darf.

	Q_{Rhein}	Entnahme BW 5.1.1	Entnahme BW 5.1
Erste Betriebsphase	1400 bis 1550 m ³ /s	0,0 m ³ /s	2,0 m ³ /s
	1550 m ³ /s	4,0 m ³ /s	2,0 m ³ /s
	> 1550 m ³ /s	zusammen max. 7 m ³ /s, wobei BW 5.1.1 allein max. 6 m ³ /s	
Zweite Betriebsphase	1500 m ³ /s	2,0 m ³ /s	außer Betrieb / Einsatz im Revisionsfall
	2000 m ³ /s	2,0 m ³ /s	
	2341 m ³ /s	3,0 m ³ /s	
	4500 m ³ /s	6,0 m ³ /s	

Tabelle 1: Entnahmemengen Bauwerk 5.1.1

In dieser zeitlich begrenzten ersten Betriebsphase werden bei Rheinabflüssen größer 1550 m³/s künftig maximal 6 m³/s durch das geplante Bauwerk 5.1.1 über das Gewässersystem des zukünftigen Rückhalteriums in den Rhein unterhalb des Hauptwehres Marckolsheim fließen. Sowohl das Bauwerk 5.1 und 5.1.1 sind mit regelbaren Schiebern ausgestattet, um die Abflüsse in den Rückhalteraum zu steuern.

Nach Abschluss des Probetriebs am Rückhalteraum Breisach/Burkheim beginnt die zweite Ausbauphase bzw. zweite Betriebsphase.

Zweite Betriebsphase: Fertigstellung des Fischaufstiegs

Mit Fertigstellung des Fischpasses wird sich die mögliche Entnahmemenge über das BW 5.1.1 verringern. Das BW 5.1 wird außerhalb von Revisionszeiten dauerhaft geschlossen sein.

Für die Nachweise ist nur die erste Betriebsphase mit den größeren Entnahmemengen relevant.

4. Auswirkungen der Entnahmemengen über die Bauwerke 5.1.1 und 5.1 auf den Pegel Iffezheim

Dem Rhein werden in der ersten Betriebsphase (bei Hochwasser) über die beiden Bauwerke 5.1 und 5.1.1 zusammen maximal 7 m³/s Wasser entnommen. Die entnommenen Wassermengen am Rhein-km 228,300 und 228,350 werden über das Einleitungsbauwerk 5.27 (Rhein-km 236,350) und über den durchgehenden Altrheinzug unterhalb des Wehres Marckolsheim dem Rhein wieder hinzugefügt.

Der Pegel Iffezheim (Rhein-Km 336,200) wird durch die Entnahme der Bauwerke 5.1 und 5.1.1 nicht beeinflusst, da die entnommene Wassermenge wieder dem Rhein unterhalb des Wehres Marckolsheim zugeführt wird.

5. Auswirkungen auf die Wasserspiegellage des Rheins

In der ersten Betriebsphase wird über beide Bauwerke (5.1.1 und 5.1) Wasser durch den Rückhalteraum in den Rhein unterhalb des Wehres Marckolsheim geleitet. Beide Bauwerke werden zusammen die geltenden Entnahmeregeln (Grüne Karte) einhalten (siehe

abgestimmt im / am	Bei Rheinabfluss	zul. Entnahmemenge
12. Sitzung des Ausschusses A April 1962	$Q_{\text{Rhein}} < 800 \text{ m}^3/\text{s}$	0,5 m ³ /s
	$800 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{\text{Rhein}} < 1400 \text{ m}^3/\text{s}$	1,0 m ³ /s
6. Sitzung des Ausschusses A April 1959	$1400 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{\text{Rhein}} < 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	2,0 m ³ /s
	$Q_{\text{Rhein}} > 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	10 m ³ /s (für Spülungen)

Tabelle 2), da sie zusammen maximal die Wassermenge entnehmen die bisher allein über das Bauwerk 5.1 entnommen wurde.

