



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2021
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2021-I)**

Straßburg, den 2. Juni 2021

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (21) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2021

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2021-I)

Straßburg, den 2. Juni 2021

INHALTSVERZEICHNIS

| | Seite |
|---|-------|
| I. Frühjahrsplenartagung 2021 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19 Pandemie | |
| Protokoll 1 : Frühjahrsplenartagung 2020 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19 Pandemie | 1 |
| II. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung | |
| Protokoll 2 : Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission..... | 1 |
| III. Allgemeine Fragen | |
| Protokoll 3 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union..... | 1 |
| Protokoll 4 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) | 2 |
| Protokoll 5 : Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen | 2 |
| Protokoll 6 : Studie der ZKR über die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt..... | 2 |
| IV. Rechtliche Fragen | |
| Protokoll 7 : Rechtliche Fragen..... | 4 |
| V. Wirtschaftsaspekte | |
| Protokoll 8 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt | 4 |
| VI. Schifferpatente und Besatzungen | |
| Protokoll 9 : Schifferpatente und Besatzungen | 8 |
| VII. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein | |
| Protokoll 10 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13) | 8 |
| Protokoll 11 : Definitive Änderungen zur Anpassung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und Verweis auf die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste ES-RIS 2021/1..... | 20 |

| | Seite |
|--|-------|
| Protokoll 12 : Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art – neue Fassung der Mindestanforderungen an vergleichbare Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtskarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nummer 3) | 27 |
| VIII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe | |
| Protokoll 13 : Technische Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) – Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB) | 46 |
| IX. Automatisierte Navigation | |
| Protokoll 14 : Automatisierte Navigation | 46 |
| X. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen | |
| Protokoll 15 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen | 46 |
| XI. Der Rhein als Wasserstraße | |
| Protokoll 16 : Anpassung des internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahrens | 46 |
| Protokoll 17 : Abschlussbericht zum Beschluss zur Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein | 51 |
| Protokoll 18 : Neubau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung der ehemaligen Becken der elsässischen Kalibergwerke am Oberrhein bei Rhein-km 210,000 | 66 |
| Protokoll 19 : Bau von Stufen am Rheinufer auf Höhe der Gemarkung Seltz bei Rhein-km 340,500 | 70 |
| Protokoll 20 : 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 2020 (2020-I-18) | 74 |
| Protokoll 21 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2020-I-19) | 77 |
| Protokoll 22 : Abbruch der Bogenbrücke über die Lek in der Nähe von Vianen bei Rhein-km 951,700 | 80 |
| XII. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden, sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften | |
| Protokoll 23 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art | 84 |

| | Seite |
|---|-------|
| XIII. Haushalt und Verwaltung | |
| Protokoll 24 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2020..... | 95 |
| Protokoll 25 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2020 | 95 |
| XIV. Verschiedenes | |
| Protokoll 26 : 100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg | 114 |
| Protokoll 27 : Pressemitteilung | 114 |
| Protokoll 28: Termin der nächsten Plenartagung | 114 |

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2021 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Frühjahrsplenartagung 2021 der Zentralkommission im Zeichen der Covid-19-Pandemie

Beschluss

(angenommen im schriftlichen Verfahren am 30. April 2021)

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre im schriftlichen Verfahren gefassten Beschlüsse 2020-I-1 und 2020-II-1 vom 27. April und 6. November 2020,

in der bedauernden Erkenntnis, dass trotz des Fortschreitens der Impfkampagnen die Abhaltung einer physischen Sitzung unter besten Bedingungen noch immer nicht garantiert werden kann,

unter Hinweis ferner auf ihren Beschluss 2020-I-24 über die Organisation der Frühjahrsplenartagung 2021 in Hasselt, Belgien,

in Anbetracht der unvermeidlichen und zweifellos vernünftigen Entscheidung der Präsidentschaft, die Organisation der Plenartagung in Hasselt auf den Herbst zu verschieben, sofern es das Infektionsgeschehen erlaubt,

in Genugtuung über ihre Anpassungs- und Belastungsfähigkeit,

unter Berufung auf Artikel 6 ihrer Geschäftsordnung und

in erneuter Bekräftigung ihres Bekenntnisses zur Abhaltung ihrer Sitzungen in Straßburg und ihres Wunsches, so bald wie möglich zur Normalität zurückzukehren,

beschließt, ihre Frühjahrsplenartagung am 2. Juni 2021 erneut, aber wiederum ausnahmsweise in Form einer Videokonferenz mit Simultandolmetschung abzuhalten.

