



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2020
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2020-I)**

Straßburg, den 4. Juni 2020

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (20) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2020

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2020-I)

Straßburg, den 4. Juni 2020

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Frühjahrsplenartagung 2020 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19 Pandemie	
Protokoll 1 : Frühjahrsplenartagung 2020 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19 Pandemie	1
II. Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt: Bewältigung und Überwindung der Krise	
Protokoll 2 : Besondere Maßnahmen der Zentralkommission im Rahmen der Covid-19 Pandemie	2
Protokoll 3 : 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	4
Protokoll 4 : Umgang der ZKR mit den Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt.....	4
III. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 5 : Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission.....	5
IV. Allgemeine Fragen	
Protokoll 6 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	5
Protokoll 7 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)	5
Protokoll 8 : Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen	5
V. Rechtliche Fragen	
Protokoll 9 : Rechtliche Fragen.....	5
VI. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 10 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt	6
VII. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 11 : Schifferpatente und Besatzungen	10
VIII. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	
Protokoll 12 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Meldepflicht (§§ 1.10a Nummer 1, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, 2.05 Nummer 1, 12.01).....	10

	Seite
Protokoll 13 : Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) - Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (§§ 1.08, 7.01).....	16
Protokoll 14 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (§ 4.07).....	18
IX. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 15 : Technische Vorschriften für Binnenschiffe	18
X. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen	
Protokoll 16 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen.....	18
XI. Der Rhein als Wasserstraße	
Protokoll 17 : Neubau einer Kaianlage zur Aufnahme von Containerschiffen bei Village-Neuf, Rhein-km 172,600 bis 173,000.....	18
Protokoll 18 : Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2019 (2019-I-12)	24
Protokoll 19 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2019-I-13))	27
XII. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden, sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	
Protokoll 20 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	32
XIII. Verwaltung	
Protokoll 21 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2019	45
XIV. Verschiedenes	
Protokoll 22 : 100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg.....	61
Protokoll 23 : Pressemitteilung	61
Protokoll 24 : Frühjahrsplenarsitzung 2021	61
Protokoll 25 : Termin der nächsten Sitzung.....	61

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2020 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Frühjahrsplenartagung 2020 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19 Pandemie

Beschluss

(im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 27. April 2020)

Die Zentralkommission,

angesichts des Ausmaßes der Gesundheitskrise infolge der Covid-19-Pandemie in Europa und insbesondere den Mitglied- und Beobachterstaaten der ZKR,

in Kenntnis der entsprechenden Eindämmungsmaßnahmen insbesondere in Frankreich, ihrem Sitzstaat,

in dem Bewusstsein, dass die Bewegungs- und Versammlungsfreiheit infolge der Krise aller Wahrscheinlichkeit nach noch länger stark eingeschränkt sein werden,

stellt fest, dass die durch diese beispiellose Krise entstandene Situation es mehr denn je notwendig macht, dass sie zu ihrer Tagung zusammentritt, um Fragen im Zusammenhang mit dieser Situation zu erörtern und entsprechende Beschlüsse zu fassen,

unterstreicht ferner, dass sie bei ihren regulären Aktivitäten ein Höchstmaß an Kontinuität wahren sollte, auch im Hinblick auf die Entscheidungsfindung,

weist darauf hin, dass die Sicherheit und Gesundheit aller Teilnehmer an ihrer Sitzungen weiterhin oberste Priorität haben,

begrüßt die Entschlossenheit ihrer Delegationen und ihres Sekretariats, ihre Arbeit trotz der gegenwärtigen und künftigen Einschränkungen voranzubringen,

bekräftigt gleichzeitig ihr Bekenntnis zur Abhaltung ihrer Sitzungen in Straßburg,

verweist auf Artikel 6 ihrer Geschäftsordnung,

beschließt, ihre Frühjahrsplenartagung am 4. Juni 2020 in Form einer Videokonferenz abzuhalten, und

beauftragt den Generalsekretär, in Zusammenarbeit mit dem Präsidenten die Aspekte und Modalitäten dieser Tagung festzulegen und für die Simultandolmetschung der Beratungen in die drei Arbeitssprachen der Organisation zu sorgen.

PROTOKOLL 2

Besondere Maßnahmen der Zentralkommission im Rahmen der Covid-19 Pandemie

Beschluss (im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 23. März 2020)

Die Zentralkommission,

unter Berücksichtigung der besonderen Umstände im Zusammenhang mit der Covid-19 Pandemie,

im Bewusstsein der Auswirkungen der Krise auf das reibungslose Funktionieren der nationalen Verwaltungen, der zuständigen Behörden und der Kontrollorgane in Bezug auf die Ausstellung und Kontrolle von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,

in dem Bestreben, die Leistungsfähigkeit der Rheinschiffahrt unter Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch in Zeiten der Krise aufrechtzuerhalten,

in dem Bestreben, die Logistikketten und die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben insbesondere mit lebenswichtigen Gütern aufrechtzuerhalten, und

unter Hinweis auf ihre Aufgabe, für die Prosperität der Rheinschiffahrt Sorge zu tragen,

lädt ihre Mitgliedstaaten für die Dauer der Krise ein,

1. alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um den optimalen Betrieb der Infrastruktur weitestgehend aufrechtzuerhalten, insbesondere dem Schleusenpersonal das Erreichen des Arbeitsplatzes zu ermöglichen,
2. die Überschreitung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen, Erklärungen und anderen Dokumenten, die gemäß dem Beschluss 1984-I-3, der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein sowie der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ausgestellt werden, nicht zu ahnden, sofern die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt nicht beeinträchtigt wird und die Zeugnisse, Erklärungen und anderen Dokumente am 15. März 2020 noch gültig waren,
3. die Mobilität der Besatzungsmitglieder zu erleichtern, um es diesen zu erlauben, auf direktem Wege vom Wohnort zum Einstiegshafen und vom Ausstiegshafen zurück zum Wohnort zu reisen. Unbeschadet nationaler Vorschriften können die Besatzungsmitglieder eine Bescheinigung nach dem in der Anlage zu diesem Beschluss beigefügten Muster vorweisen,
4. die multilaterale Vereinbarung ADN/M025 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zur Abweichung von Absatz 8.2.2.8.4 und 1.8.3.16.1 ADN und zur Verlängerung der Gültigkeit der ADN Sachkundebescheinigungen und des Schulungsnachweises für Gefahrgutbeauftragte, soweit dies noch nicht geschehen ist, zu unterzeichnen.

Dieser Beschluss tritt sofort, am 23. März 2020, in Kraft. In Übereinstimmung mit der von den Regierungen festgelegten Dauer des zivilen Notstands, gilt er bis auf weiteres, längstens jedoch bis zum 23.09.2020. Er kann zu gegebener Zeit durch gesonderten Beschluss ganz oder in Teilen aufgehoben, erweitert, oder ergänzt werden.

Anlage

Anlage zu Protokoll 2.1



Attestation pour le voyage professionnel d'un batelier de la navigation intérieure
à soumettre aux autorités de contrôle
Bescheinigung für die Dienstreise eines Binnenschiffers zur Vorlage bei den Ordnungsbehörden
Verklaring voor de dienstreis van een schipper of een bemanningslid in de binnenvaart
die aan de controleautoriteiten overhandigd moet worden
Attestation for work related travel of inland navigation crew to be submitted to the enforcement authorities

Par la présente, je certifie que ■ Hiermit bescheinige ich, dass ■ Bij deze verklaar ik dat ■ I herewith certify that:

Mme/M. Mrs./Dhr.	Frau/Herr Mrs/Mr		Né(e) le Geboren op	Geboren am Born on	
Adresse Adres	Anschrift Address				

est employé sur le bateau suivant ■ auf folgendem Binnenschiff beschäftigt ist ■
op het volgende binnenschip werkzaam is ■ is employed on the following vessel:

Nom du bateau Naam van het schip	Name des Schiffes Name of the vessel	
Numéro européen unique d'identification des bateaux Einheitliche europäische Schiffsnummer Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI) European Vessel Identification Number (ENI)		

**Ce voyage est nécessaire pour assurer la continuité de la navigation rhénane et intérieure ;
il contribue à l'approvisionnement de la population et des entreprises.**
**Die Reise ist erforderlich für die Aufrechterhaltung der Rhein- und Binnenschifffahrt;
sie dient damit der Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben.**
**Deze dienstreis is noodzakelijk voor de instandhouding van de Rijn- en binnenvaart;
de reis dient voor de bevoorrading van de bevolking en het bedrijfsleven.**
**The travel is necessary for the continuation of Rhine and inland waterway transport;
it thus serves to supply the population and economic enterprises.**

Il est demandé d'autoriser le détenteur de la présente attestation à voyager directement de son lieu de résidence susmentionné au poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à / du poste d'amarrage du bateau susmentionné situé à à son lieu de résidence susmentionné.
Es wird gebeten, dem Inhaber dieser Bescheinigung die Reise von seinem oben angegebenen Wohnort zur Liegestelle des oben genannten Schiffes in / von der Liegestelle des oben genannten Schiffes in zu seinem oben angegebenen Wohnort auf direktem Wege zu ermöglichen.
Het wordt verzocht de houder van deze verklaring toestemming te geven om via een rechtstreeks traject te reizen van zijn eerder vermelde woonplaats naar de ligplaats van het genoemde schip in / van de ligplaats van het genoemde schip in naar zijn eerder vermelde woonplaats.
It is requested to allow the holder of this certificate to travel directly from his above-mentioned place of residence to the berth of the above mentioned vessel in / from the berth of the above-mentioned vessel in to his above-mentioned place of residence.

Fait à Ort Plaats Done at	le Datum datum date	Cachet et signature de l'exploitant du bateau Stempel und Unterschrift des Schiffsbetreibers Stempel en handtekening van de exploitant van het schip Stamp and signature of vessel operator
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

2020

PROTOKOLL 3

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 4

Umgang der ZKR mit den Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bewusstsein, dass ihre Mitgliedsstaaten derzeit von einer Pandemie mit schwerwiegenden gesundheitlichen, sozialen und wirtschaftlichen Folgen heimgesucht werden,

in der Erkenntnis, dass diese Pandemie zu einer sehr ernsten wirtschaftlichen und sozialen Krise der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt geführt hat und deren Überwindung derzeit nicht abzusehen ist,

gegründet auf ihren Erfahrungen und denen ihrer Mitgliedsstaaten im Umgang mit den Auswirkungen der Pandemie und mit Maßnahmen, die deren negative Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt so weit wie möglich mindern,

bezugnehmend auf ihren Beschluss vom 23. März 2020 über besondere Maßnahmen im Rahmen der Covid-19 Pandemie, mit dem sie erste wichtige Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit der Rheinschifffahrt unter Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch in Zeiten der Krise ergriffen hat,

in dem Wunsch, aus den bisherigen Erfahrungen zu lernen, um den weiteren Umgang mit den Auswirkungen der Pandemie, auch durch das Ergreifen zusätzlicher Maßnahmen, zu verbessern und bei zukünftigen ähnlichen Ereignissen bestmöglich vorbereitet zu sein,

unter Verweis auf die Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“ der für Binnenschifffahrt zuständigen Minister ihrer Mitgliedsstaaten,

in der Überzeugung, dass die Krise die Verfolgung der mittel- und langfristigen Ziele der Zentralkommission für eine nachhaltige und innovative Binnenschifffahrt nicht in Frage stellt, sondern das Erreichen dieser Ziele wesentlich dazu beitragen wird, ähnliche Krisen in der Zukunft besser zu überwinden,

bittet

ihre Ausschüsse, in enger Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsgewerbe, den Häfen, den Beobachterstaaten sowie für die Binnenschifffahrt aktiven internationalen Organisationen und mit der Europäischen Kommission,

- eine Analyse über die unmittelbaren Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Binnenschifffahrt folgendermaßen durchzuführen:
 - Ermittlung der entstandenen Probleme und Veränderungen auf der wirtschaftlichen Ebene des Binnenschifffahrtsgewerbes und mit Blick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs, der Gültigkeit von Dokumenten, unter Berücksichtigung der Auswirkungen der getroffenen Maßnahmen,

- Objektive Beschreibung der Folgen dieser Probleme und/oder Veränderungen, d.h. unter Berücksichtigung sowohl der positiven als auch der negativen Auswirkungen und Beurteilung der Frage, ob die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt gefährdet wird,
 - Einschätzung der Tragweite dieser Folgen und anschließende Festsetzung der Prioritäten für den Umgang mit der Krise,
- die relevante Erfahrungen im Umgang mit der Krise zusammenzustellen, bisherige Maßnahmen zu analysieren und, wenn möglich, konkrete Vorschläge zur Eindämmung der negativen Auswirkungen der Krise zu unterbreiten,

ihren Generalsekretär, diese Arbeiten zu unterstützen und zu koordinieren sowie dem Vorbereitenden Ausschuss erforderlichenfalls Bericht zu erstatten.

PROTOKOLL 5

Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Rechtliche Fragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme vom Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2019.

Anlage

Bericht über die wirtschaftliche Situation der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2019

2019 ließ sich im Binnenschifffahrtssektor angesichts der makroökonomischen Rahmenbedingungen insgesamt nicht ohne Weiteres eine Steigerung der Beförderungsmengen erreichen. Der Welthandel ging wegen protektionistischer Maßnahmen wie Zöllen auf Getreide, Stahl und Autos zurück, und in verschiedenen Branchen war die industrielle Produktion rückläufig. Des Weiteren wirkten sich nationale Politiken ungünstig auf die Beförderungstätigkeit aus.

Sand, Steine, Kies

In den Niederlanden und in Belgien hatten umweltpolitische Maßnahmen zur Emissionsverringering (NO_x-Emissionen und Ausbreitung von PFAS-Konzentrationen) einen Rückgang der Tätigkeit im Bausektor zur Folge, was sich 2019 in einem deutlichen Rückgang der Beförderungsmengen von Sand, Steinen, Kies und Baustoffen auf niederländischen Binnenwasserstraßen (-13%) niederschlug. In Belgien war der Rückgang weniger einschneidend (-3%). Deutschland, Frankreich und der Rhein waren von Maßnahmen dieser Art nicht betroffen, hier nahmen die Beförderungsmengen im Bausegment weiter zu, und zwar in Form eines Zuwachses von 15% in Deutschland, von 14% in Frankreich und von 21% auf dem Rhein.

Eisenerz

Die rückläufige Stahlproduktion hatte nachteilige Folgen für die Eisenerzbeförderung in Westeuropa und schlug sich in einem Rückgang der Beförderungsmengen von 9% in den Niederlanden und von 7% in Deutschland und auf dem Rhein nieder. Auf der oberen, mittleren und unteren Donau war bei der Eisenerzbeförderung aufgrund besserer Navigationsbedingungen (im Vergleich zum Vorjahr) und erhöhter Stahlproduktion ein Zuwachs zu verzeichnen (+17,5% auf der mittleren Donau und +1% auf der unteren Donau).

Agribulk und Lebensmittelprodukte

Bei der Beförderung von Landwirtschaftsprodukten war 2019 im Gebiet der unteren Donau und in Frankreich mit +21% in Rumänien bzw. +11% in Frankreich ein rasanter Anstieg zu verzeichnen. In Deutschland stieg aufgrund besserer Ernteergebnisse nach mehreren Jahren mit schlechten Ernteergebnissen die Beförderung von Landwirtschaftsprodukten nach mehreren Jahren mit rückläufigen Mengen um 4%. In den Niederlanden ging sie um 3%, in Belgien-Flandern um 13% und in Belgien-Wallonien um 14% zurück. Bei Lebensmittelerzeugnissen und Futtermitteln war auf der oberen Donau ein signifikanter Zuwachs feststellbar.