abgestimmt im / am	Bei Rheinabfluss	zul. Entnahmemenge
12. Sitzung des Ausschusses A April 1962	$Q_{\text{Rhein}} < 800 \text{ m}^3/\text{s}$	0,5 m ³ /s
	$800 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{\text{Rhein}} < 1400 \text{ m}^3/\text{s}$	1,0 m ³ /s
6. Sitzung des Ausschusses A April 1959	$1400 \text{ m}^3/\text{s} < Q_{\text{Rhein}} < 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	2,0 m ³ /s
	$Q_{\text{Rhein}} > 1500 \text{ m}^3/\text{s}$	10 m ³ /s (für Spülungen)

Tabelle 2: Zulässige Entnahmemengen aus dem Rhein

Mit Beginn der zweiten Betriebsphase wird das Bauwerk 5.1 als Bauwerk erhalten bleiben. Die Entnahme erfolgt jedoch ausschließlich über das Bauwerk 5.1.1. Bei alleiniger Entnahme durch das Bauwerk 5.1.1 werden weiterhin die Vorgaben der Grünen Karte eingehalten.

In beiden Betriebsphasen werden vergleichbare Wassermengen entnommen, wie es im bisherigen Einzelbetrieb des Bauwerks 5.1 gewesen ist, so dass die Wasserspiegellagen sich nicht verändern werden.