PROTOKOLL 2

Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Zusammenarbeit der ZKR mit internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Studie der ZKR über die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Wunsch, einen umfassenden Beitrag zum Schutz der Umwelt und des Klimas zu leisten,

in dem Bestreben, die Prosperität, Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt gemäß der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 beständig zu gewährleisten,

unter Bezugnahme auf die Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018,

unter Hinweis darauf, dass sie in der Mannheimer Erklärung mit der Vorlage einer Roadmap zur durchgreifenden Reduzierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen beauftragt wurde,

eingedenk des ihr in der vorgenannten Erklärung erteilten Auftrags, bei der Entwicklung neuer Finanzinstrumente zur Erreichung dieser Ziele führend voranzugehen,

im Bewusstsein, dass die Energiewende für die Rhein- und Binnenschifffahrt eine existenzielle Herausforderung darstellt,

unter Betonung der Bedeutung der Wasserstraße Rhein, welche mit einem Anteil von 70 % am Verkehrsaufkommen die Hauptachse der europäischen Binnenschifffahrt bildet,

nimmt die Ergebnisse der Studie über die Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt, welche in enger Abstimmung mit den wesentlichen Akteuren der europäischen Binnenschifffahrt erstellt wurde, zur Kenntnis,

erachtet diese Studie als wichtigen Schritt zur Umsetzung der Mannheimer Erklärung und insbesondere zur Entwicklung ihrer Roadmap und begrüßt deren wegweisenden Charakter bei diesen Überlegungen zur Finanzierung der Energiewende,

erinnert daran, dass diese Studie in enger Abstimmung mit den Stakeholdern, insbesondere den anerkannten Verbänden des Binnenschifffahrtsgewerbes, der Europäischen Kommission, der Donaukommission und der Europäischen Investitionsbank, durchgeführt wurde,

erinnert daran, dass die Ergebnisse der Studie den Positionen der Zentralkommission und ihrer Mitgliedstaaten nicht vorgehen und als Teil eines breit angelegten Diskussionsprozesses auf rheinischer, europäischer und internationaler Ebene zu verstehen sind, der darauf abzielt,

- den Finanzierungsbedarf für die Energiewende in der Binnenschifffahrt zu bemessen,
- Empfehlungen für die Entwicklung eines europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments zur Unterstützung dieser Energiewende vorzulegen und
- den Weg für politische Entscheidungen zu bereiten,

weist darauf hin, dass die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt mit technologischen Unsicherheiten verbunden ist,

stellt fest, dass die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt mit beträchtlichen Kosten verbunden sein wird, die derzeit auf mehrere Milliarden Euro geschätzt werden,

hebt hervor, dass die Kosten im Zusammenhang mit der Energiewende die finanziellen Möglichkeiten des Schifffahrtsgewerbes voraussichtlich übersteigen werden und das Gewerbe daher nur einen Teil der für diese Energiewende erforderlichen Finanzierung übernehmen kann,

erkennt die wichtige Rolle an, die ein europäisches Förder- und Finanzierungsinstrument spielen könnte, das öffentliche und private Mittel kombiniert, um die Energiewende in der Binnenschifffahrt zu unterstützen,

stellt jedoch fest, dass noch Fragen der wirtschaftlichen, technischen, rechtlichen und praktischen Durchführbarkeit im Hinblick auf ein solches europäisches Förder- und Finanzierungsinstrument zu klären sind,

regt an, den Nutzen eines solchen europäischen Instruments zur Finanzierung der Energiewende in der Binnenschifffahrt in einer breiten Diskussion zu prüfen, insbesondere im Rahmen des Projektes PLATINA3, für das diese Studie ein richtungsweisender Beitrag sein wird, in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe, den europäischen Institutionen, Finanzierungsinstituten und nationalen Verwaltungen,

beauftragt ihren Wirtschaftsausschuss, ihren Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, ihren Untersuchungsausschuss und ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, die sich aus der Studie ergebenden Fragen zur wirtschaftlichen, technischen, rechtlichen und praktischen Durchführbarkeit zu prüfen und darüber bis spätestens Ende Juli 2021 Bericht zu erstatten,

bittet diese Ausschüsse, ihre Ergebnisse als Beitrag in das Projekt PLATINA3 einzubringen,

wünscht, dass im Projekt PLATINA3 auf der Grundlage der Ergebnisse der Studie ein Aktionsplan für die Weiterentwicklung eines europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments erstellt wird und ein Vorschlag für ein solches Instrument genauer ausgearbeitet wird. Ein solcher Aktionsplan sollte insbesondere die zu ergreifenden Maßnahmen aufzeigen und ihre Umsetzung sowie die jeweiligen Akteure und deren Aufgaben beschreiben,

ersucht ihre Mitgliedstaaten, über eine eigens eingerichtete Korrespondenzgruppe das Sekretariat im Rahmen des Projektes PLATINA3 zu beraten und zu unterstützen,

ist der Ansicht, dass ein solches europäisches Förder- und Finanzierungsinstrument gegebenenfalls allen Schiffseignern in den Mitgliedstaaten der ZKR zu den gleichen Bedingungen offen stehen sollte,

bringt den Wunsch zum Ausdruck, sich an künftigen Aktivitäten zur Einführung eines solchen europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments zu beteiligen,