Chemikalien

Im Bereich Chemikalien war in fast allen wichtigen Binnenschifffahrtsländern und -regionen in Europa ein Zuwachs der Beförderungsmengen zu verzeichnen, und zwar in den Niederlanden (+16%), in Deutschland (+5%), auf dem Rhein (+9%), in Belgien-Flandern (+4%), in Frankreich (+6%) und in Rumänien (+34%).

Kohle

Die Kohlebeförderung erlebt in Westeuropa wegen der schrittweisen Einstellung des Betriebs von Kohlekraftwerken einen strukturellen Abwärtstrend. Auf dem Rhein ging die Kohlebeförderung um 5%, auf der Mosel sogar um 25% und auf dem Neckar um 32,6% zurück. Insgesamt belief sich der Rückgang auf den Binnenwasserstraßen in Deutschland auf 9%. In den Niederlanden war die Kohlebeförderung ebenfalls rückläufig (-10%), desgleichen in Belgien-Flandern (-6%) und in Belgien-Wallonien (-18%). Auf der unteren Donau ging die Kohlebeförderung um 9% zurück, auf der mittleren Donau hingegen war ein Anstieg um 29% zu verzeichnen.

Container

Die Containerbeförderung auf dem Rhein erreichte 2,04 Mio. TEU und lag damit um 4,0% niedriger als 2018, das Gesamtgewicht der Güter in den Containern lag jedoch mit 15,16 Mio. Tonnen um 2,9% höher als im Vorjahr. Zudem hatte die Niedrigwasserperiode 2018 insofern Spätfolgen für die Containerbeförderung auf dem Rhein, als die Laufzeit von Verträgen, die Ende 2018 mit Schienengüterverkehrsunternehmen geschlossen worden waren, bis 2019 reichte.

Auf anderen Flüssen und Kanälen hielt der Aufwärtstrend im Containertransport weitgehend an, z.B. auf dem Albert-Kanal in Belgien-Flandern mit einer Zunahme um 9,5% auf insgesamt 577.000 TEU. Auf dem Brüssel-Schelde-Kanal war eine Zunahme um 1,8% auf 201.000 TEU zu verzeichnen.

Hauptsächlich aufgrund von Streiks der Hafentarbeiter in Le Havre und Rouen im Dezember 2019 lagen die TEU-Zahlen auf der Seine mit 263.000 TEU um 1% niedriger. Auf der Elbe (146.000 TEU) und dem Mittellandkanal (157.000 TEU) in Norddeutschland setzte sich 2019 der Aufwärtstrend (mit +13% bzw. +12%) fort.

Hafenverkehr

2019 wurden im Hafen von Antwerpen 101,3 Mio. Tonnen Fracht mit 56.585 Binnenschiffen umgeschlagen. 2018 waren es 99,3 Mio. Tonnen gewesen. 2019 legten im Hafen von Constanza 10.395 Binnenschiffe zum Laden und Löschen an. Die Flussschifffahrt nahm um knapp 20% zu und erreichte 15,1 Mio. Tonnen, und zwar hauptsächlich aufgrund des Zuwachses bei der Beförderung von Landwirtschaftsprodukten, Eisenerz und Chemikalien. Diese Entwicklung verlief parallel zu starkem Wachstum auf nationaler Ebene.

In Duisburg, dem größten europäischen Binnenhafen, war insgesamt ein Rückgang des Binnenschiffsverkehrs um 0,6% und bei Eisenerz, dessen Anteil sich auf 41% belief (19,6 Mio. Tonnen von 47,8 Mio. Tonnen) um 1% zu verzeichnen. Bei Kohle lag der Rückgang bei 7% und bei Stahl bei 8%, bei Sanden, Steinen, Kies und Baustoffen hingegen war ein Zuwachs von 42% festzustellen.

In Paris, dem zweitgrößten europäischen Binnenhafen, ergab sich mit einem Gesamtvolumen von 25,3 Mio. Tonnen ein Zuwachs von 14,6%. Hierfür waren hauptsächlich Sande, Steine, Kies und Baustoffe ausschlaggebend, auf die 2019 (mit 19,6 Mio. von 25,3 Mio. Tonnen) ein Anteil von 78% entfiel.

Trockengüterflotte

Gemäß den Daten der nationalen Flottenregister belief sich die Trockengüterflotte der Rhein-anliegerstaaten (Zahl der Selbstfahrer und Leichter) 2019 auf 7.033 Einheiten, die Flüssiggüterflotte der Rhein-anliegerstaaten umfasste 1.433 Einheiten. Dies bedeutete in der Trockengüterflotte - erstmals seit 2011 - eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr (+1%). Die Trockengüterladekapazität lag mit 10,6 Millionen Tonnen um 2,6% über dem Niveau des Jahres 2018. Des Weiteren wurden in den Rhein-anliegerstaaten 1.310 Schub- und Schleppschiffe gezählt.

Die Trockengüterflotte der Donau-anliegerstaaten umfasste 400 Schubschiffe, 242 Schleppschiffe, des Weiteren ca. 409 Selbstfahrer für Trockengüter und ca. 2.100 Leichter für Trockengüter, mit einer Ladekapazität von insgesamt 3,3 Millionen Tonnen.

Bezogen auf die Neubauten setzte sich sowohl im Trockengüter- als auch im Flüssiggütersegment 2019 die leichte Erholung fort. 2019 kamen 20 neue Trockengüterschiffe, 42 neue Tankschiffe und 3 neue Schub- und Schleppschiffe auf den europäischen Markt. Was die Verteilung nach Ländern betrifft, so waren 51% der neuen Schiffe in den Niederlanden, 22% in Deutschland, 14% in Luxemburg, 9% in Belgien, 2% in Frankreich und 2% in der Schweiz registriert.

Flusskreuzfahrten

Das Wachstum des europäischen Flusskreuzfahrtsektors war 2019 an folgenden drei Hauptindikatoren abzulesen:

- Hohe Anzahl Neubauten: 19 neue Kreuzfahrtschiffe mit 3.131 Betten kamen 2019 auf den europäischen Markt. Die neuen Schiffe waren für den Verkehr auf dem Rhein und auf der Donau, und zu einem geringen Anteil auf dem Douro bestimmt.
- Knapp 10% höhere Nachfrage: Die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere stieg 2019 um 9,9% auf 1,79 Millionen Fahrgäste. Fahrgäste aus dem außereuropäischen Ausland (USA, Kanada, Australien, Neuseeland usw.) machten 2019 einen Anteil zwischen 44% und 49% aus.
- Zunahme des Kreuzfahrtverkehrs: Auf dem Rhein wurden 2019 an der Schleuse Iffezheim auf dem Oberrhein 2.929 Durchfahrten von Kabinenschiffen verzeichnet (+24% gegenüber 2018), auf der oberen Donau waren es 3.668 Durchfahrten (+1% über dem bereits hohen Niveau 2018) , auf der mittleren Donau 5.141 (+30%) und auf der unteren Donau 1.017 (+34,9%).

Ausblick

Aufgrund der Covid-19-Krise kam die Fahrgastbeförderung (Kreuzfahrten und Tagesausflugsverkehr) im ersten Halbjahr 2020 fast vollständig zum Erliegen. Bei der Güterbeförderung war der Rückgang weniger drastisch in Abhängigkeit vom Frachtsegment und der Region. Ausgehend von einem Vergleich bezogen auf den Rückgang des BIP während der Finanzkrise 2009 und dessen Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt 2009 lassen sich die Auswirkungen der Covid-19-Krise vorsichtig abschätzen. Die Schätzung ergibt einen möglichen Rückgang der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt um ca. 20-25% im Jahr 2020, sollten die strengen Mobilitätsbeschränkungen der ersten Jahreshälfte über das gesamte Jahr andauern.. Auch wenn diese Schätzung mit zahlreichen Unsicherheitsfaktoren behaftet ist, wurden die Annahmen durch die Ergebnisse für den Güterverkehr zu Wasser in verschiedenen Rheinhäfen im April 2020 bestätigt.

Der Bericht enthält zudem verschiedene langfristige Ausblicke auf die maßgeblichen Frachtsegmente. Die Energiewende wird sich weiterhin maßgeblich auf die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt auswirken. Dies betrifft insbesondere die Kohlebeförderung. Flüssige Mineralölprodukte bleiben auch in den nächsten zehn Jahren eine wichtige Komponente des Energiesektors und der Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt, auch wenn in einigen Regionen ein schrittweiser Rückgang eingesetzt hat. Bei Chemikalien sind die Aussichten deutlich positiver. Bei Landwirtschaftsprodukten und Futtermitteln wird davon ausgegangen, dass die Regionalisierung der Erzeugung und Veränderungen im Verbraucherverhalten hin zu mehr regionalen Erzeugnissen sich auf den Ferntransport auswirken werden. Zudem wird von einer weiteren Verlangsamung des Welthandels mit Auswirkungen auf die Wachstumsraten im Bereich der Containerbeförderung ausgegangen. Die Folgen der Covid-19 Krise gehen voraussichtlich in dieselbe Richtung wie die bereits vorhandenen Trends.

PROTOKOLL 11

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Meldepflicht (§§ 1.10a Nummer 1, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, 2.05 Nummer 1, 12.01)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2019-II-19 die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle unter § 12.01 Nummer 1 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) fallenden Fahrzeuge beschlossen und das Schifffahrtsgewerbe von dem dafür vorgesehenen Zeitpunkt – 1. Dezember 2021 – in Kenntnis gesetzt. Gleichzeitig beauftragte die ZKR ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes und der Arbeitsgruppe RIS, ihr bis zum Frühjahr 2020 konkrete Vorschläge für dazu notwendige Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls andere unterstützende Maßnahmen vorzulegen. Vorliegender Beschluss enthält die notwendigen Änderungen der RheinSchPV sowie einige redaktionelle Klarstellungen, um die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der neuen Verordnung zu gewährleisten.
2. Durch die vorgesehenen Änderungen der RheinSchPV wird die elektronische Meldung zum Regelfall. Nachstehend sind die Änderungen im Einzelnen erläutert.
3. § 12.01 Nummer 1 legt fest, dass alle elektronischen Meldungen der ERINOT Nachricht gemäß Standard ERI 1.3 entsprechen müssen.
4. § 12.01 Nummer 2 enthält eine vollständige Liste der elektronisch zu meldenden Daten.
 - Nummer 2 Buchstabe b wird geändert. Der Verweis auf die amtliche Schiffsnummer wird gestrichen, da alle Fahrzeuge zwischenzeitlich über eine einheitliche europäische Schiffsnummer verfügen und dementsprechend alle Verweise auf die amtliche Schiffsnummer obsolet geworden sind (siehe Beschluss 2018-II-11). Hier wurde in Entsprechung zu § 2.18 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und zur Gewährleistung der Verständlichkeit von Nummer 2 Buchstabe b die Abkürzung für die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) hinzugefügt. Darüber hinaus wird die gesamte RheinSchPV ebenfalls harmonisiert und modernisiert, um die Abkürzung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI) aufzunehmen. Die Abkürzung ENI wird in Klammern in die folgenden Artikel der RheinSchPV hinzugefügt:
 - § 1.10a Nummer 1 Satz 1,
 - § 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, wobei gleichzeitig die französische und deutsche Sprachfassung von § 2.01 Nummer 3, erster Satz an den niederländischen Wortlaut angepasst wird,
 - § 2.05 Nummer 1,
 - § 12.01 Nummer 2 Buchstabe b.
 - Nummer 2 Buchstabe c wird geändert. Denn die Neufassung von § 12.01 führt dazu, dass das elektronische Melden zum Grundprinzip wird und gemäß der im Standard ERI 1.3 festgelegten ERINOT Nachricht erfolgen muss. Wenn die Meldung jedoch per Sprechfunk gemacht wird, muss der Schiffsführer die Art des Fahrzeugs oder Verbands nach Anlage 12 angeben. Der Verweis auf Anlage 12 bleibt deshalb bestehen und ist in der neuen Nummer 5 enthalten.

- Nummer 2 Buchstabe k wird geändert, um die Anzahl der Fahrgäste und die Anzahl der Mitglieder des Bordpersonals anzugeben. Diese Informationen könnten sich bei Unfällen als nützlich erweisen und würden die Suche nach Fahrgästen erleichtern, da Mitglieder der Besatzung oder des Bordpersonals ggf. als Atemschutzträger oder Ersthelfer an Bord während des Ereignisses eingesetzt werden.
- 5. § 12.01 Nummer 3 übernimmt bei gleichbleibender Rechtslage die ursprünglich in Nummer 8 enthaltenen Vorschriften betreffend den räumlichen Geltungsbereich der elektronischen Meldepflicht.
- 6. § 12.01 Nummer 4 übernimmt bei gleichbleibender Rechtslage die ursprünglich in Nummer 6 enthaltenen Vorschriften zur Unterbrechung der Fahrt, wobei die Unterbrechung elektronisch gemeldet werden muss.
- 7. § 12.01 Nummer 5 übernimmt die Fortschrittmeldungen. Zur Erinnerung: Nummer 4 laut der derzeit gültigen Fassung der RheinSchPV wird gestrichen, da der Inhalt in Nummer 1 übernommen wird. Die Abweichung in der aktuellen Nummer 4 Buchstabe b wird es nicht mehr geben, da sich ab dem 1. Dezember 2021 alle meldepflichtigen Fahrzeuge elektronisch melden müssen. Nummer 5 sieht vor, dass der Schiffsführer per Sprechfunk nur die Angaben nach Nummer 2 Buchstabe a Schiffsname und c Art des Fahrzeugs oder Verbands gemäß Anlage 12 melden soll, da die Meldung der Angabe nach Buchstabe b - es handelt sich um die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) - nicht der Praxis entspricht. Der Schiffer meldet den Schiffsnamen und die Art des Fahrzeugs oder Verbands, aber nicht die ENI.
- 8. § 12.01 Nummer 6 übernimmt bei gleichbleibender Rechtslage die ursprünglich in Nummer 3 enthaltenen Vorschriften zur weiteren Präzisierung der Meldevorgänge. Analog zu anderen Vorschriften wird in Satz 1 allein die Möglichkeit einer Meldung „auf elektronischem Wege“ zugelassen.
- 9. § 12.01 Nummer 7 übernimmt bei gleichbleibender Rechtslage die ursprünglich in Nummer 7 enthaltenen Vorschriften zur Änderung von Daten während der Fahrt. Analog zu anderen Vorschriften wird in Satz 1 allein die Möglichkeit einer Meldung „auf elektronischem Wege“ zugelassen. Um die redaktionelle Qualität von Nummer 7 zu verbessern, wurden der erste und zweite Satz von Nummer 7 zusammengeführt.
- 10. § 12.01 Nummer 8 übernimmt eine neue Vorschrift, wonach der Schiffsführer die Beendigung der Fahrt auf elektronischem Weg melden muss. Dies ermöglicht den administrativen Abschluss der Reise im Verkehrsmanagementsystem.
- 11. § 12.01 Nummer 9 übernimmt die ursprünglich in Nummer 10 enthaltenen Vorschriften zu den Befugnissen der zuständigen Behörde. Zusätzlich wird die Möglichkeit der Gewährung einer Ausnahme von der Meldepflicht für Sondertransporte vorgesehen.
- 12. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die in den Anlagen aufgeführten Änderungen verfolgen mehrere Ziele:

- Das vorrangige Ziel dieser Änderungen besteht darin, die verordnungsrechtlichen Änderungen im Hinblick auf die bereits beschlossene Ausweitung der elektronischen Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2021 vorzunehmen.
- Ein weiteres Ziel besteht darin, einige redaktionelle Klarstellungen vorzunehmen, um die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der neuen Verordnung zu gewährleisten. Die Neufassung von § 12.01 RheinSchPV ermöglicht auch eine Vereinfachung und Modernisierung des Wortlauts. Die RheinSchPV wird dadurch lesbarer und verständlicher und die Rechtssicherheit erhöht.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die Alternative, die RheinSchPV nicht zu ändern und die derzeitige Fassung von § 12.01 RheinSchPV in Kraft zu lassen, besteht nicht. Denn mit der Annahme des Beschlusses 2019-II-19 hat die ZKR bereits die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle unter § 12.01 Nummer 1 RheinSchPV fallenden Fahrzeuge beschlossen und das Gewerbe von dem dafür angesetzten Zeitpunkt – 1. Dezember 2021 – in Kenntnis gesetzt.