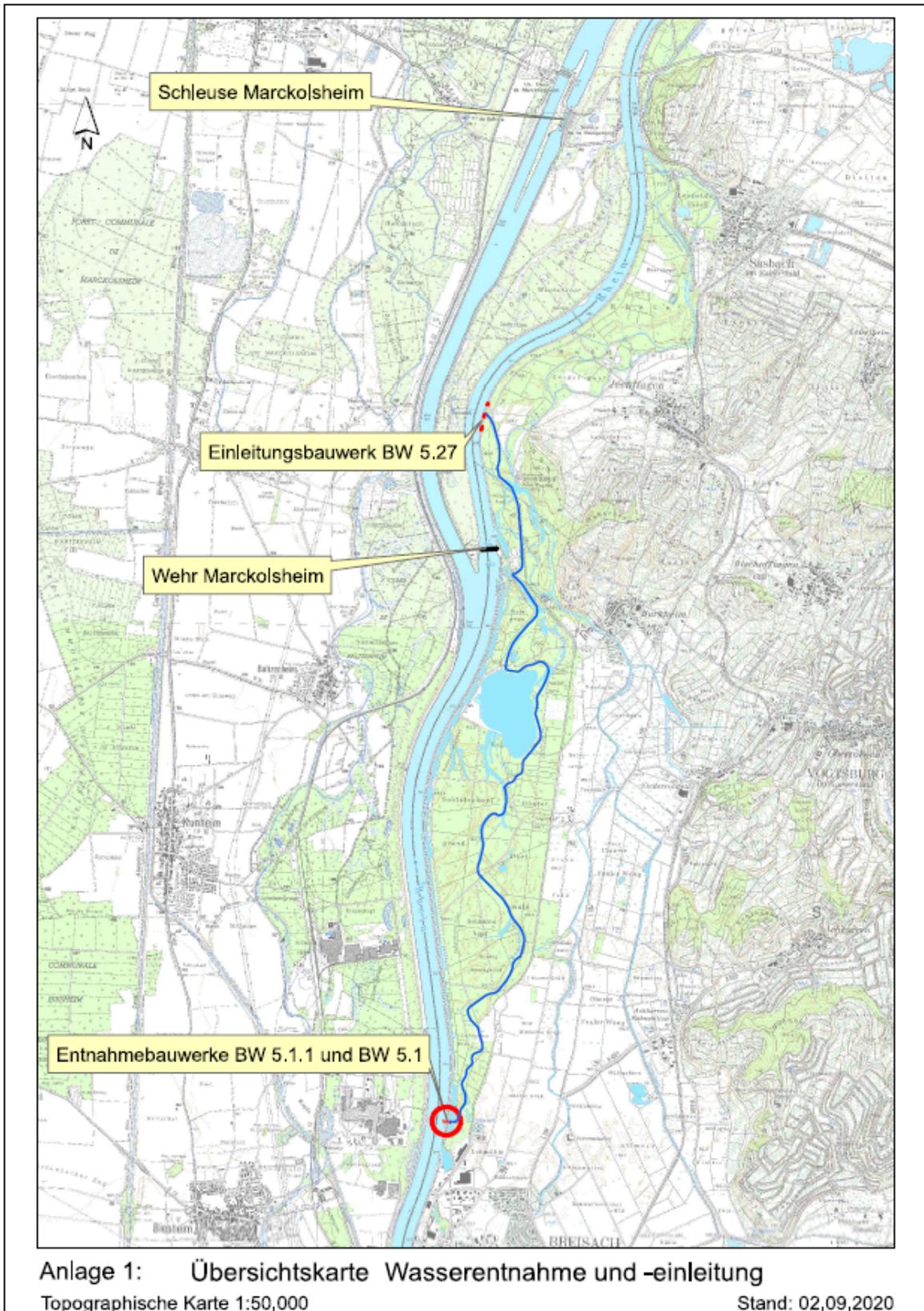
6. Auswirkungen auf die Schifffahrt

Die maximale Querströmung infolge der maximalen Rheinwasserentnahme von 6 m³/s beträgt unmittelbar vor dem Entnahmequerschnitt des Bauwerks 1,3 m/s.

Die rechnerische Ermittlung mit Hilfe der Potentialtheorie kommt zu dem Ergebnis, dass im Abstand von 40 m am Fahrrinnenrand vom Entnahmequerschnitt die Querströmungsgeschwindigkeit 0,01 m/s beträgt.

Die zulässige Querströmungsgeschwindigkeit von 0,3 m/s am Fahrrinnenrand wird somit eingehalten.

7. Lageplan



PROTOKOLL 25

Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

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

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

bittet die deutsche und französische Delegation,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 25

**Tabelle der Sperrungen 2021 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 10.09.2020**

Betreiber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	15. März 2021	19. März 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	31. Mai 2021	24. September 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	25. Mai 2021	17. September 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	15. März 2021	19. März 2021	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	17. Mai 2021	17. September 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	15. März 2021	19. März 2021	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	10. Mai 2021	30. Juli 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	15. März 2021	19. März 2021	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	7. Juni 2021	3. September 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	15. März 2021	19. März 2021	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	25. Mai 2021	6. August 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	15. März 2021	26. März 2021	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	17. Mai 2021	30. Juli 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	15. März 2021	19. März 2021	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	14. Juni 2021	24. September 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	15. März 2021	26. März 2021	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	-	-	
VNF	Gambsheim östliche Kammer	6. September 2021	29. Oktober 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	20. September 2021	5. November 2021	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	21. Juni 2021	25. Juni 2021	Risiko von Beeinträchtigungen

Hinweis:

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

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

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

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

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

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

PROTOKOLL 26

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 26

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	19.9.2019	1.12.2017	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		1.12.2018	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	19.9.2019		5.12.2017
2017-II-16	Definitive Änderung der RheinSchPV - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Änderung der RheinSchPV -Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3	I	7.10.2018	7.10.2018	19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
						7.10.2018	29.1.2018
						7.10.2018	29.1.2018
2018-I-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01 Buchstaben ad, ae, af, 1.07 Nummer 2 bis 6, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad, ae, 2.06, 6.28 Nummern 10 bis 13, 7.08, 8.11, 10.01 Nummer 3, nur den Streckenabschnitt Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 bis 15.09, Anlage 3, Bild 62, 66 und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Angabe zu dem Tafelzeichen A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§ 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018	19.9.2019	1.12.2018	29.8.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPV, §§ 1.22 und 1.22a	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Kennzeichnung von Fahrzeugen (§§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und d sowie Nummer 3, 2.05 und Anlage 10)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Sprechfunkanlagen von Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen (§ 4.06 Nummern 1 und 4)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV - (Anlage 7 - Schifffahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b)	I	1.12.2019	6.6.2019	21.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.7.2019	6.6.2019	19.9.2019	1.12.2018	21.12.2018
2019-I-10	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 14.05 Bingen	I	1.12.2019	8.11.2019		1.12.2019	16.8.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			16.8.2019
2019-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und RheinSchUO (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-17	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2019-II-18	Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Meldepflicht (§§ 1.10a Nummer 1, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, 2.05 Nummer 1, 12.01)	I	1.12.2021				
2020-I-13	Definitive Änderungen der RheinSchPV)- Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (§§ 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020			26.11.2020
2020-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2020	26.8.2020			26.11.2020