bittet ihre Mitgliedsstaaten und ihr Sekretariat, und insbesondere ihren Generalsekretär und ihren Präsidenten, die Ergebnisse dieser Studie den EU-Institutionen, einschließlich der Europäischen Kommission, sowie den interessierten Fraktionen im Europäischen Parlament und den Stakeholdern mitzuteilen, und dabei ausdrücklich auf ihren Charakter als Diskussionsbeiträge hinzuweisen,

bittet hierbei um die Berücksichtigung der Anliegen von Nicht-EU-Staaten mit Binnenschiffahrtstätigkeiten und verweist insbesondere auf die Schweiz,

ersucht das Sekretariat, die Ergebnisse der Studie auf seiner Website zu veröffentlichen und aktiv zu kommunizieren.

Anlage

Die endgültigen Ergebnisse dieser Studie werden Anfang Juli 2021 auf der Website der ZKR veröffentlicht (Link zur Website: [Central Commission for the Navigation of the Rhine - Financing the energy transition \(ccr-zkr.org\)](https://www.ccr-zkr.org)).

PROTOKOLL 7

Rechtliche Fragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschiffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschiffahrt für das Jahr 2020.

Anlage

Anlage zu Protokoll 8

Bericht über die wirtschaftliche Situation der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2020

Das Jahr 2020 war von einer außergewöhnlichen Wirtschaftskrise geprägt. Lockdowns, Einschränkungen der individuellen Mobilität und soziale Distanzierung wirkten sich in einem noch nie dagewesenen Ausmaß auf das ökonomische Verhalten ganzer Gesellschaften aus. Das reale Bruttoinlandsprodukt¹ schrumpfte in der EU im Jahr 2020 um 6 %, stärker als in der Finanzkrise 2009 (-4 %).

Die Auswirkungen, die diese Pandemie auf die Wirtschaft hatte, spürten der Transportsektor im Allgemeinen und die Binnenschifffahrt im Besonderen. Der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt erwies sich jedoch als resilienter im Vergleich zu früheren Krisensituationen, wahrscheinlich vor allem auf Grund des ungleichmäßigen Rückgangs der wirtschaftlichen Aktivität in den unterschiedlichen Wirtschaftssektoren.² Der prozentuale Rückgang der auf dem Rhein beförderten Güter betrug im Jahr 2020 -8,4 % im Vergleich zu -18,3 % im Jahr 2009.

Ein Beispiel für diese Resilienz ist der Containertransport, der sich im Jahr 2020 auf dem Rhein auf 15 Millionen Tonnen summierte, eine geringe Differenz gegenüber dem Wert von 2019 (15,2 Millionen Tonnen). Alle Gütersegmente jedoch, die mit der Stahlproduktion zusammenhängen (25 % des Rheinverkehrs), erlebten recht deutliche Rückgänge (Eisenerz: -14,2 %; Metalle: -14,6 %). Die Beförderung von Sanden, Steinen, Kies und Baustoffen sank um 8,4 %. Die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen zeigte sich als positive Ausnahme und erreichte bei der Güterbeförderung auf dem Rhein im Jahr 2020 einen Anstieg (+10,7 %).

Die Resilienz der Binnenschifffahrt während der Pandemie findet sich nicht nur bei Betrachtung der Rheinschifffahrt, sondern auch beim Blick auf die Binnenschifffahrt in den großen europäischen Seehäfen, deren Hinterland stark mit der Rheinregion verknüpft ist:

- Im Hafen von Rotterdam erreichte der Binnenschiffsverkehr einen Güterumschlag von 149,7 Millionen Tonnen (-2 %),
- Im Hafen von Antwerpen war das Ergebnis im Vergleich zu 2019 (101,3 Millionen Tonnen) im Jahr 2020 nahezu stabil (101,0 Millionen Tonnen).
- Im North Sea Port (Ghent, Terneuzen, Borsele, Flushing) betrug das Ergebnis 55,0 Millionen Tonnen, was einen begrenzten Rückgang von 6,0 % darstellt.

Die Entwicklung der Transportpreise oder Frachtraten im Jahr 2020 folgte insgesamt der Transportnachfrage: Nach einem Rückgang in der ersten Jahreshälfte konnten sich die Frachtraten für Trockengüter auf dem Rhein zum zweiten Halbjahr hin wieder erholen. Bei den Frachtraten für Flüssiggüter löste der Rückgang der Ölpreise im März einen temporären Anstieg der Transportnachfrage im April und Mai aus. Dies führte zu zwischenzeitlich höheren Frachtraten für Gasöl und seine Komponenten. Sobald dieser Effekt nachließ, pendelten sich die Frachtraten in der zweiten Jahreshälfte jedoch auf einem wesentlich niedrigeren Niveau ein.