Hingegen wäre es möglich, auf die redaktionellen Klarstellungen zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der rheinischen Vorschriften schwächen.

Folgen dieser Änderungen

Diese Änderungen sind mit begrenzten Kosten für das Gewerbe verbunden, da die erforderliche Software kostenlos verfügbar ist. Zudem ist zu erwarten, dass die von der Ausweitung der Meldepflicht betroffenen Fahrzeuge bereits über die erforderliche Hardware, nämlich einen handelsüblichen Computer, verfügen.

Elektronisches Melden trägt zu einer erheblichen Verringerung des Verwaltungsaufwands bei, da die Nutzung von Sprechfunk weitgehend reduziert wird. Bei den zuständigen Behörden entfällt die manuelle Eingabe von Daten, die derzeit über Sprechfunk übermittelt werden.

Zudem unterstützt die elektronische Übermittlung von Daten deren Vollständigkeit und Genauigkeit. Dies dürfte die Nutzung der durch die elektronischen Meldungen generierten Daten für logistische und statistische Zwecke erleichtern. Und schließlich leisten diese Daten einen Beitrag zu einer Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Sicherheit der Rheinschifffahrt.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Sollte die ZKR diese Änderung der RheinSchPV ablehnen, entstünde ein Widerspruch zur bereits von der ZKR beschlossenen Ausweitung der elektronischen Meldepflicht und ihrem Inkrafttreten zum 1. Dezember 2021.

Eine Ablehnung dieser Änderungen würde die oben dargelegten Ziele untergraben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Verweis auf ihren Beschluss 2019-II-19, mit dem sie beschlossen hat, die elektronische Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2021 auf alle unter § 12.01 RheinSchPV fallenden Fahrzeuge auszuweiten,

beschließt die Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2021.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

1. § 1.10a Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Abweichend von § 1.10 müssen die Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 1.1, 1.2 und 1.3 dieser Verordnung nicht mitgeführt werden auf Schubleichtern, auf denen eine Metalltafel nach folgendem Muster angebracht ist:

EINHEITLICHE EUROPÄISCHE SCHIFFSNUMMER: - R
SCHIFFSATTEST

- NUMMER:

- SUK:

- GÜLTIG BIS:

wobei der Hinweis auf die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde in einem Großbuchstaben R nach der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI) besteht.“

2. § 2.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

- „c) seine einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), die aus acht arabischen Ziffern besteht. Die drei ersten Ziffern dienen der Bezeichnung des Landes und der Ausgabestelle dieser einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI). Diese Kennzeichnung ist nur für die Fahrzeuge verbindlich, denen eine einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) erteilt wurde. Die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) ist nach den unter Buchstabe a aufgeführten Bedingungen anzubringen.“

b) Nummer 3 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

- „3. Die Kennzeichen nach den Nummern 1 und 2 sind in gut lesbaren und dauerhaften lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern anzubringen. Die Höhe der Schriftzeichen muss beim Namen und der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI) mindestens 20 cm, bei den anderen Zeichen mindestens 15 cm betragen.“

3. § 2.05 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Schiffsanker müssen dauerhafte Kennzeichen tragen. Diese müssen mindestens die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) des Fahrzeugs enthalten.“

4. § 12.01 wird wie folgt gefasst:

„§ 12.01

Meldepflicht

1. Die Schiffsführer folgender Fahrzeuge und der Verbände müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 3 genannten Strecken elektronisch gemäß der im Standard ERI 1.3 festgelegten ERINOT Nachricht melden:
 - a) Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt;
 - b) Tankschiffe, ausgenommen Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung;
 - c) Fahrzeuge, die Container befördern;
 - d) Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m;
 - e) Kabinenschiffe;
 - f) Seeschiffe;
 - g) Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben;
 - h) Sondertransporte nach § 1.21.

2. Im Rahmen der Meldung nach Nummer 1 sind anzugeben:
 - a) Schiffsname des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
 - b) einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), bei Seeschiffen IMO-Nummer des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
 - c) Art des Fahrzeugs oder Verbands und bei Verbänden Art aller Fahrzeuge gemäß der Nachricht nach Nummer 1;
 - d) Tragfähigkeit des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
 - e) Länge und Breite des Fahrzeugs und bei Verbänden Länge und Breite des Verbands und aller Fahrzeuge im Verband;
 - f) Vorhandensein eines LNG-Systems an Bord;
 - g) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt:
 - aa) die UN-Nummer oder Nummer des Gefahrguts;
 - bb) die offizielle Benennung für die Beförderung des Gefahrguts;
 - cc) die Klasse, den Klassifizierungscode und gegebenenfalls die Verpackungsgruppe des Gefahrguts;
 - dd) die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, für die diese Angaben gelten;
 - ee) die Anzahl blauer Lichter/ blauer Kegel;
 - h) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung nicht dem ADN unterliegt und die nicht in einem Container befördert werden: Art und Menge der Ladung;

- i) Anzahl der an Bord befindlichen Container entsprechend ihrer Größe und ihres Beladungszustandes (beladen oder unbeladen) sowie jeweilige Stauplanposition und Typ der Container;
 - j) Containernummer der Gefahrgutcontainer;
 - k) Gesamtzahl der an Bord befindlichen Personen und sofern zutreffend Anzahl der Fahrgäste;
 - l) Standort, Fahrrichtung;
 - m) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
 - n) Fahrtroute mit Angabe von Start- und Zielhafen;
 - o) Beladehafen;
 - p) Entladehafen.
3. Die Meldepflicht nach Nummer 1 besteht auf folgenden Strecken, die mit dem Tafelzeichen B.11 und einer Zusatztafel „Meldepflicht“ gekennzeichnet sind:
 - a) von Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) bis Gorinchem (km 952,50) und
 - b) von Pannerden (km 876,50) bis Krimpen am Lek (km 989,20).
 4. Unterbricht ein Fahrzeug in einer der unter Nummer 3 genannten Strecken die Fahrt für mehr als zwei Stunden, muss der Schiffsführer Beginn und Ende der Unterbrechung auf elektronischem Wege melden.
 5. Beim Durchfahren von Schleusen und beim Vorbeifahren an den mit dem Tafelzeichen B.11 gekennzeichneten Meldepunkten muss der Schiffsführer die Angaben nach Nummer 2 Buchstabe a und c über Sprechfunk auf dem angegebenen Kanal melden. Abweichend von Nummer 2 Buchstabe c muss der Schiffsführer die Art des Fahrzeugs oder Verbands gemäß Anlage 12 angeben.
 6. Die unter Nummer 2 genannten Angaben mit Ausnahme von Buchstabe l und m können auch von anderen Stellen oder Personen auf elektronischem Wege der zuständigen Behörde mitgeteilt werden.
In jedem Fall muss der Schiffsführer über Sprechfunk auf dem angegebenen Kanal melden, wenn er mit seinem Fahrzeug oder Verband in die Strecke, auf der die Meldepflicht gilt, einfährt und diese wieder verlässt.
 7. Ändern sich die Angaben nach Nummer 2 während der Fahrt in der Strecke, auf der die Meldepflicht gilt, ist dies der zuständigen Behörde unverzüglich auf elektronischem Wege mitzuteilen.
 8. Wenn die Fahrt beendet ist, muss der Schiffsführer dies unverzüglich elektronisch melden.
 9. Die zuständige Behörde
 - kann für Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung sowie Tagesausflugsschiffe eine Meldepflicht und deren Umfang festlegen,
 - kann bei der Erteilung einer besonderen Erlaubnis für Sondertransporte nach § 1.21 eine Ausnahme von der Meldepflicht nach Nummer 1 gewähren.“

PROTOKOLL 13

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) - Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (§§ 1.08, 7.01)

1. Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die globale Forderung, dass Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen und der Schifffahrt gewährleistet ist. In ihrer derzeitigen Fassung enthält sie außerdem Vorschriften zum Tragen von Rettungswesten, zum Setzen eventuell vorhandener umlegbarer oder wegnehmbarer Geländer und für sichere Zugänge zu den Fahrzeugen als Anordnungen vorübergehender Art.
2. Die Anordnungen vorübergehender Art wurden mit Beschluss 2011-I-12 eingeführt, gemeinsam mit Anordnungen vorübergehender Art zur Aufnahme von technischen Vorschriften für die entsprechenden Ausrüstungen in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung. Die technischen Vorschriften wurden zwischenzeitlich in den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) übernommen. Der Verweis darauf in der RheinSchPV wurde dementsprechend mit Beschluss 2017-II-19 angepasst. Während jedoch die technischen Vorschriften für die Ausrüstungen keiner Befristung unterliegen, sind die Vorschriften der RheinSchPV zum Tragen von Rettungswesten, zum Setzen eventuell vorhandener umlegbarer oder wegnehmbarer Geländer und für sichere Zugänge zu den Fahrzeugen weiterhin Anordnungen vorübergehender Art. Da keine Gründe dem entgegenstehen, sollten auch die Vorschriften der RheinSchPV in definitive Änderungen überführt werden.
3. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist im Beschluss 2011-I-12 wiedergegeben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, den Besatzungen der Binnenschiffe sichere Arbeitsplätze zu gewährleisten und die Zahl der Ertrinkungsunfälle in der Rheinschifffahrt zu reduzieren,

bezugnehmend auf ihre Beschlüsse 2011-I-12 und 2017-II-19, nach einer Einführungsphase aufgrund von Anordnungen vorübergehender Art,

in der Erkenntnis, dass sich die Vorschriften, die am 1. Dezember 2011 als Anordnungen vorübergehender Art in Kraft traten, bewährt haben,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2020.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

1. Dem § 1.08 werden folgende Nummern 5 und 6 angefügt:

- „5. Sind die nach Artikel 14.02 Nummer 4 ES-TRIN geforderten Geländer umlegbar oder wegnehmbar, dürfen sie nur bei stillliegenden Fahrzeugen geöffnet oder teilweise entfernt werden und nur bei folgenden Betriebszuständen:
- a) zum An- und Vonbordgehen an den hierfür vorgesehenen Stellen,
 - b) beim Einsatz des Schwenkbaumes in seinem Schwenkbereich,
 - c) beim Festmachen und Lösen von Seilen im Pollerbereich,
 - d) bei Fahrzeugen, die an senkrechten Ufern liegen, an der dem Ufer zugekehrten Seite, wenn keine Absturzgefahr besteht,
 - e) bei Fahrzeugen, die Bord an Bord liegen, an den sich berührenden Stellen, wenn keine Absturzgefahr besteht, oder
 - f) wenn die Be- und Entladearbeiten oder der Baubetrieb unverhältnismäßig behindert würden.

Sind Betriebszustände nach Satz 1 nicht mehr vorhanden, sind die Geländer sofort wieder zu schließen oder zu setzen.

6. Die Mitglieder der Besatzung und die sonstigen Personen an Bord müssen Rettungswesten nach Artikel 13.08 Nummer 2 ES-TRIN tragen
- a) beim An- und Vonbordgehen, sofern Absturzgefahr ins Wasser besteht,
 - b) bei Aufenthalt im Beiboot,
 - c) bei Arbeiten außenbords, oder
 - d) bei Aufenthalt und Arbeit an Deck und im Gangbord, sofern Schanzkleider von mindestens 90 cm Höhe nicht vorhanden oder Geländer nach Absatz 5 nicht durchgehend gesetzt sind.

Außenbordsarbeiten dürfen nur bei stillliegenden Schiffen durchgeführt werden und nur, wenn durch den übrigen Schiffsverkehr keine Gefährdung zu erwarten ist.“

2. Dem § 7.01 wird folgende Nummer 5 angefügt:

- „5. Fahrzeuge dürfen nur über sichere Zugänge betreten oder verlassen werden. Sind geeignete Landanlagen vorhanden, dürfen keine anderen Einrichtungen benutzt werden.

Sind Abstände zwischen Fahrzeug und Land vorhanden, müssen Landstege nach Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe d ES-TRIN ausgelegt und sicher befestigt sein; deren Geländer müssen gesetzt sein.

Wird das Beiboot als Zugang benutzt und ist ein Höhenunterschied zwischen Beiboot und Deck zu überwinden, ist ein geeigneter, sicherer Aufstieg zu benutzen.“

PROTOKOLL 14

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (§ 4.07)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.22a der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

§ 4.07 Nummer 3, 2. Satz - Inland AIS und Inland ECDIS
(angenommen mit Beschluss 2014-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2017-I-9).

Die Vorschrift gilt vom 1. Dezember 2020 bis zum 30. November 2023.

PROTOKOLL 15

Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 17

Neubau einer Kaianlage zur Aufnahme von Containerschiffen bei Village-Neuf, Rhein-km 172,600 bis 173,000

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Neubau einer Kaianlage zur Aufnahme von Containerschiffen bei Village-Neuf, Rhein-km 172,600 bis 173,000, linkes Ufer, zur Kenntnis.

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

Anlage

**Neubau einer Kaianlage zur Aufnahme von Containerschiffen bei Village-Neuf
Rhein-km, 172,600 bis 173,000**

Kontext

Die Industrie- und Handelskammer Alsace Eurométropole, die den Hafen Huningue zwischen Rhein-km 170,550 und 173,000 betreibt, plant den Bau eines Kais im Rhein bei km 172,600. Dieser 400 m lange Kai wird in der Flucht zur seit 1993 bestehenden Anlegestelle liegen und zur Aufnahme von Containerschiffen dienen.

Checkliste

1. Art des Bauwerks

400 m langer Spundwandkai, der 25 m vom linken Ufer entfernt gebaut wird.

Der Kai kann nachts genutzt werden, um das kostenlose Festmachen von Schiffen außerhalb der Nutzungszeiten des Hafenterminals zu ermöglichen.