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
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020				1.1.2020	16.8.2019

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

3. Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“): Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

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 Buchstabe 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		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

***) Gegenstandslos

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			1.1.2020	16.8.2019

4. Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNG AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 7/2019
vom 14. August 2019

LIBRA

Aufgrund der Anwendung von § 2.20 Nummer 2 Buchstabe b der RheinSchUO wird dem Gütermotorschiff „Libra“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 06001369 die Genehmigung erteilt, für die Bedienung des Bugstrahlruders von Artikel 7.04 Nummer 9 von ES-TRIN abzuweichen, unter der Bedingung, dass sobald das derzeitige Bugstrahlruder ersetzt wird, die Steuerung des Bugstrahlruders gemäß Artikel 7.04 Nummer 9 von ES-TRIN ausgeführt wird.

Anlagen:

1. Schreiben vom 20. Mai 2017, in dem die Funktionsweise der Bedienung der Bugstrahlruderanlage an Bord der Libra beschrieben wird;
2. Schreiben vom 8. Dezember 2017 mit der Argumentation und den Zeichnungen des Eigners;
3. Darstellung der Bugstrahlruderanlage am Pult im Steuerhaus;
4. Schreiben vom 12. August 2019 mit Erläuterung der technischen Schwierigkeiten.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (19) 34 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNG AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 5/2020
vom 19. November 2020

KÖNIGSTEIN

Aufgrund der Anwendung von § 2.20 Nummer 2 Buchstabe b der RheinSchUO wird für das Fahrgastkabinenschiff „MS Königstein“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 05502420 die Genehmigung erteilt, abweichend von Artikel 3.03 Nummer 2 ES-TRIN, Edition 2017/1, unter Beibehaltung der bestehenden Anordnung des Steuerhauses relativ zur Lage des Kollisionsschotts zugelassen zu werden. Die wiederkehrende Untersuchung des Fahrzeugs fand im November 2019 auf Basis des ES-TRIN 2017/1 statt. Im Falle eines Umbaus des Steuerhauses und des Schiffskörpers des Vorschiffs muss Artikel 3.03 ES-TRIN vollumfänglich beachtet werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (20) 65 zu entnehmen.)

5. Jährlicher Bericht über Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle

Rhein von km 166,64 bis 170,00 (Basel) und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) beziehungsweise 989,20 (Lek)

Nr.	Bauwerk	Rhein-km	Ortslage	Überdeckung / Minstdurchfahrts höhe (,.., m)	Bemerkung
1	Düker	807,518	Rheinberg- Ossenberg, Voerde-Spellen	3,50 m	Fertiggestellt in 2019. Mindestanforderungen ¹ an Überdeckung (>2,50 m) sind eingehalten.
2	Abwasserdüker	696,500	Köln	>7,16 m	Geplanter Düker. Mindestanforderungen ¹ an Überdeckung (>2,50 m) sind eingehalten.

¹ Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Beschluss 2012-I-13, Stand 19. Oktober 2016).

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

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 1

Durch Schiffsführerzeugnisse nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins
(§ 3.09 Nr. 3)

...

1	2	3	4	5
Staat / État / Land	Lfd. Nr./ n° / Nr.	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat Aanduiding van het getuigschrift	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat Uitgevende instantie	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours Mee te rekenen vaartijd in dagen
B	1	Stuurbrevet A	FOD Mobiliteit en Vervoer	360
	2	Stuurbrevet B		
	3	Stuurbrevet C		
	4	Stuurbrevet D		
B	5	Vaarbewijs A	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44 3500 Hasselt	720, davon 180 als Matrose
	6	Vaarbewijs B		
	7	Vaarbewijs A + vermelding P	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Guichet de la navigation Rue Canal de l'Ourthe 9 4031 Liège	
	8	Certificat de conduite A Certificat de conduite B		

...