Beim Güterverkehr geht der Ausblick insgesamt von einer Erholung für die Jahre 2021-2024 aus, auf Grund des voraussichtlichen Anstiegs der Industrieproduktion in den wichtigsten Quellmärkten der Binnenschifffahrt (Stahl- und Chemieproduktion, Raffineriebranche und Nachfrage nach Mineralölprodukten, Baubranche). Es wird jedoch erwartet, dass die Wirtschaftsaktivität bis zum Jahr 2022 unter dem Jahresendniveau von 2019 bleiben wird.

¹ Das reale Bruttoinlandsprodukt (reales BIP) ist ein inflationsbereinigtes Maß, das den Wert aller Güter und Dienstleistungen widerspiegelt, die von einer Wirtschaft in einem bestimmten Jahr produziert wurden (ausgedrückt in Basisjahrespreisen).

² Die Krise 2009 war eher eine ‚klassische‘ Wirtschaftskrise mit enormen Verlusten an Industrieproduktion, während die Krise 2020 sich eher in Verlusten im Dienstleistungs- und Tourismussektor zeigte, und sich damit weniger auf den Güterverkehr auswirkte.

Auf Grund der Folgen der Pandemie (Distanzregeln, Reiseeinschränkungen usw.) wurde der Passagierverkehr im März 2020 vollständig eingestellt und musste auch im gesamten Jahresverlauf 2020 starke Einschränkungen hinnehmen.

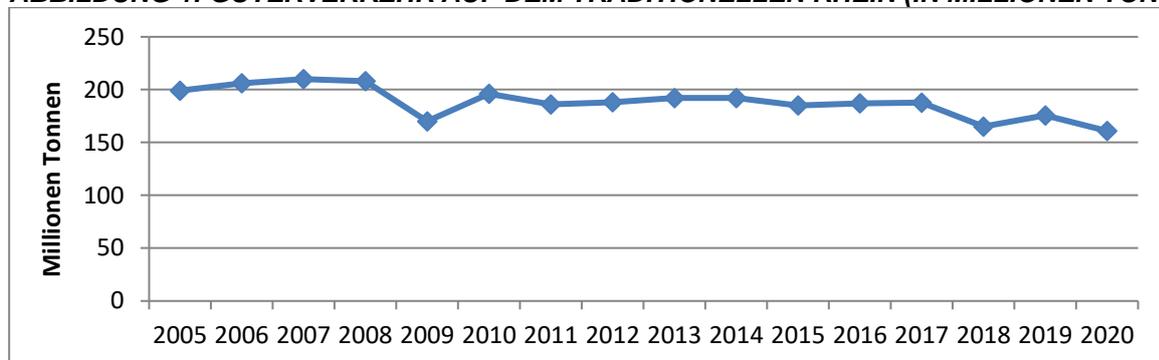
Die Anzahl von Kreuzfahrtschiffen, die die Schleuse Iffezheim am Oberrhein passierten, fiel von 2.929 Schiffsdurchfahrten im Jahr 2019 auf 534 Durchfahrten im Jahr 2020 (-82 %). Auf anderen europäischen Flüssen mit viel Kreuzfahrtverkehr war ebenfalls ein deutlicher Rückgang spürbar: Für die Donau an der deutsch-österreichischen Grenze brachen die Zahlen von 3.668 Durchfahrten von Kreuzfahrtschiffen auf 324 (-91 %) ein. Die Mosel erlebte an der Schleuse Koblenz einen Rückgang an Schiffsdurchfahrten von 1.536 im Vorjahr auf 469 (-70 %).

Das Tagesausflugssegment litt im Jahr 2020 ebenfalls stark unter der Krise. In Straßburg sank beispielsweise die Zahl der Passagiere auf Ausflugschiffen im Jahr 2020 um fast 80% im Vergleich zum Vorjahr.

Beim Ausblick auf den Passagierverkehr im Jahr 2021 und darüber hinaus können drei mögliche Hauptszenarien betrachtet werden: 1) eine vollständige Aufhebung der Quarantäne in allen Staaten; 2) eine Erleichterung oder ein Festhalten an den Quarantänemaßnahmen nur in einigen Staaten; 3) ein Beibehalten der Einschränkungen beim Passagierverkehr. Welches Szenario sich ereignen wird, hängt hauptsächlich von der Pandemielage am Ende des Jahres 2021 und im Jahr 2022 ab. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass sich die Pandemie, selbst im Fall einer vollständigen Aufhebung der Einschränkungen, weiterhin auf die Flusskreuzfahrten auswirken wird, insbesondere aufgrund der hohen Risikoaversion der wichtigsten Kundengruppen aus Übersee.