2. Nächster Ort/Stadt: Village-Neuf (68)

3. Rhein-km 172,600 bis 173,000

4. Art der Baumaßnahme

Einrammen von Spundbohlen und Aufschüttung für den Bau eines 400 Meter langen geraden Kais zur Aufnahme und Abfertigung von Containerschiffen.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite: ca. 290 Meter bei Rhein-km 172,000

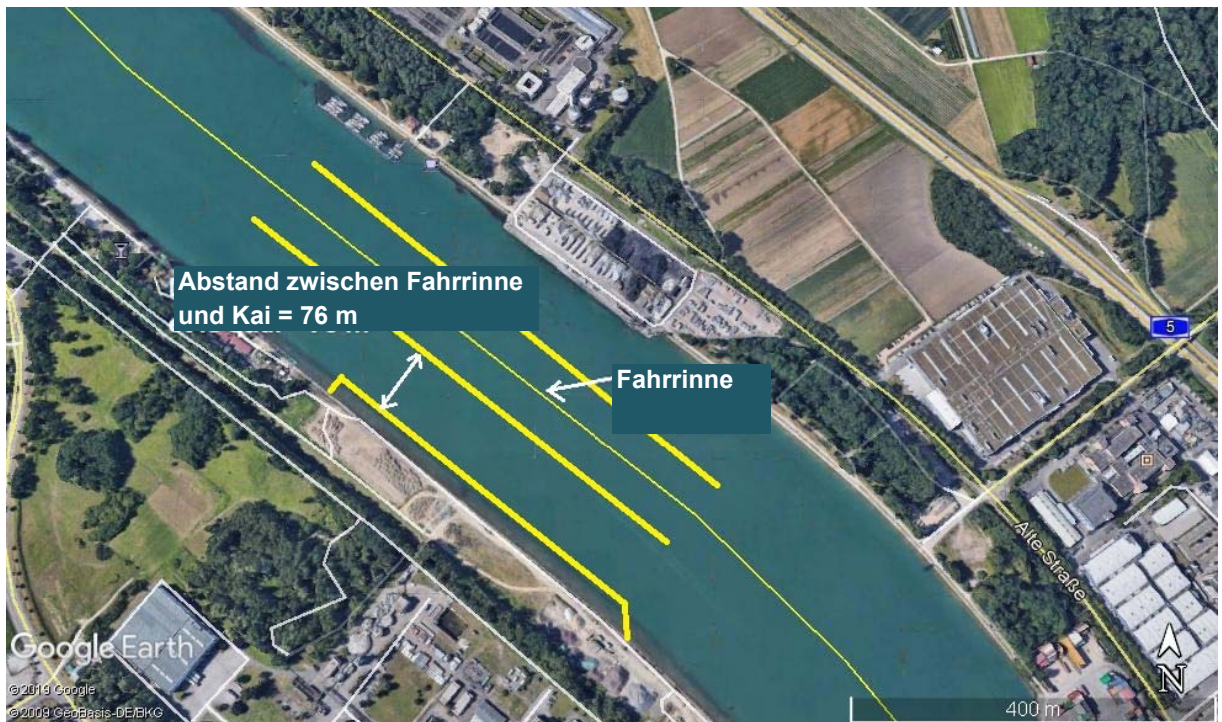
6. Fahrrinnenbreite: 88 Meter bei Rhein-km 172,000

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Anlegestelle

Der Kai wird 25 Meter vom Ufer entfernt befestigt. Dieser Abstand ist aufgrund leichter Neigung der Rheinsohle notwendig, um die Mindesttiefe für das Anlegen von Schiffen zu gewährleisten. Die anderen Anlegestellen im Hafengebiet von Village Neuf befinden sich im selben Abstand zum Ufer.

An dem Liegeplatz können zwei gekoppelte Schiffe festgemacht werden (siehe Profil in Anlage II).

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser



Der Abstand zwischen Fahrrinne und dem unbelegten Kai beträgt **76 Meter**.

Bei Belegung mit einem Schiff liefert die Berechnung des Abstandes zwischen der Außenseite des Fahrzeugs und der Fahrrinne folgendes Ergebnis:

$76 \text{ m (Abstand Fahrrinne/Kai)} - 11,4 \text{ m (Breite des breitesten Schiffes)} - 1 \text{ m (Fender)} =$
63,6 m

Bei Belegung mit zwei gekoppelten Schiffen reduziert sich der Abstand auf:

$63,6 \text{ m} - (11,4 + 1) =$ **51,2 m**.

Für die Schifffahrt in der Fahrrinne ist während der Abfertigung der Schiffe am Kai keine Geschwindigkeitsbegrenzung erforderlich, da der Abstand zwischen den liegenden Schiffen und der Fahrrinne ausreichend groß ist.

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Das nächste Bauwerk ist der Landesteg der vor kurzem gebauten Plattform zum Be- und Entladen von Schüttgütern, die sich 150 m oberhalb der Baustelle befindet.

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

10. Form des Bauwerks über der Fahrrinne (gerade/gebogen)

Über der Fahrrinne befindet sich kein Bauwerk.

Der Liegeplatz ist geradlinig und misst 400 Meter. Er wird auf der Bezugshöhe 246,45 NGF Normal befestigt.

11. **Niedrigster Punkt des Bauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem):** außerhalb der Fahrrinne
12. **Höchster Punkt des Bauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem):** außerhalb der Fahrrinne
13. **HSW (m, Höhenbezugssystem):** entfällt
14. **Durchfahrtshöhe bei (HSW):** entfällt
15. **Durchfahrtsbreite bei (HSW) mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m):** entfällt
16. **Überdeckung von Kabeln, Rohrleitungen oder Bauwerken in der Gewässersohle:** entfällt

C. Berücksichtigung der Radarschiffahrt

17. **Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institute**
Aufgrund der Lage und Beschaffenheit dieser Anlage sind keine störenden Auswirkungen auf die Radarschiffahrt zu erwarten.
18. **Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden:** entfällt
19. **Geplante Konstruktionsform des Bauwerks:** siehe Schnitte
20. **Geplantes Konstruktionsmaterial:** Der Kai wird aus Spundwänden gebaut. Er wird von einem Spundwandholm aus Beton und einer Asphaltplattform überspannt.

D. Angaben zum Bauablauf

21. Beschreibung des Bauablaufs

Die Bauarbeiten werden vom Flussufer aus durchgeführt, oder mit nautischen Mitteln, ohne die Schiffahrt zu beeinträchtigen, mit Ausnahme üblicher Überwachungsmaßnahmen. Die Einzelheiten richten sich nach den von den Unternehmen im Rahmen der Ausschreibung vorgeschlagenen Methoden.

22. Ausführungszeitraum

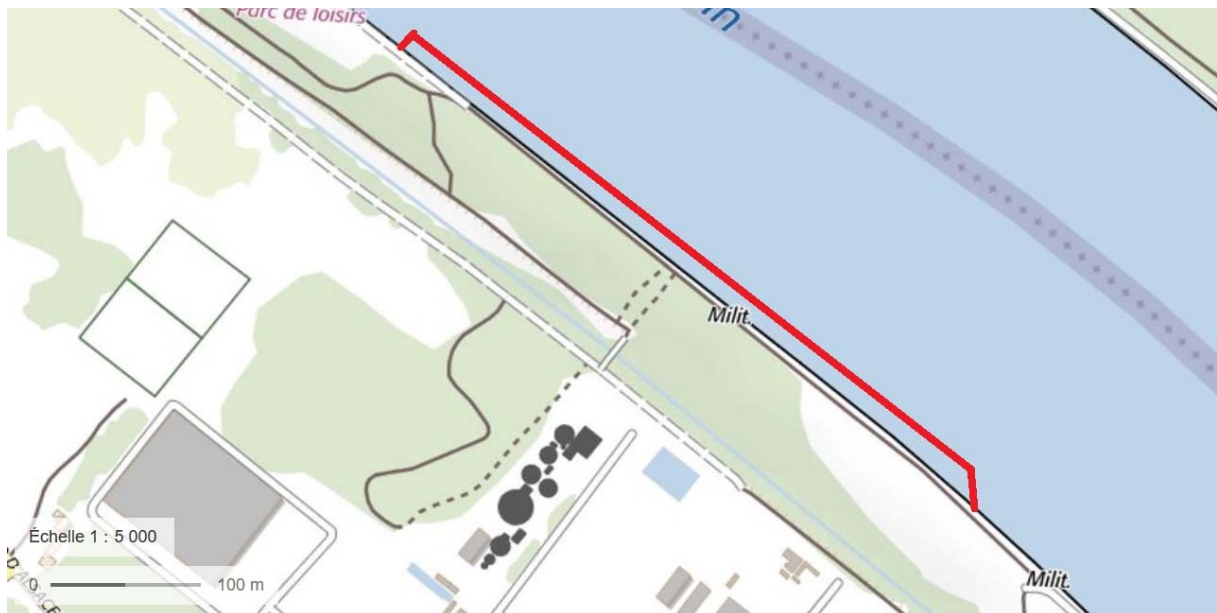
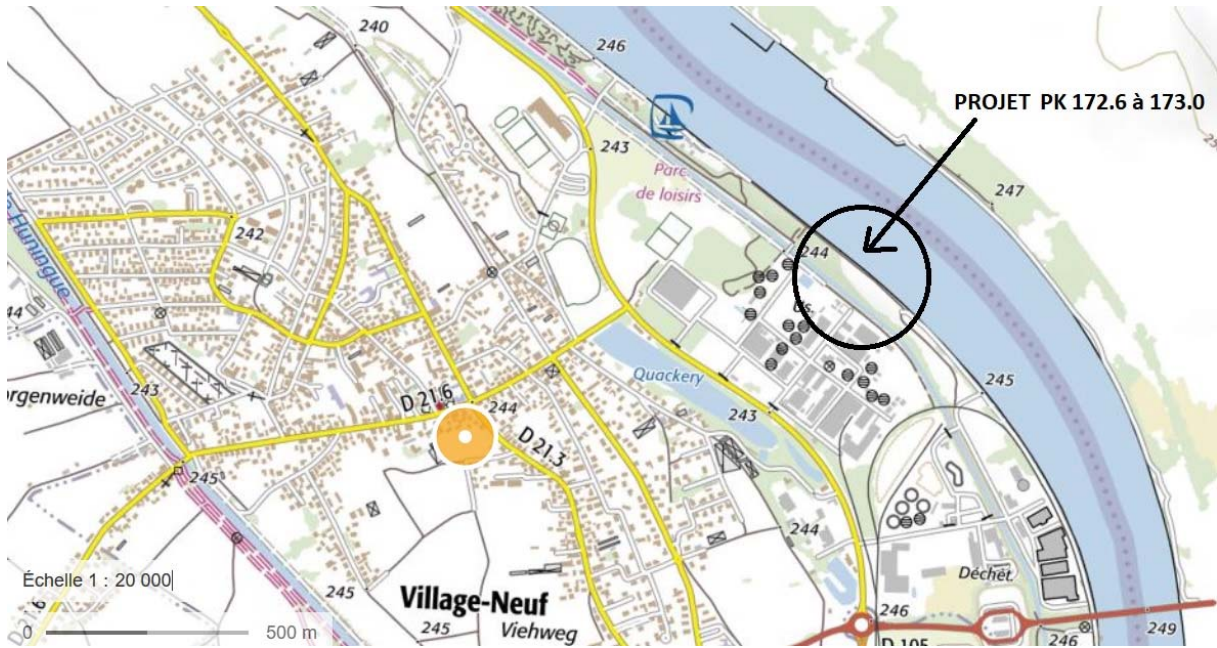
Die Arbeiten sollen im Spätherbst oder Frühwinter 2020 beginnen und werden voraussichtlich drei Monate dauern.
Laut entsprechender Umweltverträglichkeitsprüfung ist dies ein guter Zeitpunkt für die Durchführung der Arbeiten.

23. Einschränkung der Schiffahrt und Dauer der Einschränkung: Begrenzung der Geschwindigkeit und Vermeidung von Wellenschlag während der Bauzeit

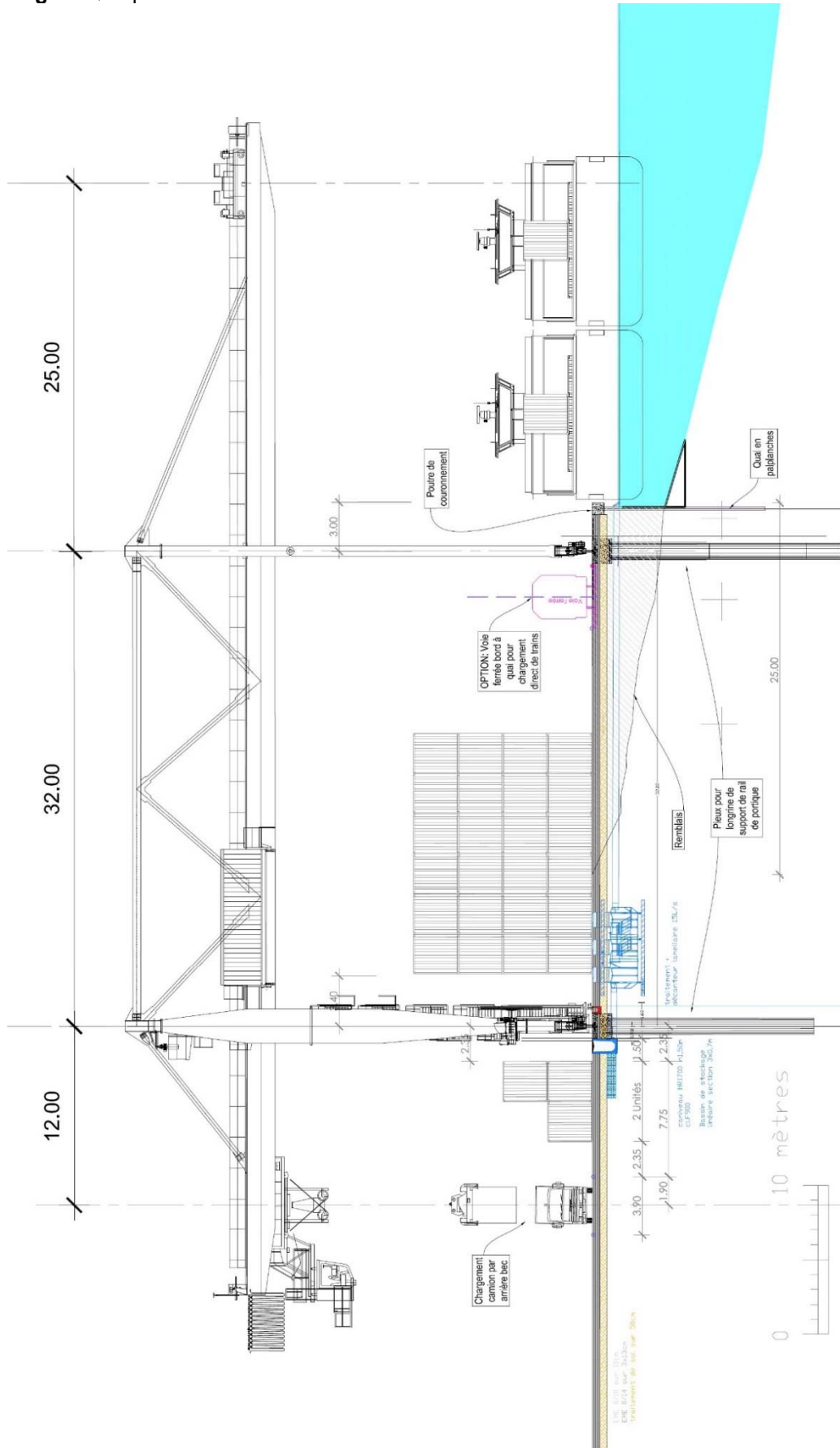
24. Dauer der geplanten Schiffahrtssperren (Total/teilweise): keine Schiffahrtsunterbrechung

E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

Anlage I Lageplan des künftigen Kais: **M: 1 – 2000, M: 1 – 5000 u.**



Anlage II Querprofil des Bauvorhabens



PROTOKOLL 18

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Dremmel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2019 (2019-I-12)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

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

Anlage

Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2019

Das Jahr 2019 war hydrologisch ein sehr ausgeglichenes Jahr. Einige kleine Ereignisse, die aber nie zu Wasserständen führten, bei denen die Schifffahrt eingestellt werden musste, liefen in 2019 ab. Von Mai bis Mitte Juli gab es aufgrund der alpinen Schneeschmelze höhere Wasserstände deutlich über Mittelwasser mit einem Maximum Mitte Juni von ca. 400 cm am Pegel Iffezheim. Eine ausgeprägte Niedrigwasserphase wie 2018 stellte sich nicht ein. Auch in den üblicherweise „klassischen“ trockenen Monaten August bis Oktober/November fielen die Wasserstände nie unter den Vertragswasserstand von 111,058 m NHN (HS170), was einem Wasserstand von 104 cm am Pegel Iffezheim bezogen auf den Pegelnullpunkt entspricht.

Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2019:

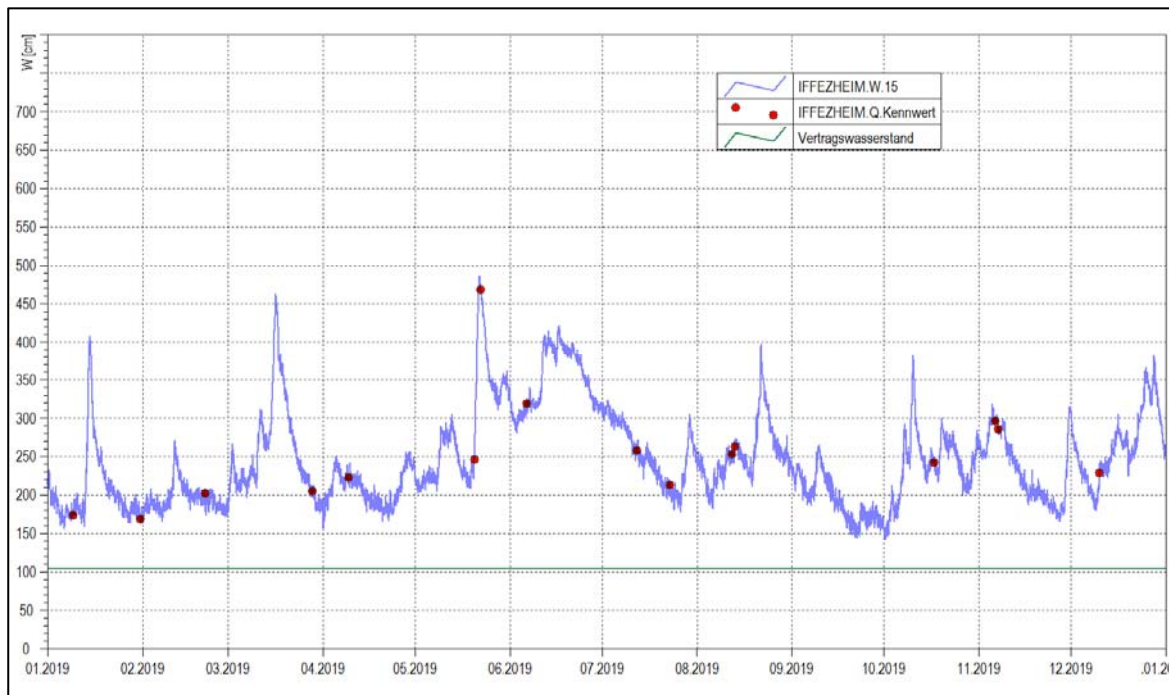
NNW_{KJ2019} = 142 cm am 01.10.2019 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

NNW_{KJ2019} = 152 cm am 01.10.2019 (kleinster Tagesmittelwert)

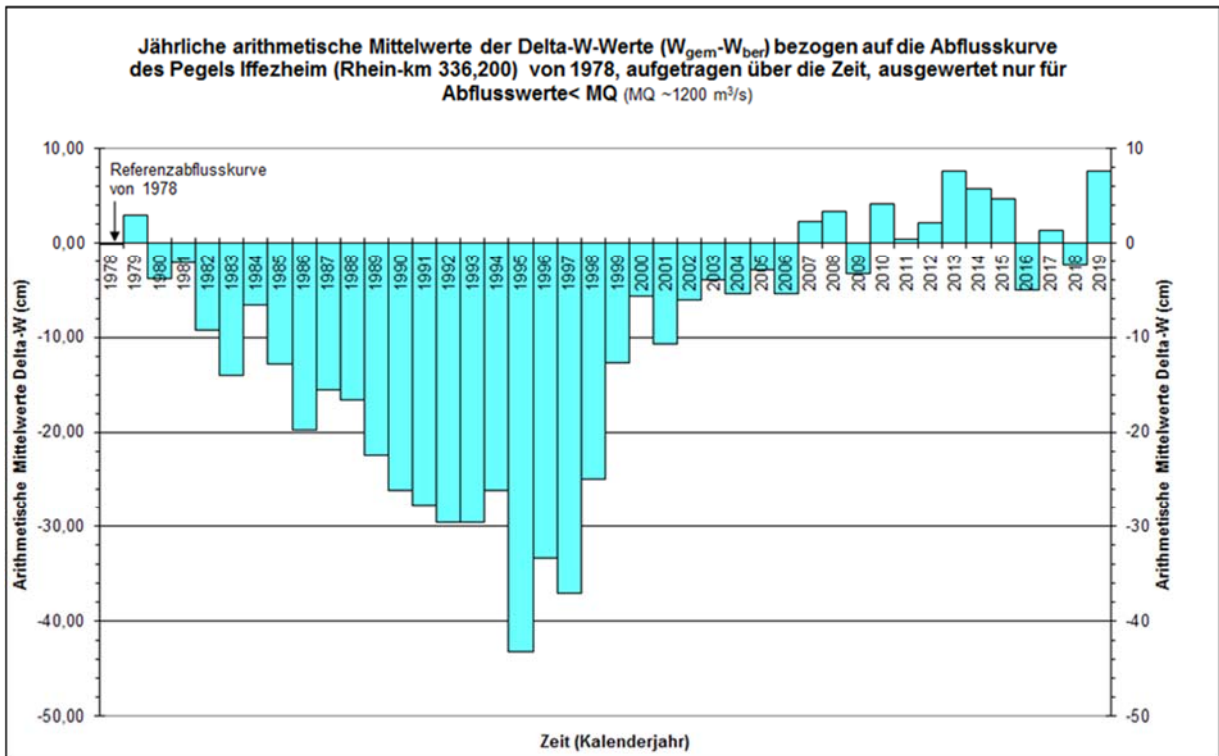
MW_{KJ2019} = 246 cm (zum Vergleich MW_{2010/2019 (AJ)} 241 = cm)

HHW_{KJ2019} = 486 cm am 22.05.2019 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)

Die Abflussfülle betrug im Jahr 2019 ca. 41 Mrd. m³.



16 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,2) im Jahre 2019 durchgeführt. Sie lagen zwischen 741 und 2560 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 09.01. und 10.12.2019 (siehe obige Grafik).



Alle Abflussmessungen < $1200 \text{ m}^3/\text{s}$ (< ca. 250 cm am Pegel) wurden in den Monaten Januar bis Mai sowie in den Monaten Juli, Oktober und Dezember gemessen.

Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ($W_{gem} - W_{ber}$) dieser Messungen bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) beträgt für das Jahr 2019 **+ 7,6 cm**.

PROTOKOLL 19

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2019-I-13)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 2016-II-17, zu den Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in dem vereinbart wurde, dass ein jährlicher Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein erfolgt,
- 2012-I-13, zu den Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein, in dem vereinbart wurde, die Fahrinne frei von Hindernissen zu halten, welche die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen,

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

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlage

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem französischen Rhein
in 2019 – 2020**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Baggerarbeiten an der Schleuse Gamsheim	306,50 – 312,00	<p>Sedimentbaggerungen zur Wiederherstellung der Wassertiefe in der Fahrrinne und der Zufahrt zu den oberen und unteren Vorhäfen der Schleusen Gamsheim.</p> <p>Bathymetrische Messungen haben eine Anhäufung von Sedimenten in der Größenordnung von 110 000 m³ in den oberen (70 000 m³) und unteren (40 000 m³) Zufahrten zu den Anlagen von Gamsheim ergeben, was die gewährleistete Wassertiefe in diesem Bereich beeinträchtigen könnte.</p> <p>Die Arbeiten sollen im Oktober 2020 beginnen und vier Monate dauern, vorbehaltlich der hydrologischen Verhältnisse (vgl. Hochwasser) und laufender Gutachten zur Bestimmung geschützter Muschelarten.</p>	<p>Die Baggerarbeiten haben abgesehen von einer lokalen Herabsetzung der Geschwindigkeit keine Auswirkungen auf die Schifffahrt. Insbesondere ist in diesem Stadium kein Wechselverkehr geplant.</p>

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
in 2019 – 2020**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,00 – 338,00	Lfd. Durchführung Geschiebe/Kies wird abhängig vom Rheinabfluss zugegeben. Zugabemenge in 2019 betrug 120.301 m ³ Geschätzte Zugabemenge für 2020 beträgt 185.000 m ³ .	Keine
2	Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,00 – 352,00	Lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weiterer Sohlerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2019 wurden 0 m ³ Wasserbausteine eingebaut. Für das Jahr 2020 ist ein Einbau von 260 m ³ Sohlstabilisierungsmaterial geplant.	Keine
3	Bau einer Liegestelle Mannheim	430,07 – 430,63	Beginn: Mai 2020 Ende: Dezember 2020 Liegestelle mit Dalben und Autoabsetzplatz	Vermeidung von Sog- und Wellenschlag
4	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebefang Mainz-Weisenau	494,30 – 494,46	31. Leerung Beginn: 2020 Ende: 2021 Baggermenge: ca.30.000 m ³ Wiederherstellung des Sollprofiles	Keine
5	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebezugabe Wallersheim	593,00 – 596,40	11. Zugabe Beginn: März 2020 Ende: August 2020 Zugabemenge 30.000 m ³ Die Zugabe dient zur Stützung des Wasserspiegels bezogen auf den Pegel Koblenz	Keine
6	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein, Staffel 4	527,70 – 527,95	Beginn: Mitte 2019 Ende: Dezember 2021 Geschiebemanagement Zugabe an 3 Zugabestellen in 2019 und 2 in 2020	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
7	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“, Staffel 3	730,00 – 734,00 747,00 – 753,00 763,50 – 769,00	Beginn: Mitte 2020 Ende: Dezember 2022 Geschiebemanagement Zugabe an 3 Zugabestellen	Keine
8	Streckenregulierung Obermörmter Rees	809,50 – 813,50 838,50 – 847,00 850,00 – 851,50	Beginn: Mitte 2019 Ende: Dezember 2020 Instandsetzung Bühnenköpfe, Mittelgrundbeseitigung und Kolkverbau	Keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2019 – 2020**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857,00 – 924,00	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860,00 - 863,00	Alle erforderlichen Projektentscheidungen wurden getroffen. 1. Phase – <u>abgeschlossen</u> : Anpassung des bestehenden Hafens Tuindorp, Modernisierung von ca. 20 Liegeplätzen. 2. Phase: Neubau Hafen Spijk für ca. 50 Liegeplätze. Rechtliche Genehmigung inzwischen erteilt, Ausführung wird dieses Jahr begonnen.	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Grenzprojekt Spijk	862,00 – 864,30	2019 vollständig abgeschlossen.	
4	Buhnenabsenkung mit Bau der Längsdämme km 911-922	911,00 – 922,00	Buhnenverlängerungen und Anlage von Längsdämmen auf der Waal wurden realisiert. Die Auswirkungen des Pilotprojekts werden überwacht und evaluiert. Die Arbeiten am Pannerdens-Kanal werden vorerst nicht beginnen.	einige Behinderungen während der Arbeiten
5	Verbesserung der Hafeneinfahrt von Haaften	936,00	Die Arbeiten an der Einfahrt sind abgeschlossen. Die zusätzlichen Anlegepfähle sind Gegenstand eines Gerichtsverfahrens, das dazu führen kann, dass die Anlegepfähle wieder entfernt werden müssen. Das Gerichtsverfahren läuft noch.	
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
6	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,50; 922,30; 946,90	Die Instandsetzung der Anlagen Amerongen und Hagestein ist abgeschlossen; die Anlage Driel wird derzeit instandgesetzt.	einige Behinderungen während der Arbeiten

PROTOKOLL 20

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 20

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 7.10.2018 7.10.2018	28.5.2018 29.1.2018 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	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018	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		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		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		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		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		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			
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			
2019-II-18	Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020			

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

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

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

Inkraftsetzung der Verordnung, von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

**) Gegenstandslos

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

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2020
vom 27. März 2020**

Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2 Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN, – nicht brennbare Werkstoffe in Wänden und Decks

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffs

AQUA CRYSTAL

In Anwendung des § 2.20 Nummer 1 RheinSchUO wird für das Fahrgastschiff Aqua Crystal mit der Baunummer 537804 unter den nachstehenden Bedingungen gestattet, zur Errichtung des gesamten Schiffes einen faserverstärkten Kunststoff anstelle von Stahl einzusetzen:

1. Die verwendeten Werkstoffe sind von der Klassifikationsgesellschaft für die Verwendung in Schiffsverbundkonstruktionen nach den Vorschriften mit den zugehörigen Bescheinigungen gemäß **Anlage 1** zertifiziert. Ihre Zusammensetzung entspricht in Verbindung mit den zertifizierten isolierenden und feuerfesten Schichten den gleichwertigen Brandschutzanforderungen nach Artikel 19.11 ES-TRIN, modifiziert für Verbundkonstruktionen, in Bezug auf den IMO-Solas-HSC-Code für „Fire Resisting Divisions“ (Brandabschnitte).
2. In den Fahrgasträumen wird zum Schutz dieser Räume eine geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlage gemäß Artikel 13.04 ES-TRIN installiert.
3. Eine dem Schutzziel des Artikel 19.11 Nummer 2 ES-TRIN vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
4. Die Trennwände der Maschinenräume sind mit einer A60-Isolierung ausgestattet. Alle anderen Oberflächen aus faserverstärktem Kunststoff wurden gemäß IMO-Richtlinie MSC.307(88) (FTP-Code 2010) Anlage 1, Teil 5 und Anlage 2 mit einer schwer entflammaren Beschichtung versehen. Die Maschinenräume wurden zudem mit Rauch- und Hitzemeldern ausgestattet und verfügen über eine fest installierte Feuerlöschanlage gemäß Artikel 13.05 (HFC-227ea).
5. Die zuständige Behörde ist in Form eines Berichtes zu informieren:
 - a) bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit
 - wie z.B. bei Beeinträchtigungen des Werkstoffs oder der Konstruktion durch mechanische, thermische o.a. äußere Einflüsse,
 - bei potenziell die Sicherheit beeinflussende Reparaturmaßnahmen
 - b) spätestens nach fünf Jahren Einsatzzeit über alle Erkenntnisse zum neuen Werkstoff, die im Zusammenhang mit den von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung geforderten Materialeigenschaften gewonnen wurden.