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

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

B	1. Medisch centrum Antwerpen Pelikaanstraat, 4 B-2018 ANTWERPEN T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-antwerpen
	2. Medisch centrum Brugge Koning Albert I - Laan 1-5, bus 1, B-8200 BRUGGE T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-brugge
	3. Centre médical de Bruxelles Place Victor Horta, 40/10 B-1060 BRUXELLES T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-bruxelles
	4. Centre médical de Charleroi Place Albert 1er, Petite Rue, 4 B-6000 CHARLEROI T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-charleroi
	5. Medisch centrum Gent Ketelvest, 26/201 B-9000 GENT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-gent
	6. Medisch centrum Hasselt FAC Verwilghen – Blok A – 2 de verd., Voorstraat, 43 B-3500 HASSELT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-hasselt
	7. Centre médical de Libramont Rue du Dr. Lomry, 13 B-6800 LIBRAMONT T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-libramont
	8. Centre médical de Liège Rue Fabry, 27 B-4000 LIEGE T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-liege
	9. Medisch centrum Leuven Philipssite, 3b B-3001 LEUVEN T. 00 32 2 524 97 97 https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-leuven

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

B	10. Centre médical de Namur Place des Célestines, 25 B-5000 NAMUR https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-namur T. 00 32 2 524 97 97
	11. Centre médical de Tournai Boulevard Eisenhower, 87 B-7500 TOURNAI https://www.health.belgium.be/fr/medex-centre-medical-tournai T. 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B-2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) T. 00 32 3232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) T. 00 32 8521 12 50

...

Anhang 6 zur Dienstanweisung Nr. 2

Gültige Befähigungszeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens

Anmerkung: KVR: Kollisionsverhütungsregeln (Anlage D7 Nr. 1.2 RheinSchPersV)
(§ 7.13 Nr. 3)

Staat État Land	lfd. Nr./ n° d'or- dre Nr.	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Damit verbundene Berechtigung Qualification Daaraan verbonden bekwaamheid	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à De bekwaamheid komt overeen met een Rijnpatent krachtens
B	1	Stuurbrevet A	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Güter- beförderung	§ 7.01 (einschl. KVR)
	2	Stuurbrevet B		Güter- beförderung	§ 7.01 (ohne KVR)
	3	Stuurbrevet C		alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
	4	Stuurbrevet D		alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
B	5	Vaarbewijs A	- De Vlaamse Waterweg nv <i>Contactinfo Schoten</i> <i>Hoogmolendijk 1</i> <i>2900 Schoten</i> <i>Tel.: +32 11 24 40 83</i> <i>Contactinfo Evergem</i> <i>Ringvaartweg-Mariakerke 1,</i> <i>9030 Gent</i> <i>Tel.: +32 9 292 12 95</i> <i>E-mail:</i> binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	Güter- beförderung	§ 7.01 (einschl. KVR)
	6	Vaarbewijs B		Güter- beförderung	§ 7.01 (ohne KVR)
	7	Vaarbewijs A + vermelding P		alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
	8	Vaarbewijs B + vermelding P	- <i>Service Public de Wallonie</i> <i>Direction de la</i> <i>Réglementation et du</i> <i>Contrôle des Voies</i> <i>Hydrauliques</i> <i>Guichet de la navigation</i> <i>(Rue Canal de l'Ourthe 9,</i> <i>4031 Liège)</i>	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)

...