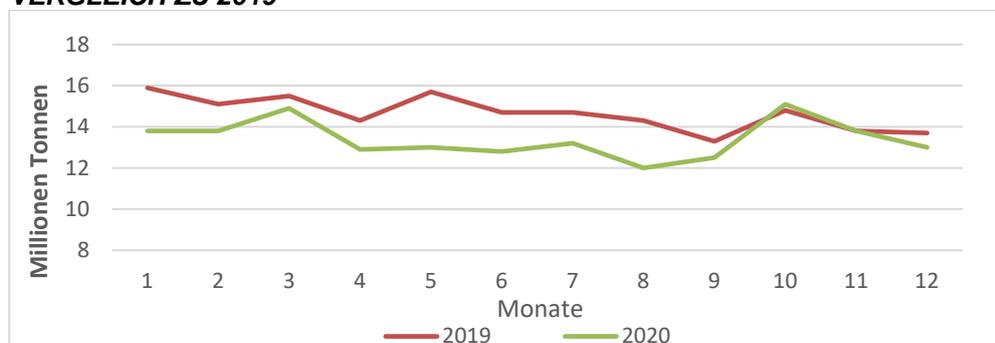
Abbildungen:

ABBILDUNG 1: GÜTERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN (IN MILLIONEN TONNEN)



Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Destatis

ABBILDUNG 2: GÜTERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM JAHR 2020 IM VERGLEICH ZU 2019



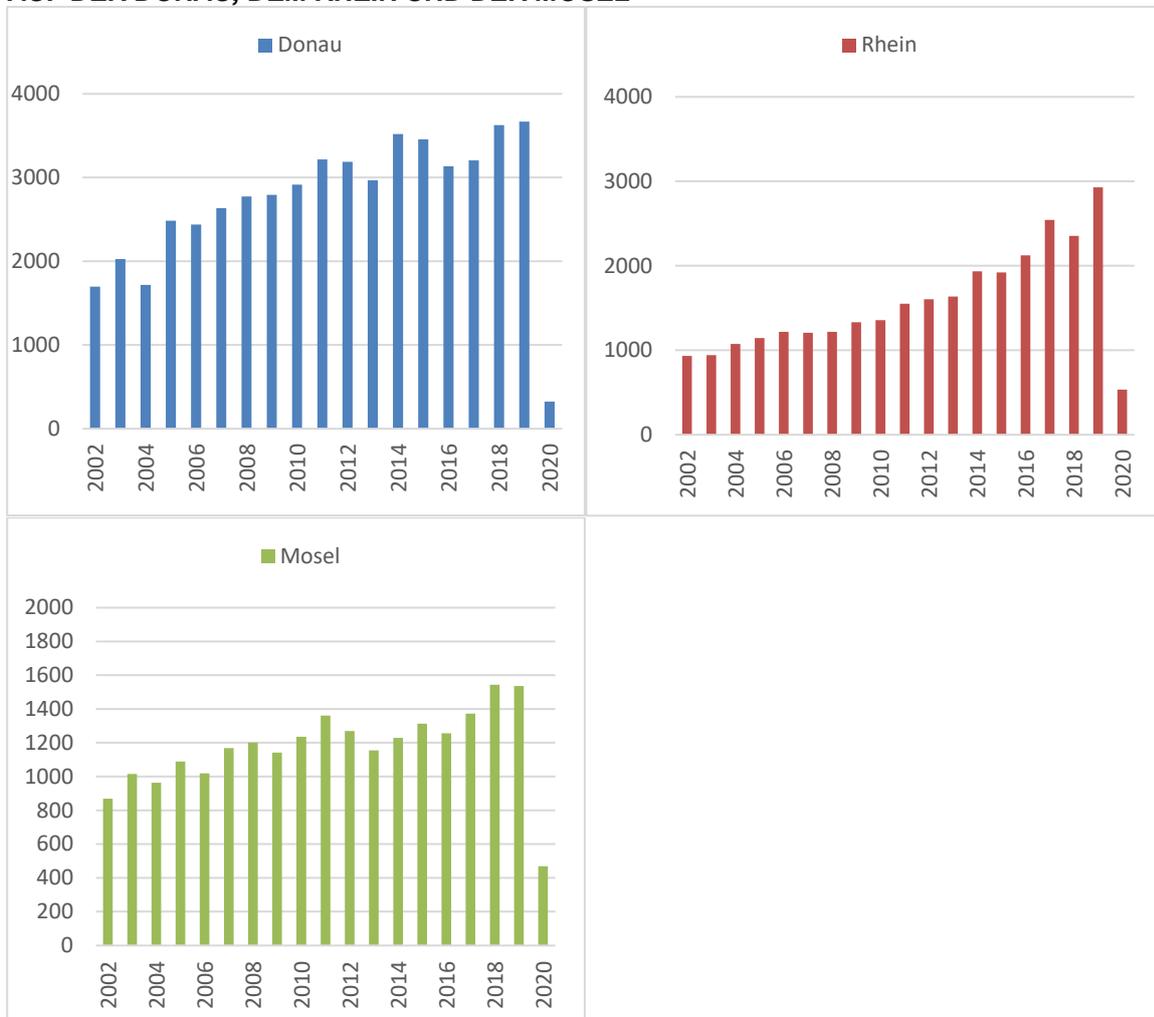
Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Destatis