Die zuständige Behörde informiert die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (20) 10 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2020
vom 27. März 2020

Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2 Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN, – nicht brennbare Werkstoffe in Wänden und Decks

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffs

AQUA EMERALD

In Anwendung des § 2.20 Nummer 1 RheinSchUO wird für das Fahrgastschiff Aqua Emerald mit der Baunummer 537803 unter den nachstehenden Bedingungen gestattet, zur Errichtung des gesamten Schiffes einen faserverstärkten Kunststoff anstelle von Stahl einzusetzen:

1. Die verwendeten Werkstoffe sind von der Klassifikationsgesellschaft für die Verwendung in Schiffsverbundkonstruktionen nach den Vorschriften mit den zugehörigen Bescheinigungen gemäß **Anlage 1** zertifiziert. Ihre Zusammensetzung entspricht in Verbindung mit den zertifizierten isolierenden und feuerfesten Schichten den gleichwertigen Brandschutzanforderungen nach Artikel 19.11 ES-TRIN, modifiziert für Verbundkonstruktionen, in Bezug auf den IMO-Solas-HSC-Code für „Fire Resisting Divisions“ (Brandabschnitte).
2. In den Fahrgasträumen wird zum Schutz dieser Räume eine geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlage gemäß Artikel 13.04 ES-TRIN installiert.
3. Eine dem Schutzziel des Artikel 19.11 Nummer 2 ES-TRIN vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
4. Die Trennwände der Maschinenräume sind mit einer A60-Isolierung ausgestattet. Alle anderen Oberflächen aus faserverstärktem Kunststoff wurden gemäß IMO-Richtlinie MSC.307(88) (FTP-Code 2010) Anlage 1, Teil 5 und Anlage 2 mit einer schwer entflammaren Beschichtung versehen. Die Maschinenräume wurden zudem mit Rauch- und Hitzemeldern ausgestattet und verfügen über eine fest installierte Feuerlöschanlage gemäß Artikel 13.05 (HFC-227ea).
5. Die zuständige Behörde ist in Form eines Berichtes zu informieren:
 - a) bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit
 - wie z.B. bei Beeinträchtigungen des Werkstoffs oder der Konstruktion durch mechanische, thermische o.a. äußere Einflüsse,
 - bei potenziell die Sicherheit beeinflussende Reparaturmaßnahmen
 - b) spätestens nach fünf Jahren Einsatzzeit über alle Erkenntnisse zum neuen Werkstoff, die im Zusammenhang mit den von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung geforderten Materialeigenschaften gewonnen wurden.

Die zuständige Behörde informiert die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (20) 11 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 3/2020
vom 27. März 2020

Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2 Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN, – nicht brennbare Werkstoffe in Wänden und Decks

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffs

AQUA JADE

In Anwendung des § 2.20 Nummer 1 RheinSchUO wird für das Fahrgastschiff Aqua Jade mit der Baunummer 537802 unter den nachstehenden Bedingungen gestattet, zur Errichtung des gesamten Schiffes einen faserverstärkten Kunststoff anstelle von Stahl einzusetzen:

1. Die verwendeten Werkstoffe sind von der Klassifikationsgesellschaft für die Verwendung in Schiffsverbundkonstruktionen nach den Vorschriften mit den zugehörigen Bescheinigungen gemäß **Anlage 1** zertifiziert. Ihre Zusammensetzung entspricht in Verbindung mit den zertifizierten isolierenden und feuerfesten Schichten den gleichwertigen Brandschutzanforderungen nach Artikel 19.11 ES-TRIN, modifiziert für Verbundkonstruktionen, in Bezug auf den IMO-Solas-HSC-Code für „Fire Resisting Divisions“ (Brandabschnitte).
2. In den Fahrgasträumen wird zum Schutz dieser Räume eine geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlage gemäß Artikel 13.04 ES-TRIN installiert.
3. Eine dem Schutzziel des Artikel 19.11 Nummer 2 ES-TRIN vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
4. Die Trennwände der Maschinenräume sind mit einer A60-Isolierung ausgestattet. Alle anderen Oberflächen aus faserverstärktem Kunststoff wurden gemäß IMO-Richtlinie MSC.307(88) (FTP-Code 2010) Anlage 1, Teil 5 und Anlage 2 mit einer schwer entflammaren Beschichtung versehen. Die Maschinenräume wurden zudem mit Rauch- und Hitzemeldern ausgestattet und verfügen über eine fest installierte Feuerlöschanlage gemäß Artikel 13.05 (HFC-227ea).
5. Die zuständige Behörde ist in Form eines Berichtes zu informieren:
 - a) bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit
 - wie z.B. bei Beeinträchtigungen des Werkstoffs oder der Konstruktion durch mechanische, thermische o.a. äußere Einflüsse,
 - bei potenziell die Sicherheit beeinflussende Reparaturmaßnahmen
 - b) spätestens nach fünf Jahren Einsatzzeit über alle Erkenntnisse zum neuen Werkstoff, die im Zusammenhang mit den von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung geforderten Materialeigenschaften gewonnen wurden.

Die zuständige Behörde informiert die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (20) 12 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2020
vom 27. März 2020

Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2 Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN, – nicht brennbare Werkstoffe in Wänden und Decks

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffs

AQUA PEARL

In Anwendung des § 2.20 Nummer 1 RheinSchUO wird für das Fahrgastschiff Aqua Pearl mit der Baunummer 537807 unter den nachstehenden Bedingungen gestattet, zur Errichtung des gesamten Schiffes einen faserverstärkten Kunststoff anstelle von Stahl einzusetzen:

1. Die verwendeten Werkstoffe sind von der Klassifikationsgesellschaft für die Verwendung in Schiffsverbundkonstruktionen nach den Vorschriften mit den zugehörigen Bescheinigungen gemäß **Anlage 1** zertifiziert. Ihre Zusammensetzung entspricht in Verbindung mit den zertifizierten isolierenden und feuerfesten Schichten den gleichwertigen Brandschutzanforderungen nach Artikel 19.11 ES-TRIN, modifiziert für Verbundkonstruktionen, in Bezug auf den IMO-Solas-HSC-Code für „Fire Resisting Divisions“ (Brandabschnitte).
2. In den Fahrgasträumen wird zum Schutz dieser Räume eine geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlage gemäß Artikel 13.04 ES-TRIN installiert.
3. Eine dem Schutzziel des Artikel 19.11 Nummer 2 ES-TRIN vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
4. Die Trennwände der Maschinenräume sind mit einer A60-Isolierung ausgestattet. Alle anderen Oberflächen aus faserverstärktem Kunststoff wurden gemäß IMO-Richtlinie MSC.307(88) (FTP-Code 2010) Anlage 1, Teil 5 und Anlage 2 mit einer schwer entflammaren Beschichtung versehen. Die Maschinenräume wurden zudem mit Rauch- und Hitzemeldern ausgestattet und verfügen über eine fest installierte Feuerlöschanlage gemäß Artikel 13.05 (HFC-227ea).
5. Die zuständige Behörde ist in Form eines Berichtes zu informieren:
 - a) bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit
 - wie z.B. bei Beeinträchtigungen des Werkstoffs oder der Konstruktion durch mechanische, thermische o.a. äußere Einflüsse,
 - bei potenziell die Sicherheit beeinflussende Reparaturmaßnahmen
 - b) spätestens nach fünf Jahren Einsatzzeit über alle Erkenntnisse zum neuen Werkstoff, die im Zusammenhang mit den von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung geforderten Materialeigenschaften gewonnen wurden.

Die zuständige Behörde informiert die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (20) 13 zu entnehmen.)

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

Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2

Für die Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente zuständige Behörden (§ 7.14 Nr. 3)

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het afgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155	Großes, Kleines, Sport- und Behördenpatent

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 3

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

Staat Etat Land	Behörden Autorités Autoriteiten
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0) 228/42968-1155

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von Schifferdienstbüchern

...

Deutschland	Standort		+49
WSA Ems-Nordsee	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	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	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
WSA Rhein	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

Deutschland	Standort		+49
WSA Oberrhein	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 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
WSA Neckar	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	Obernauer 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	Standort Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-donau-mdk@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
	Standort Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-donau-mdk@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	Standort Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-mlk-esk@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
	Standort Hannover Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik	Waterlooplatz 9 30169 Hannover	
	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

Deutschland	Standort		+49
WSA Weser	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 Schiffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
WSA Spree-Havel	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
WSA Oder-Havel	Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171 oder 276172

...

5.2 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

Fahrtenschreiber

**Anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Überprüfung
nach § 3.10 und Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
Stand: Januar 2020**

...

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

...

NaviSea Marine Services
Snoek 25
NL-3344 JE Hendrik Ido Ambacht
Plomben Nr.: M64

...

PROTOKOLL 21

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2019

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2019.

Anlage

Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2019

I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2019

PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

Herr WEHRMANN, Leiter der Unterabteilung Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Leiter der deutschen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. Januar 2018 als **Präsident** der ZKR.



Herr LECHAT, Stellvertretender Abteilungsleiter, Abteilung Nachbarländer im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten und Chef der belgischen Delegation bei der ZKR, amtiert vom 1. Januar 2018 bis August 2019 als **Vizepräsident** der ZKR.



Herr TILEMANS, Belgischer Koordinator für die Benelux-Union, Sekretär für Belgien der Belgisch-Luxemburgischen Verwaltungskommission im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten und Chef der belgischen Delegation bei der ZKR, amtiert als **Vizepräsident** der ZKR. Er ersetzt damit, ab dem 17. September 2019, Herrn Lechat, dem andere Aufgaben übertragen wurden.



DELEGATIONEN

Herr WITSCHI, Chef des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes bei dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten, wurde mit Wirkung vom 1. Juli zum Kommissar für Schweiz bei der ZKR und Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, als Nachfolger von Herrn DÜRLER ernannt, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr MARTIN, Jurist, Stellvertretender Chef des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes bei dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten, wurde mit Wirkung vom 1. Juli zum Stellvertretenden Kommissar für die Schweiz bei der ZKR, als Nachfolger von Herrn SUTER, ernannt, dem andere Aufgaben übertragen wurden.

Frau ETTER, Chefin der Sektion Schifffahrt bei dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilung Sicherheit, wurde mit Wirkung vom 1. Juli zur Kommissarin für die Schweiz bei der ZKR, als Nachfolger von Herrn BÜHLER, ernannt, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr HÄUSLER, VLR I (Vortragender Legationsrat Erster Klasse) im Auswärtige Amt, hat sein Amt als Stellvertretender Kommissar von Deutschland bei der ZKR, ab dem 31. Dezember 2019, aufgegeben.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellte sich somit zum Ende des Jahres 2019 wie folgt dar:

DEUTSCHLAND

Kommissare:	Herr WEHRMANN Herr HEINZ Herr HÖNEMANN Frau SCHÄFER	Präsident
Stellvertretender Kommissar:	Herr KLICHE	

BELGIEN

Kommissare:	Herr TILEMANS Frau HOET Herr LEDENT Herr VAN DEN BORRE	Vizepräsident
Stellvertretende Kommissare:	Frau COENEN Herr DE SPIEGELER	

FRANKREICH

Kommissare:	Herr ALABRUNE Frau PEIGNEY-COUDERC Herr LEANDRI Frau MASSON	
Stellvertretende Kommissare:	Herr ORTOLLAND Herr PIET	

NIEDERLANDE

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

SCHWEIZ

Kommissare:	Herr WITSCHI Frau ETTER Herr HADORN Herr KRATZENBERG	
Stellvertretende Kommissare:	Frau MUNGENAST Herr MARTIN	

Die Leitung des Sekretariats stellte sich Ende des Jahres 2019 wie folgt dar:

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

II) AKTIVITÄTEN DER ZENTRAKKOMMISSION

1) Sitzungen der Organe der ZKR: Plenarsitzungen, Ausschuss- und Arbeitsgruppensitzungen, Anhörungen und Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften

a) **Plenarsitzung**

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Frühjahrssitzung unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 29. Mai in Straßburg ab. Folgende Organisationen waren vertreten:

- für die Europäische Kommission, Herr VAN HONACKER,
- für die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins, Frau SCHULTE-WÜLWER LEIDIG,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER.

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Herbstsitzung unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 4. Dezember in Straßburg ab. Folgende Organisationen waren vertreten:

- für die Donaukommission, Herr SEITZ,
- für die Europäische Kommission, Herr VAN HONACKER,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER.

b) **Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR**

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR haben wie folgt getagt:

AUSSCHÜSSE

Der Haushaltsausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 28. Mai und am 3. Dezember in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen: unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER am 16. Mai (Herr Lechat war verhindert) und am 29. Oktober (Herr Tilemans war verhindert) in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn WEHRMANN am 20. März, 28. Mai, 9. Oktober und 3. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BORRE am 19. März, 28. Mai, 8. Oktober und 3. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht: unter dem Vorsitz von Frau PEIGNEY-COUDERC am 20. März und 9. Oktober in Straßburg;

gemeinsame Sitzung des Wirtschaftsausschusses, des Ausschusses für Binnenschiffahrtsrecht, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zur Steuerbefreiung alternativer Brennstoffe als Hebel zur Förderung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschiffahrt: am 8. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE am 11. April und 16. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss: unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER am 11. April und unter dem Vorsitz von Herrn KRATZENBERG am 16. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt: unter dem Vorsitz von Herrn KRATZENBERG am 5. April und unter dem Vorsitz von Frau ETTER am 18. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: unter dem Vorsitz von Frau PEIGNEY-COUDERC am 19. März und unter dem Vorsitz von Frau MUNGENAST (Frau Peigney-Couderc war verhindert) am 10. Oktober in Straßburg;

gemeinsame Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: am 27. Mai und am 2. Dezember in Straßburg;

ARBEITSGRUPPEN

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung: unter dem Vorsitz von Herrn Van ACKER vom 5. bis 7. Februar sowie eine weitere Sitzung vom 28. bis 30. August in Straßburg.
Eine gemeinsame Sitzung der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung und der CEVNI-Expertengruppe fand am 7. Februar in Straßburg statt;

die Arbeitsgruppe RIS: unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER am 26. und 27. Februar, am 11. und 12. Juni, am 17. und 18. September und am 11. und 12. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung: unter dem Vorsitz von Frau HERRMANN am 27. Juni und unter dem Vorsitz von Herrn DELAIERE am 21. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt: unter dem Vorsitz von Herrn WEEKHOUT am 28. Februar, am 1. März und am 12. und 13. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe STF: unter dem Vorsitz von Herrn DUPART am 22. und 23. Januar, am 21. Februar, am 19. März in Straßburg, am 9. Mai in Bukarest (Rumänien) und am 10. September (nachmittags) in Basel (Schweiz) sowie am 11. September (nachmittags), 9. Oktober und 7. November in Straßburg;

c) Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften, an denen die ZKR beteiligt ist

der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung): unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG vom 21. bis 25. Januar und vom 26. bis 30. August in Genf (Schweiz);

der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen: unter dem Vorsitz von Herr LANGENBERG am 25. Januar und am 30. August in Genf (Schweiz);

die informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN): unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER vom 2. bis 4. April in Straßburg;

die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ (ADN): unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK vom 13. bis 15. Mai in Straßburg.

2) Besondere Schwerpunkte des Jahres

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

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde 2015 unter der Federführung der ZKR in Abstimmung mit der Europäischen Kommission gegründet, um Standards in verschiedenen Bereichen, insbesondere in Bezug auf Binnenfahrzeuge, Informationstechnologien und Besatzungen anzunehmen, auf die sich die jeweiligen europäischen und internationalen Vorschriften, insbesondere die der Europäischen Union und der ZKR, bei ihrer Umsetzung beziehen können. Im Ausschuss CESNI sind die Mitgliedstaaten der ZKR und der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen, und anerkannte Verbände sowie Beobachterstaaten vertreten. Das Sekretariat wird von der ZKR gestellt.

Die Aufgabe des CESNI besteht insbesondere darin, zur gemeinsamen Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizutragen, um folgende Ziele zu verwirklichen:

- Erhöhung der Sicherheit und des Umweltschutzes in der Binnenschifffahrt.
- Förderung der Berufe in der Binnenschifffahrt und Stärkung der Attraktivität des Binnenschifffahrtsgewerbes.
- Erleichterung der Beförderungsvorgänge und Förderung des internationalen Handels.

Der Ausschuss tagte zweimal unter dem Vorsitz von Frau LUIJTEN (niederländische Delegation), und zwar am 10. April und am 15. Oktober in Straßburg.