Anhang 8 zur Dienstanweisung Nr. 2

Von der ZKR als Nachweis der Tauglichkeit anerkannte Befähigungszeugnisse
und ärztliche Zeugnisse

1. Befähigungszeugnisse

Staat État Land	lfd. Nr. n° d'or- der Nr	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude Aanduiding van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance Instantie die het afgeeft	Bemerkungen Remarques Opmerkingen
B	1	Vaarbewijs A	- De Vlaamse Waterweg nv <i>Contactinfo Schoten</i> Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83	
	2	Vaarbewijs B	<i>Contactinfo Evergem</i> Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 9 292 12 95	
	3	Vaarbewijs A+ vermelding P	<i>E-mail:</i> binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	
	4	Vaarbewijs B + vermelding P	- Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies Hydrauliques Guichet de la navigation (Rue Canal de l'Ourthe 9, 4031 Liège)	

...

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 3

Für die Aussetzung und den Entzug von Rheinpatenten zuständige Behörden (§ 7.20)

Die Liste wird von der ZKR auf ihrer Website <http://www.ccr-zkr.org/> veröffentlicht.

Staat État Land	Behörden Autorités Autoriteiten
B	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44 3500 Hasselt
B	Service Public de Wallonie Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Rue Canal de l'Ourthe 9 4031 Liège

...

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von Schifferdienstbüchern

Deutschland	Standorte		+49
WSA Ems-Nordsee wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Standort Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
	Standort Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-ems-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
WSA Weser-Jade-Nordsee wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Standort Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
	Standort Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
	Standort Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-weser-jade-nordsee@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
WSA Elbe-Nordsee	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
WSA Nord-Ostsee-Kanal	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Kiel- Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax: 0431/3603414
WSA Ostsee wsa-ostsee@wsv.bund.de	Standort Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-ostsee@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
	Standort Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-ostsee@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
WSA Rhein wsa-rhein@wsv.bund.de	Standort Bingen	Vorstadt 74-76 55411 Bingen wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
	Standort Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
	Standort Duisburg	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
WSA Oberrhein wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Standort Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/27183155
	Standort Mannheim	C 8,3 68159 Mannheim wsa-oberrhein@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
WSA Mosel-Saar-Lahn wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
	WSA Mosel-Saar-Lahn Standort Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155

Deutschland	Standorte		+49
WSA Neckar wsa-neckar@wsv.bund.de	WSA Neckar Standort Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-neckar@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
	WSA Neckar Standort Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-neckar@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
WSA Main	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Oberrauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101
WSA Donau MDK wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Standort Nürnberg	Marienortgraben 1 90402 Nürnberg wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
	Standort Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg @wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
WSA Westdeutsche Kanäle	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg- meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
WSA Mittellandkanal/ Elbe-Seitenkanal wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Standort Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
	Standort Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400
	Standort Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0581/90791277
WSA Weser wsa-weser@wsv.bund.de	Standort Hann.-Münden	Kasseler Str. 5 34346 Hann.-Münden wsa-weser@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
	Standort Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-weser@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
WSA Elbe	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
WSA Spree-Havel wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Standort Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
	Standort Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-spree-havel@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
WSA Oder-Havel wsa-oder-havel@wsv.bund.de	Standort Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-oder-havel@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171 oder 276172

...

Dienstanweisung Nr. 4a

...

1. Zuständige Behörden für die Anerkennung von Ausbildungsstätten, Lehrgängen und Auffrischungslehrgängen und zur Ausstellung/Verlängerung der Bescheinigung gem. Anlage E1 RheinSchPersV