TABELLE 1: GÜTERVERKEHR AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN INSGESAMT UND NACH DEN WICHTIGSTEN GÜTERSEGEMENTEN

| Gütersegment | 2019 | 2020 | 2020/2019 in % |
|---|--------------|--------------|----------------|
| Traditioneller Rhein insgesamt | 175,6 | 160,8 | -8,5 |
| Mineralölprodukte | 30,0 | 27,6 | -8,0 |
| Sande, Steine, Kies | 28,6 | 26,2 | -8,4 |
| Chemikalien | 20,1 | 19,3 | -3,7 |
| Eisenerz | 21,6 | 18,5 | -14,2 |
| Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungsmittelprodukte | 15,7 | 17,4 | +10,7 |
| Kohle | 22,4 | 17,1 | -23,8 |
| Güter in Containern | 15,2 | 15,0 | -1,4 |
| Metalle | 9,3 | 8,0 | -14,6 |

Quelle: Berechnung ZKR basierend auf Destatis

ABBILDUNG 3, 4, 5: ANZAHL JÄHRLICHER DURCHFARTEN VON KREUZFAHRTSCHIFFEN AUF DER DONAU, DEM RHEIN UND DER MOSEL



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und Moselkommission. Rhein = Oberrhein (Schleuse Iffezheim). Donau = Obere Donau an der deutsch-österreichisch Grenze (Schleuse Jochenstein). Mosel = Schleuse Koblenz.

PROTOKOLL 9

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13)

1. In der Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 mit dem Titel "150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschiffahrt" wird die ZKR in Abschnitt 5 aufgefördert, "die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschiffahrt beizutragen."
2. Die Entwicklung der Digitalisierung in der Rheinschiffahrt führt zur schrittweisen Dematerialisierung der Urkunden und der sonstigen an Bord mitzuführenden Unterlagen.
3. In der Binnenschiffahrt lässt sich der Begriff der Dematerialisierung als Ersatz von Papierträgern (Urkunden und anderen Dokumente in Papierform) durch computergestützte Datensätze bei der Ausstellung und bei der Vorlage im Fall einer Kontrolle definieren. In der Praxis kann die Umsetzung variabel ausfallen, je nachdem ob Dokumente oder die in dem Dokument enthaltenen Daten zu dematerialisieren sind.
4. § 1.10 der Polizeiverordnung (RheinSchPV) enthält eine vollständige Liste der Urkunden und der sonstigen Unterlagen, die zwingend an Bord mitzuführen sind. Andere Regelungstexte, wie die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), die dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter beigefügte Verordnung (ADN), die Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) sowie das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI) enthalten ebenfalls Vorschriften zu diesen Unterlagen.
5. Die RheinSchUO enthält die Liste der bei der Untersuchung durch die Untersuchungskommission an Bord geforderten Unterlagen, die RheinSchPersV definiert die vom Bordpersonal mitzuführenden Dokumente, während die RheinSchPV die Liste der während des Fahrzeugbetriebs an Bord geforderten Unterlagen enthält.
6. § 1.10 der RheinSchPV wurde kürzlich umgestaltet. Im Herbst 2019 hat die ZKR per Beschluss 2019-II-16 eine neue Anlage 13 eingeführt. Mit diesem Beschluss wurde der Wortlaut von § 1.10 RheinSchPV durch einen ausdrücklichen Verweis auf eine neue Anlage 13 der RheinSchPV vereinfacht, die eine umfassende Auflistung der mitzuführenden Unterlagen in Form einer Übersichtstabelle enthält, welche in sechs Unterkategorien gegliedert ist (Schiff, Besatzung, Fahrgebiete, Navigations- und Informationsgeräte, Ausrüstungen, Ladung und Abfälle). Ein erster Schritt in Richtung Dematerialisierung wurde auch dadurch unternommen, dass das Mitführen von Dokumenten zur Information, wie das Handbuch Binnenschiffahrtfunk (§ 1.11 Nummer 2), nun in elektronischer Form autorisiert ist.