Im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe hat die CESNI zusätzlich zu den Vorbereitungsarbeiten für die Ausgabe 2021 von ES-TRIN einen Fahrplan (Roadmap) zur Reduzierung von Lärm und Vibrationen, die von Schiffen verursacht werden, angenommen. Zwei Merkblätter sind ebenfalls veröffentlicht worden, um die Zertifizierung von innovativen Fahrzeugen und marinisierten LKW-Motoren zu erleichtern. Zudem hat CESNI auch die Internetseite listes.cesni.eu gestartet, die den Mitgliedern den Austausch von Informationen über nationale Zulassungen ermöglicht und die eine Unterrichtung der Öffentlichkeit über zugelassene Geräte und Einrichtungen und anerkannte Fachfirmen erleichtert sowie die Untersuchungskommissionen und die Kontrollbehörden bei ihrer Arbeit unterstützt.

Auf seiner Sitzung am 15. Oktober nahm der CESNI neue Standards im Bereich der Berufsbefähigungen des Schiffspersonals an, und zwar die Standards für Befähigungszeugnisse als Schiffsführer und für Zeugnisse als Sachkundiger für Flüssigerdgas und als Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt sowie die Standards für Bordbücher, Schifferdienstbücher und Zeugnisse für die praktische Prüfung. Der CESNI schlug als Inkraftsetzungsdatum für die Standards den 18. Januar 2022 vor. Die Standards könnten in einen Durchführungsrechtsakt der Europäischen Kommission und in die Anlagen der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) aufgenommen werden, um europaweit für einheitliche Muster und Anweisungen für das Ausfüllen von Besatzungsdokumenten zu sorgen.

Die neue ständige Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI), die vom CESNI im November 2018 zur Umsetzung seines Arbeitsprogramms im Bereich der Informationstechnologien eingesetzt wurde, nahm am 13. und 14. Juni erfolgreich ihre Arbeit auf. Vertreter der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), der Verbände der Europäischen Binnenschifffahrt, der Wasserschutzpolizeien sowie der Europäischen Kommission, der Donaukommission und der ZKR entwickelten ein Arbeitsprogramm für die nächsten drei Jahre und begannen bereits mit dessen Umsetzung.

Die Arbeitsgruppe CESNI/TI erarbeitete insbesondere Vorschläge für die Integration der unabhängigen europäischen RIS-Expertengruppen (River Information Services – Binnenschiffahrtswissensdienste) in die Organisationsstruktur und Verfahren des CESNI. In ihrer Sitzung am 15. Oktober beschloss der CESNI, die bestehenden RIS-Expertengruppen als vier nichtständige Arbeitsgruppen zu integrieren. Die Integration wird die Fortsetzung der Arbeit der RIS-Expertengruppen zu RIS und dem Standardisierungsprozess gewährleisten und darüber hinaus für eine verbesserte Steuerung der Arbeiten und eine sichere Unterstützung des Sekretariats sorgen.

Auf seiner Sitzung am 10. April beschloss der CESNI ferner, EHM (*European Maritime Heritage*) den Status eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes für eine Dauer von fünf Jahren einzuräumen, die stillschweigend verlängert werden kann, und lud EMH ein, sich künftig an den Arbeiten des CESNI, insbesondere im Bereich der technischen Vorschriften für Traditionsschiffe, zu beteiligen. EMH ist eine nicht gewinnorientierte nichtstaatliche Organisation für private Traditionsschiffseigentümer sowie maritime Museen und andere interessierte Institutionen.

Ende 2019 endete der CESNI-Vorsitz für den Zeitraum 2018-2019 mit Frau LUIJTEN (Niederlande) als Vorsitzende und Frau HOFBAUER (Österreich) als stellvertretende Vorsitzende des Ausschusses. Auf der Sitzung am 15. Oktober wurden die ausgezeichnete Führung des Ausschusses und das Engagement der Vorsitzenden und der stellvertretenden Vorsitzenden in den letzten beiden Jahren gewürdigt.

Herr DABROWSKI, der die Tschechische Republik vertritt, wird ab Januar nächsten Jahres den Vorsitz des Ausschusses für die nächsten zwei Jahre (2020-2021) übernehmen. Herr Dabrowski ist Leiter der Binnenschiffahrtseinheit innerhalb der Abteilung für Schienen- und Schiffsverkehr im Verkehrsministerium der Tschechischen Republik. Unterstützt wird er in diesem Amt von Herrn HADORN als Vertreter der Schweiz, der die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses übernehmen wird. Herr Hadorn ist Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen.

ARBEITSGRUPPEN VON CESNI

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT), unter dem Vorsitz von Herrn BILIC PRCIC (kroatische Delegation), tagte viermal: vom 5. bis 7. März, vom 25. bis 27. Juni, am 24. und 25. September und am 19. und 20. November in Straßburg.

Ein Workshop „Systeme zur Vermeidung von Brückenanfahrungen durch Binnenschiffe“ fand am 26. September in Straßburg statt.

Die Arbeitsgruppe für elektronische Systeme (CESNI/PT/Elec), unter dem Vorsitz von Herrn VROMANS, GERC (Europäische Gruppe der anerkannten Klassifikationsgesellschaften), tagte am 5. Februar nachmittags und am 6. Februar vormittags in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Fahrgastschiffe (CESNI/PT/Pax), unter dem Vorsitz von Herrn JOORMANN, GERC, tagte am 2. und 3. April in Pettenasco (Italien) sowie am 17. und 18. September in Paris (Frankreich).

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Herrn DABROWSKI (tschechische Delegation), tagte viermal: am 19. und 20. Februar in Straßburg, am 8. Mai in Bukarest (Rumänien), auf Einladung der rumänischen Präsidentschaft des Rates der Europäischen Union, am 11. September sowie am 6. November in Straßburg.

Darüber hinaus tagte die nichtständige Arbeitsgruppe für Qualitätsmanagement (CESNI/QP/QM), unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), zweimal: am 7. Mai in Bukarest (Rumänien) sowie am 9. September in Basel (Schweiz).

Die Experten trafen sich auch dreimal im Format einer „Freiwilligengruppe“, am 27. Juni, 7. Oktober und 27. November in Duisburg (Deutschland).

Die Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften (CESNI/QP/CREW), unter dem Vorsitz von Herrn KWAKERNAAT (niederländische Delegation), tagte dreimal: am 8. Mai in Bukarest (Rumänien), am 10. September in Basel (Schweiz) sowie am 5. November in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI), unter dem Vorsitz von Herrn BRAUNROTH (deutsche Delegation), tagte am 13. und 14. Juni sowie am 11. und 12. Dezember in Straßburg.

WICHTIGE ARBEITEN DER ZKR IM JAHR 2019

Internationale Beziehungen

Unterzeichnung einer gemeinsamen Absichtserklärung mit der Konferenz der Gouverneure und Premierminister der Großen Seen und des Sankt-Lorenz-Stroms (GSGP)

Am Rande der ZKR- Frühjahrsplenartagung wurde eine gemeinsame Absichtserklärung zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung des Schiffsverkehrs durch die Konferenz der Gouverneure und Premierminister der Großen Seen und des Sankt-Lorenz-Stroms (GSGP) und die ZKR unterzeichnet. Die Erklärung soll den Aufbau einer Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der GSGP ermöglichen und so die Bemühungen zur Stärkung der Beziehungen der ZKR zu anderen Flusskommissionen, auch außerhalb Europas, fortsetzen. Mit der unterzeichneten Erklärung wird der bereits seit mehreren Jahren gepflegte Austausch zwischen der ZKR und der GSGP-Konferenz auf eine formelle Grundlage gestellt.

Arbeiten zu Wirtschaftsfragen

Marktbeobachtung und Market Insight der Binnenschifffahrt sowie thematischer Bericht über den Binnen-See-Verkehr

Im Jahr 2019 wurden der Jahresbericht der Marktbeobachtung und zwei Halbjahresberichte der ZKR über den Markt der Binnenschifffahrt in Europa veröffentlicht. Ab 2020 plant die ZKR zudem, einmal jährlich einen thematischen Bericht herauszugeben, dessen Thema in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt wird. Diese für die Nutzer kostenlosen Analysen der Wirtschaftslage, die mit Unterstützung der Europäischen Kommission durchgeführt werden, sollen zu strategischen Entscheidungsfindungen im Binnenschifffahrtsgewerbe in Europa beitragen, sowohl auf der Ebene des Gewerbes und der Unternehmen als auch auf der Ebene der Verkehrspolitik und der Verwaltungsbehörden. Die Erhebung und Analyse der entsprechenden Daten durch die ZKR werden seit 2005 von der Europäischen Kommission kofinanziert. Diese konstruktive Zusammenarbeit hat es der ZKR ermöglicht, diese Tätigkeit, die sie seit fast zwei Jahrhunderten ausübt, über das Rheingebiet hinaus auszudehnen und das gesamte Netz der europäischen Wasserstraßen abzudecken.

Der Bericht „Market Insight“ des Monats April zur europäischen Binnenschifffahrt bietet eine Fülle an Informationen über die Lage der Binnenschifffahrt im dritten Quartal 2018.

Er enthält ausführliche Informationen über die Transportnachfrage auf den Binnenwasserstraßen im Rhein- und Donaugebiet sowie in den wichtigsten europäischen Binnenschifffahrtsländern. Darüber hinaus werden auch Daten über Auslastung der Fahrzeuge, Frachtraten, Umsatz und Containertransport bereitgestellt. Detaillierte Informationen über die Binnenschifffahrt in Rumänien finden sich ebenfalls in diesem Bericht.

Aus dem „Market Insight“ des Monats November geht hervor, dass sich die Verkehrsleistung auf den Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union während des ersten Quartals 2019 von der sehr langen Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018 erholte. Mit einem Wert von 37,5 Milliarden Tonnen-Kilometern im ersten Quartal 2019 lag die Verkehrsleistung tatsächlich um 30 % höher als im vierten Quartal 2018, einem Zeitraum, in dem der Rhein, die Donau und die Elbe schwer unter den niedrigen Wasserständen litten.

Jahresbericht 2019

Im vierten Jahr in Folge veröffentlichte die Zentralkommission in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa.

Die Veröffentlichung ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Der Präsident der European Inland Waterway Transport Platform (IWT Platform) und der Generalsekretär der ZKR veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung. Der Bericht stellt die wichtigsten Ergebnisse für das Jahr 2018 dar. Er bietet umfangreiche Statistiken und arbeitet wichtige Marktentwicklungen im Verhältnis zu verschiedenen Aspekten der Binnenschifffahrt heraus, wobei er u. a. auf den Fracht- und Passagierverkehr auf den Wasserstraßen, den Binnenverkehr in Häfen, die Entwicklung der Flotte, Beförderungsunternehmen und Kreuzfahrten, einschließlich kleiner Kreuzfahrtschiffe, eingeht. Die Altersstruktur der in der Binnenschifffahrt aktiven Personen in einigen europäischen Ländern wird im Bericht ebenfalls betrachtet. Als Besonderheit ist ein Kapitel dieser Berichtsedition speziell den Tagesausflugschiffen auf europäischen Flüssen, Kanälen und Seen gewidmet.

Die vollständigen Berichte können als PDF-Datei auf Deutsch, Englisch, Französisch oder Niederländisch heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: <http://www.ccr-zkr.org/13020800-de.html>.

Thematischer Bericht 2019/2020 über den Binnen-See-Verkehrstransport

Das Jahr 2019 stand auch im Zeichen der Vorbereitung des ersten thematischen Berichts über den Binnen-See-Verkehrstransport in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission. Dieser Bericht wurde zwar erst Anfang 2020 veröffentlicht, doch bereits im September 2019 fand in Duisburg ein spezieller Workshop mit wichtigen Partnern aus diesem besonderen Sektor statt. Die Forschungsarbeiten für diesen Bericht begannen bereits im Januar 2019 und dauerten bis Ende Dezember.

Regulierungsarbeiten

Überarbeitung der Rheinschiffpersonalverordnung

Es ist nicht weniger als eine „neue Ära“ des Befähigungswesens in der Binnenschifffahrt: die Fachgremien der ZKR, die seit mehreren Jahren zusammenarbeiten, um detaillierte Vorschläge zu erarbeiten, legten der Plenarversammlung der ZKR im Dezember einen Entwurf für eine vollständige Überarbeitung der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) vor. Die Vorschläge zielen darauf ab, dieses rheinische Regelwerk im europäischen Rahmen zu modernisieren und insbesondere den kompetenzbasierten Ansatz für das Befähigungswesen zu integrieren.

Um europaweit einheitliche Anforderungen an die Berufsbefähigungen festzulegen, muss die neue RheinSchPersV folgende ehrgeizige Ziele erfüllen:

- das hohe Sicherheitsniveau der Rheinschifffahrt wahren;
- die Einheit des Rheinregimes gewährleisten;
- EU-Zeugnisse anerkennen und die Anerkennung von Rheinpatenten in der neuen Rechtsordnung sicherstellen;
- die Modernisierung und Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Bereich der Berufsbefähigungen in Europa gewährleisten;
- auf eine Umsetzung hinarbeiten, die mit den nationalen Umsetzungsmaßnahmen zur Richtlinie 2017/2397 möglichst kohärent ist;
- die Integration des ES-QIN-Standards (Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt) gewährleisten;
- sich als Partner an dem in der Richtlinie 2017/2397 vorgesehenen elektronischen Berufsbefähigungsregister beteiligen;

- die Überprüfbarkeit von Befähigungszeugnissen erleichtern, wobei sichergestellt werden muss, dass eine Person für dieselbe Befähigung nicht mehrere Zeugnisse besitzen kann;
- die Verwaltungszusammenarbeit einerseits und die Kompetenzen der rheinischen Behörden andererseits in hohem Maße integrieren, um die Verfahrensabläufe in der Rheinschifffahrt (z. B. Ausstellung, Änderung oder Erneuerung von Patenten, medizinische Tauglichkeitszeugnisse) zu erleichtern und zu beschleunigen;
- die gute Zusammenarbeit in Europa und insbesondere mit der EU, der UNECE, den Flusskommissionen und den Staaten, die mit der ZKR eine Verwaltungsvereinbarung über die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Fahrzeiten geschlossen haben, fortsetzen.

Die ZKR hätte sich gewünscht, eine Beschlussfassung im Rahmen ihrer Frühjahrsplenarsitzung 2020 nach Abschluss der Abstimmungen mit der Europäischen Kommission vornehmen zu können.

Arbeiten zu Infrastruktur- und Umweltfragen

Studie über die Finanzierung der Energiewende

Wie und mit welchen Finanzinstrumenten kann das europäische Binnenschifffahrtsgewerbe die Energiewende hin zur emissionsfreien Schifffahrt bewältigen? Antworten auf diese wichtige Frage werden derzeit in der Studie „Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt in Europa“ untersucht, welche die ZKR, wie im Frühjahr 2019 beschlossen, in Auftrag gegeben hat. Diese Studie soll – wie auch ergänzende Untersuchungen in Trägerschaft der niederländischen und schweizerischen Delegation der ZKR über das Verursacherprinzip und dessen Anwendung auf die Binnenschifffahrt sowie die Bewertung verschiedener Technologien zur Ökologisierung und die Ermittlung von Szenarien für Wege hin zu einer Energiewende – zur Umsetzung der Mannheimer Erklärung durch die ZKR beitragen.

Im Rahmen ihrer zentralen Studie arbeitet die ZKR eng mit der Europäischen Plattform für Investitionsberatung (EIAH), Mitglied der Europäischen Investitionsbankgruppe (EIB), und den wichtigsten Stakeholdern in diesem Bereich, insbesondere aus dem Binnenschifffahrtssektor, zusammen.

Die ZKR-Studie wird von einem Konsortium durchgeführt, das sich aus EICB, Groupe Rebel, Pro Danube und Panteia zusammensetzt. Die Studie der niederländischen Delegation wird von einem Konsortium aus EICB und Ecorys durchgeführt. Die Studie der schweizerischen Delegation wird vom DST durchgeführt.