	Zuständige Behörde(n) für die Anerkennung von Ausbildungsstätten, Lehrgängen und Auffrischungslehrgängen	Zuständige Behörde(n) für die Ausstellung der Bescheinigung gem. Anlage E1 RheinSchPersV (Erstausstellung und/oder Verlängerung)
Deutschland	<p>Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Am Probsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Tel: 00 49 (0)228/42968-0</p>	<p>Erstausstellung (§ 4a.02 Satz 1 RheinschPersV) - Alle anerkannten Ausbildungsstätten - GDWS</p> <p>Verlängerung aufgrund von Fahrzeit (§ 4a.04 Nummer 2 Buchstabe a RheinSchPersV) - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim</p> <p>Verlängerung aufgrund von Auffrischkursen (§ 4a.05 Satz 3 RheinSchPersV) - Alle anerkannten Ausbildungsstätten - GDWS</p> <p>Ausstellung (§§ 9.05, 4a.02 Satz 1 RheinSchPersV) - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein - Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim</p>
Belgien		
Frankreich	<p>Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer - Direction Générale des infrastructures, des transports et de la mer - Direction des services de transport - Sous-direction des ports et du transport fluvial</p>	<p>Alle anerkannten Ausbildungsstätten</p>
Niederlande	<p>CBR, divisie CCV Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH Tel: 0031 (0)88 2277700</p>	<p>CBR, divisie CCV Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH Tel: 0031 (0)88 2277700</p>
Schweiz	<p>Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel: 00 41 (0)61 639 95 95 E-Mail: info@portof.ch</p>	<p>Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel Tel: 00 41 (0)61 639 95 95 E-Mail: info@portof.ch</p>

...

6.2 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 September 2020)**

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

Gecap Electro B.V.
 Nijverheidstraat 124a
 NL-2901 AR Capelle a/d IJssel
 CSI-2

Werkina Werkendam B.V.
 Dhr. T.N. van Maastricht
 Bierbosch Haven Noord 1 b
 NL-4251 NL Werkendam
 CSI-11

Dolderman B.V.
 Binnenkalkhaven 31
 NL-3311 JC Dordrecht
 CSI-1 und CSI-31

IGP
 Dhr. P. Goovaerts
 Maalderijstraat 87
 NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)
 CSI-15

A. Rullens Installatietechniek
 Sterrekroos 11
 NL-4941 VZ Raamsdonksveer
 CSI-3

Imtech Marine & Industry
 Dhr. B. Breedveld
 Postbus 5054
 NL-3008 AB Rotterdam
 CSI-12

Alewijnse Binnenvaart
 Dhr. J.E.L. Bonnikhorst
 Oude Haven 47
 NL-6511 XE Nijmegen
 CSI-4 und CSI-7

De Keizer Elektrotechniek
 Dhr. G.H.G. Lammers
 Sluispolderweg 44a
 NL-1505 HK Zaandam
 CSI-6

Van Fraeijenhove B.V.
 Dhr. Van Fraeijenhove
 Stationsweg 60 a
 NL-4538 AD Terneuzen
 CSI-16

Elektrotechniek Irnsum Sneek
 Dhr. R.G. Martens
 Rijksweg 19
 NL-9011 VA Irnsum
 CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel
 Dhr. M.G. Burger
 Postbus 3050
 NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel
 CSI-10

INA – Litton
 Dhr. K. Langius
 Postbus 1590
 NL-3000 BN Rotterdam
 CSI-9

Schlömer Schiffswerft
 Dhr. T. Verwoerd
 Postfach 2109
 D-26771 Leer
 CSI-18

Linssen Electronica B.V.
 Dhr. H. Mestrom
 Kloosterstraat 3
 NL-6051 JB Maasbracht
 CSI-13

Electrikom
 Dhr. Eerland
 Westerkade 14
 NL-3116 GJ Schiedam
 CSI-20

CSI B.V.
 Dhr. H. Ouadi
 Kaartenmakerstraat 4
 NL-2984 CB Ridderkerk
 CSI-8 und CSI-21

Flux Electro B.V.
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

Gova Scheepselektronica B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
CSI-25

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

CSI Control Systems B.V.
3e Industriestraat 25J
NL-3133 EJ Vlaardingen
CSI-8 und CSI-21

VEM Elektrotechnik B.V.
Klokweg 16
3034 KK Rotterdam
CSI-9

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben-Nr.: NT 29

ETIB Van Fraeijenhove Scheepsinstallatie B.V.
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

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

Alewijnse Marine Rotterdam B.V.
Van der Giessenweg 51
NL-2921 Krimpen aan den IJssel
CSI-14

De Keizer Elektrotechnik
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

PROTOKOLL 27

**Meinungsaustausch zwischen den Teilnehmern über die Energiewende in der
Binnenschifffahrt**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 28

Verschiedenes

Kein Beschluss.