7. Der vorliegende Änderungsvorschlag ist eine Fortsetzung der Umgestaltung von 2019 und soll vermehrt das Mitführen an Bord von Urkunden und sonstigen Unterlagen in elektronischer Form ermöglichen. Das Ziel dieser Anlage 13 besteht vor allem darin, für jedes Dokument aufzuzeigen, ob es elektronisch ausgehändigt werden kann oder nicht. In der Praxis gibt es zwei unterschiedliche Kategorien:
 - a) die offiziellen Dokumente und Urkunden, deren Dematerialisierung bereits geplant ist oder umgesetzt wird. Zum Beispiel sind vor allem zu den folgenden Dokumenten bedeutende Änderungen in Arbeit:
 - Schiffsattest / Binnenschiffszeugnis der Union und
 - Rheinpatent, Schifferdienstbuch, Streckenzeugnis, Bordbuch.
 - b) die offiziellen Dokumente und Zeugnisse, deren Digitalisierung nicht geplant ist.
8. Mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag sollen die Bedingungen festgelegt werden, unter denen das Aushändigen oder das Zugänglichmachen gewisser an Bord mitzuführender Unterlagen in elektronischer Form erlaubt ist, auch wenn deren Dematerialisierung noch nicht absehbar ist. § 1.10 der RheinSchPV wird in diesem Sinne durch Hinzufügung einer Ziffer 2 geändert.
9. Der vorliegende Änderungsvorschlag soll am 1. Juni 2022 in Kraft treten. Mit weiteren Änderungen ist zu rechnen, sobald das elektronische Format für die Schiffsführer- und Schiffsdokumente eingeführt wird.

Bedürfnisse, die über die Änderungsvorschläge angegangen werden

Der vorliegende Änderungsvorschlag verfolgt mehrere Ziele.

Das erste Ziel besteht darin, durch die Schaffung der Möglichkeit, gewisse an Bord mitzuführende Unterlagen in elektronischer Form aushändigen zu können, an die Binnenschifffahrt ein starkes Zeichen zu richten. Es ist ein wichtiger Schritt, wenn analog zu den Unterlagen in Papierform nun an Bord mitzuführende Unterlagen einfach in elektronischer Form ausgehändigt werden können, ohne weitere Authentifizierung.

Konkret wird dieser erste Schritt verwirklicht, indem die Tabelle in Anlage 13 der RheinSchPV zwei neue Spalten erhält, das heißt:

- Die vorletzte Spalte „Aushändigung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen auf elektronischem Träger“ gibt an, ob die Aushändigung der Urkunden und der sonstigen an Bord mitzuführenden Unterlagen in elektronischer Form erlaubt ist oder nicht.
- Die letzte Spalte „Geeignetes elektronisches Format“ gibt das Format an, in dem die Urkunden und sonstige an Bord mitzuführende Unterlagen ausgehändigt werden dürfen, falls die elektronische Form autorisiert ist. Das in der Tabelle erwähnte PDF-Format (*Portable Document Format*) entspricht dem Format, das in der internationalen Norm ISO 32000-1 : 2008 definiert wird. Mit diesem ersten Schritt wird es auch möglich zu autorisieren, dass ein an Bord mitzuführendes Dokument im PDF-Format ausgehändigt wird und jederzeit on- oder offline konsultiert werden kann, ohne zusätzliches Authentifizierungsniveau.

Das zweite Ziel besteht darin, die Liste der Urkunden und sonstigen gemäß § 1.10 RheinSchPV an Bord mitzuführenden Unterlagen zu aktualisieren, indem in Anlage 13 der RheinSchPV die Sicherheitsrolle aufgenommen wird, die gemäß § 8.10 RheinSchPV an Bord von Fahrzeugen mitgeführt werden muss, die für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind.

Das dritte Ziel, das mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag verfolgt wird, besteht darin, dem Gewerbe, aber auch den für die Umsetzung der Rechtsvorschriften zuständigen Behörden, d.h. den ausstellenden Behörden und den Kontrollbehörden, die Arbeit zu erleichtern.

Elektronische Beförderungsdokumente nach ADN dienen schließlich auch dem Ziel, einen Beitrag zur sicheren Bewältigung von Unfällen und Zwischenfällen zu leisten. Der Abruf der Beförderungsdokumente durch Kontroll- und Einsatzkräfte könnte ohne Betreten des Schiffes erfolgen.

Mögliche Alternative zu den geplanten Änderungen

Grundsätzlich könnte man auf die Änderung der RheinSchPV verzichten. Allerdings ist die Beibehaltung der aktuellen Version von § 1.10 und der Anlage 13 der RheinSchPV keine wirkliche Alternative angesichts der Ziele, die in der Mannheimer Erklärung formuliert wurden.

Konsequenzen dieser Änderungen

Diese Änderungen ziehen beim Gewerbe nur begrenzte Kosten nach sich, da die für die Aushändigung eines Dokuments im PDF-Format notwendige Software kostenlos verfügbar ist. Außerdem verfügt das Gewerbe bereits über die notwendige Ausrüstung, das heißt über einen Standardcomputer. Ein elektronisches Beförderungsdokument nach ADN erfordert einen etwas höheren organisatorischen und datentechnischen Aufwand beim Beförderer, weil hier besondere Anforderungen zu beachten sind (siehe Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADN).

Die Möglichkeit für den Schiffsführer, eine Reihe von Urkunden und weiterer an Bord mitzuführender Unterlagen in elektronischer Form aushändigen zu können, trägt zu einer Senkung des Verwaltungsaufwands bei, da deutlich weniger Ausdrucke verwendet werden müssen.