So gibt die Mannheimer Erklärung das Ziel vor, die Emissionen von Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen, und beauftragt die ZKR, bei der Entwicklung neuer Finanzinstrumente zur Erreichung dieses Ziels führend voranzugehen. Ziel ist es unter anderem, die Schlussfolgerungen der Studie in die Diskussionen über den mehrjährigen Finanzrahmen 2021-2027 der Europäischen Union und seiner Umsetzung einzubringen.

Die Ergebnisse der Hauptstudie sollen im Oktober/November 2020 vorliegen.

Workshop zum Thema „Niederwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“

Die Zentralkommission hat am 26. November 2019 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bonn einen Workshop zum Thema „Niederwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“ veranstaltet.

Die Referenten und elf Podiumsmitglieder tauschten auf dem Workshop ihre Ansichten über Niedrigwasser aus und diskutierten mit den zahlreichen anwesenden Teilnehmern über die Herausforderungen für die Rheinschifffahrt. Die Zielsetzung des Workshops, die Binnenschifffahrt bei der Bewältigung der Herausforderungen von Niedrigwassern zu unterstützen und die Diskussion über Bewältigungsstrategien anzuregen, wurde durch die aktive Mitwirkung hochrangiger Teilnehmer von Industrie, Verwaltung, Flusskommissionen, Universitäten und Forschungseinrichtungen aus sechs europäischen Ländern sowie Vertretern der Europäischen Kommission rege unterstützt. Die Vielfalt der Teilnehmer ermöglichte es, die Herausforderungen aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten und bot eine einzigartige Gelegenheit, die Standpunkte aus der Sicht aller wichtigen Akteure der Binnenschifffahrt zu diskutieren.

In seinen Schlussworten betonte der Vorsitzende, Ivo ten Broeke (niederländische Delegation) vom niederländischen Ministerium für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft, dass es für die Herausforderungen der Binnenschifffahrt bei Niedrigwasser keine Patentlösungen gebe. Um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ein zuverlässiger Verkehrsträger bleibt, und eine dauerhafte Verlagerung von der Wasserstraße auf andere Verkehrsträger zu vermeiden, müssen rasch Maßnahmen zur Anpassung der Flotten-, Infrastruktur-, Logistik und Lagerkonzepte sowie zur Einführung digitaler Instrumente ergriffen werden. Die erforderlichen Maßnahmen sind bereits bekannt und verfügbar, doch gilt es jetzt, diese für eine ernsthafte Umsetzung in Angriff zu nehmen. Die Schlüsselakteure der Binnenschifffahrt sind sich einig, dass dies durch die Bereitstellung von Förder- und Finanzierungsmaßnahmen unterstützt werden muss.

Im Anschluss an diesen wichtigen Workshop hat das Sekretariat in enger Zusammenarbeit mit den Workshopteilnehmern und den Binnenschifffahrtsakteuren einen Bericht über die Herausforderungen und bereits verfügbaren Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Beförderung über die Wasserstraßen bei Niedrigwasser erstellt.

Arbeiten im Bereich der Informationstechnologien

Erster internationaler Workshop zur Cybersicherheit in der Binnenschifffahrt

Am 5. September fand in Bonn auf Initiative und unter der Schirmherrschaft der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Partnerschaft mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und PIANC der erste internationale Workshop zur Cybersicherheit in der Binnenschifffahrt statt. Anspruchsvolle Vorträge sowie zwei spannende Podiumsdiskussionen verdeutlichten den mehr als hundert Teilnehmern aus öffentlichen und privaten Institutionen und Organisationen, dass alle Akteure der Binnenschifffahrt die komplexen Herausforderungen der Cybersicherheit annehmen müssen, um die Digitalisierung der Binnenschifffahrt erfolgreich zu gestalten. Der Workshop vermittelte zudem der ZKR eine Vielzahl von Erfahrungen, Hinweisen und konkreten Vorschlägen für ihre künftigen Arbeiten zur Cybersicherheit der Binnenschifffahrt.

4) Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingeleitet und 2013 mit der Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2019 erneut sehr intensiv.

Die halbjährlichen Koordinierungssitzungen zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD Move fanden am 20. Mai und 2. Dezember in Brüssel statt.

ZKR und EU-Kommission stehen im Rahmen regelmäßiger Gespräche in einem ständigen regen Austausch über laufende Arbeiten, strategische Themen der europäischen Binnenschifffahrtspolitik sowie auch über bilaterale Fragestellungen wie etwa die Perspektive ihrer Kooperation in der Zeit nach 2021.

Die Teilnahme des Europäischen Koordinators für den TEN-V-Korridor Rhein-Alpen, Herrn WOJCIECHOWSKI, an der Herbstplenartagung der ZKR war ein weiterer Schritt hin zur Stärkung der Rolle der Binnenschifffahrt in diesem Verkehrskorridor.

Nach Abschluss des ersten Servicevertrags Ende 2018 trat im Januar 2019 der zweite solche Vertrag erneut für einen Zeitraum von drei Jahren (2019-2021) in Kraft. Wie in den Sitzungen in Brüssel zwischen GD MOVE und ZKR-Sekretariat über die Umsetzung des Vertrags am 20. Mai und 2. Dezember berichtet wurde, sind die entsprechenden Arbeiten gut angelaufen.

Wie in der Verwaltungsvereinbarung vorgesehen, stellt dieser neue Vertrag einen mehrjährigen Finanzrahmen zur Durchführung der gemeinsamen Aktivitäten dar. Einerseits wurden die verordnungsrechtlichen Arbeiten zur Erarbeitung von Standards in den Bereichen technische Vorschriften für Binnenschiffe, Berufsbefähigungen und Informationstechnologien durch den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) insbesondere mit der Aufnahme der Aktivitäten der neuen ständigen Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI) und der Annahme neuer Standards im Bereich der Berufsbefähigungen (Standards für Befähigungszeugnisse als Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse als Sachkundige für Flüssigerdgas und als Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt, für das Bordbuch, für Schifferdienstbücher und Zeugnisse über praktische Prüfungen) bereits erfolgreich abgeschlossen. Und andererseits wurde die Umsetzung der Marktbeobachtung auf europäischer Ebene fortgesetzt, die mit der Veröffentlichung zweier „Market Insight“-Berichte (April und November), eines Jahresberichts und eines thematischen Berichts über den Binnen-See-Verkehr in Europa auf öffentlichkeitswirksame Resonanz stieß. Durch die im Vertrag vorgesehene technische Hilfe trug das Sekretariat der ZKR für die Europäische Kommission auch zur Beantwortung von Fragen des Europäischen Parlaments zum Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019) im Rahmen seiner Umsetzung in der Richtlinie (EU) 2016/1629 bei.

Die Perspektiven einer künftigen Zusammenarbeit (nach 2021) waren Gegenstand erster Diskussionen und eines Meinungsaustauschs und sollten auch 2020 weiterhin einen wichtigen Platz auf der Tagesordnung einnehmen, um konkrete Vorschläge für eine zukunftssichere und konsolidierte Partnerschaft zu erarbeiten.

Die Zentralkommission wurde durch das Sekretariat der Europäischen Kommission im Rahmen der Sitzungen der verschiedenen Expertengruppen vertreten, die sich mit den Fragen der Binnenschifffahrt befassen. (U.a. NAIADES II Implementation Group, die in Brüssel am 18. Februar und 17. Oktober tagten und ihre neue Untergruppe „Good Navigation Status/GNS“, deren Sitzungen in Brüssel am 29. April und 10. September stattfanden.)

Das Sekretariat der ZKR beteiligte sich an der Organisation und/oder nahm an den folgenden europäischen Initiativen und Veranstaltungen teil:

- Waterborne Technology Platform,
- Green Shipping Expert Group,
- Sitzungen der Arbeitsgruppe Rhein-Alpen-Korridor RTE-T/RALP (27. September in Basel (Schweiz), die sich mit der Problematik des Niedrigwassers befasste (Widerstandsfähigkeit der Binnenwasserstraßen und des Schienengüterverkehrs) und des Forums Rhein-Alpen vom 20. November in Brüssel (Belgien).

b) Moselkommission (MK)

Im Rahmen der 2014 unterzeichneten Kooperationsabmachung fand am 25. Oktober in Trier eine sechste gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR statt.

Der Meinungsaustausch konzentrierte sich auf Rechtssetzungs- und Analysetätigkeiten in den folgenden Bereichen:

- Schifffahrtspolizei: Anpassung der Vorschriften über die elektronische Meldepflicht, Arbeiten im Zusammenhang mit der Aktualisierung des Bußgeldkatalogs, Harmonisierung der MoselSchPV/RheinSchPV mit dem ES-TRIN, Zusammenarbeit im Rahmen der Überarbeitung der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV).
- Marktbeobachtung und Austausch statistischer Daten: Die gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen wurde auch im Laufe des Jahres fortgesetzt. Die Sekretariate könnten sich in der Zukunft speziell zum Thema Moselhäfen austauschen.
- Informationstechnologien: Das Sekretariat der Moselkommission ist bestrebt, an den Sitzungen der neuen ständigen Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI) teilzunehmen, insbesondere an der für Ende des Jahres geplanten Sitzung.

Die beiden Sekretariate einigten sich auch auf ein neues Format für ihre künftige gemeinsame Sitzungen ab 2020: Ziel ist es, in einem Zweijahreszyklus abwechselnd Videokonferenzen und Präsenzsitzungen abzuhalten.

Das Sekretariat der ZKR war bei den beiden Plenarsitzungen der Moselkommission am 23. Mai in Luxemburg und am 28. November in Nancy vertreten.

c) Donaukommission (DK)

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

Das Sekretariat der ZKR begrüßte den neuen Generaldirektor des Sekretariats der Donaukommission, Herrn SEITZ, und mehrere Mitglieder seines Leitungsteams am 22. und 23. August zu einem Arbeitsbesuch in Straßburg. Die beiden Organe kamen überein, ihre verschiedenen Kooperationen, auch auf europäischer Ebene, aktiv fortzusetzen und zu vertiefen.

d) Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Das Sekretariat der ZKR war auf den Plenarsitzungen der IKSR vom 4. bis 5. Juli in Malbun (Liechtenstein) vertreten.

Das Sekretariat hat auch an der Arbeitsgruppe „Hochwasser“ - AG H am 17. September in Koblenz sowie an der Arbeitsgruppe Gewässerqualität/Emissionen - AG S am 24. September in Koblenz teilgenommen.

e) Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebiets (KHR)

Das Sekretariat der ZKR war auf den Plenarsitzungen der KHR am 28. und 29. März in Nürnberg (Deutschland) vertreten.

f) Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Das Sekretariat der ZKR konnte an der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) im Februar in Genf nicht teilnehmen.

5) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die mit der Binnenschifffahrt befasst sind),
- bei Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden,

- bei Anhörungen und Kolloquien/Gipfel des Internationalen Verkehrsforums (ITF) in Paris und Leipzig,
- bei der Donaukommission (DK),
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR),
- bei der Moselkommission (MK).

6) Verwaltungsvereinbarungen

Das Sekretariat der Zentralkommission nahm am 3. April in Hamburg an der 13. Sitzung des RAINWAT-Ausschusses teil, der mit der Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtsfunk beauftragt ist.

7) Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat der ZKR nahm auch aktiv an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC) und insbesondere an Smart Rivers Konferenz, 30. September bis 3. Oktober in Lyon;
- Education in Inland Navigation (EDINNA);
- Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF);
- Europäischer Verband der Binnenhäfen (EVB);
- Vereinigung europäischer Tanklagerverbände (FETSA);
- Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR) und insbesondere sein Kongress und sein Workshop „Umfälle in der Binnenschifffahrt“, 6. und 7. Juni in Prag;
- Europäische Schifferorganisation (ESO);
- Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU);
- Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW).

III) ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT (CDNI)

Das Sekretariat der ZKR stellt das Sekretariat des CDNI seit dem Inkrafttreten des Übereinkommens am 1. November 2009. Sechs Vertragsstaaten beteiligen sich an diesem Übereinkommen (Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz).

Im Jahr 2019 trat das oberste Gremium des Übereinkommens, die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), das insbesondere für die Überwachung der Umsetzung der Bestimmungen des CDNI zuständig ist, zweimal zusammen:

- die Sommersitzung fand am 18. Juni unter dem Vorsitz von Herrn DE SPIEGELEER (belgische Delegation) in Straßburg statt und
- die Wintersitzung am 18. Dezember in Straßburg unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE (niederländische Delegation), in außerordentlicher Vertretung des belgischen Vorsitzes aufgrund der außergewöhnlichen Umstände infolge des Verkehrstreiks in Frankreich.

Die zweijährlich stattfindende Anhörung der anerkannten Verbände wurde am Vortag der KVP-Herbstsitzung am 17. Dezember durchgeführt, ebenfalls unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE (niederländische Delegation).

Die Arbeitsgruppe CDNI/G trat ebenfalls zweimal zusammen: unter dem Vorsitz von Herrn Kliche (deutsche Delegation) am 2. und 3. April in Straßburg und unter dem Vorsitz von Frau Grüter (deutsche Delegation) am 22. und 23. Oktober.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), das für die Umsetzung von Teil A (Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle) zuständige Gremium, tagte unter dem Vorsitz von Frau Moosbrugger, Exekutivsekretärin des CDNI, an zwei Terminen, am 22. Mai und am 14. November, in Straßburg.

Unter der Schirmherrschaft der IAKS fand auch ein Workshop „Elektronisches Erfassungssystem zur Abgabe öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle unter Berücksichtigung der Entwicklung eines elektronischen Ölkontrollbuchs“ am 26. Februar in Rotterdam (Niederlande) statt.

Das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) hat zudem am 17. Dezember 2019 im Palais du Rhin in Straßburg (Frankreich) den zehnten Jahrestag seines Inkrafttretens gefeiert. Dieser Jubiläumsfeier ging ein von Herrn Kliche (deutsche Delegation) moderierter runder Tisch mit den Gründungsmitgliedern, die dieses internationale Übereinkommen entworfen und ausgestaltet haben, den derzeitigen Vertretern der Vertragsparteien, den anerkannten Verbänden und den Beobachtern voraus. Die Gründungsmitglieder nutzten den Anlass, um ausführlich auf die Grundprinzipien einzugehen, welche zur Schaffung dieses neuen internationalen Systems der Zusammenarbeit führten.

IV) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 77. und 78. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Frau Pigeon (luxemburgische Delegation) am 30. April und 22. November in Straßburg statt.

V) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2019 folgende Mitglieder an:

RICHTER

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

STELLVERTRETENDE RICHTER

Herr GÖBEL	Deutschland
Herr BULLYNCK	Belgien
Herr BANGRATZ	Frankreich
Herr SPRENGER	Niederlande
Herr LÖTSCHER	Schweiz

GERICHTSKANZLER

Frau BRAAT, Rechtsberaterin der ZKR.

SITZUNGEN

Die Berufungskammer tagte unter dem Vorsitz von Herrn DE SAVORNIN LOHMAN am 26. Februar und unter dem Vorsitz von Herrn DE BAETS am 30. Oktober in Straßburg und fällte in letzter Instanz zwei strafrechtliche Urteile und zwei zivilrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 22

100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 23

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 24

Frühjahrsplenarsitzung 2021

Beschluss

Auf Einladung der belgischen Präsidentschaft findet die Frühjahrsplenartagung 2021 am Dienstag, 1. Juni und Mittwoch, 2. Juni 2021 in Hasselt in Belgien statt.

PROTOKOLL 25

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 3. Dezember 2020, in Straßburg, statt.