Konsequenzen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Eine Ablehnung dieser Änderungen der RheinSchPV würde den Zielen, die in der Mannheimer Erklärung formuliert wurden, widersprechen.

Die Ablehnung der Änderungen würde den verschiedenen oben dargestellten Zielen schaden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

angesichts der Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

mit dem Ziel, die Entwicklung der Digitalisierung in der Rheinschifffahrt zu fördern,

im Bestreben, den Verwaltungsaufwand in der Rheinschifffahrt zu verringern, ohne das Sicherheitsniveau zu senken,

mit dem Ziel, das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form zuzulassen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen zu § 1.10 und zu Anlage 13 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,

beauftragt seinen Polizeiausschuss zu prüfen, ob diese Bestimmungen aufgrund der weiteren Entwicklungen angepasst werden müssen.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen treten am 1. Juni 2022 in Kraft.

Anlage

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

1. § 1.10 wird wie folgt gefasst:

„§ 1.10

Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord

1. Urkunden und sonstige Unterlagen nach Anlage 13 dieser Verordnung müssen sich, soweit sie auf Grund besonderer Bestimmungen vorgeschrieben sind, an Bord befinden. Sie sind auf Verlangen den Bediensteten der zuständigen Behörden auszuhändigen.
2. Bestimmte Urkunden und sonstige Unterlagen nach Anlage 13 dieser Verordnung dürfen gemäß den Bedingungen nach Anlage 13 dieser Verordnung in einer jederzeit lesbaren elektronischen Textfassung zur Verfügung gestellt werden.“

2. Anlage 13 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 13

**VERZEICHNIS DER MITZUFÜHRENDEN URKUNDEN UND SONSTIGEN
UNTERLAGEN NACH § 1.10 RHEINSCHPV**

In der Spalte „Rechtsgrundlage“ der nachfolgenden Tabelle wird auf die folgenden Vorschriften, Übereinkommen und Verwaltungsvereinbarungen verwiesen:

- Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV),
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO),
- Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN),
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN),
- Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI),
- Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen, geschlossen am 15. Februar 1966 in Genf (Übereinkommen vom 15. Februar 1966),
- Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk.

In der vorletzten Spalte der nachfolgenden Tabelle wird angegeben, ob die Aushändigung der an Bord mitzuführende Urkunden und sonstigen Unterlagen auf einem elektronischen Träger autorisiert ist oder nicht.

Die letzte Spalte "Elektronisches Format" der nachfolgenden Tabelle präzisiert das elektronische Format, in dem Urkunden und sonstige Unterlagen in elektronischer Form ausgehändigt werden können. Das in der nachfolgenden Tabelle angegebene PDF-Format entspricht dem in der internationalen Norm ISO 32000-1 : 2008 definierten Format.

| Kategorie | Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV | Rechtsgrundlage | Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen | Geeignetes elektronisches Format |
|---------------------|---|--|---|----------------------------------|
| 1. Fahrzeuge | | | | |
| 1.1 | das Schiffsattest oder die als Ersatz zugelassene Urkunde oder ein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis | RheinSchUO § 1.04 | nicht zugelassen | |
| 1.2 | die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde | Beschluss ZKR 2015-II-10 | zugelassen | PDF-Format |
| 1.3 | der Eichschein des Fahrzeugs | Übereinkommen vom 15. Februar 1966 | nicht zugelassen | |
| 2. Besatzung | | | | |
| 2.1 | ein für die zu befahrende Strecke nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes Rheinpatent, ein vorläufiges Rheinpatent oder ein als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis und für die anderen Mitglieder der Besatzung das ordnungsgemäß ausgefüllte Schifferdienstbuch oder ein nach dieser Verordnung erteiltes großes Patent oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis; bei als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen hat der Schiffsführer auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein geforderte Streckenzeugnis mitzuführen | RheinSchPersV § 3.02 RheinSchPersV § 7.14 | nicht zugelassen | |

| Kategorie | Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV | Rechtsgrundlage | Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen | Geeignetes elektronisches Format |
|-----------|--|---|---|----------------------------------|
| 2.2 | das ordnungsgemäß ausgefüllte Bordbuch einschließlich der Bescheinigung nach Anlage A4 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein oder einer Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat; auf Fahrzeugen, die über ein gemäß Anlage O zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf dem Rhein anerkanntes Gemeinschaftszeugnis oder Unionszeugnis verfügen, kann statt des von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens ausgestellten Bordbuches ein von einer zuständigen Behörde eines Drittstaates ausgestelltes und von der ZKR anerkanntes Bordbuch mitgeführt werden; anerkannte Bordbücher sind mindestens in einer der Amtssprachen der ZKR zu führen | RheinSchPersV § 3.13 | nicht zugelassen | |
| 2.3 | die Bescheinigung über die Ausgabe der Bordbücher | RheinSchPersV § 3.13 | zugelassen | PDF-Format |
| 2.4 | ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis; dieses Dokument ist an Bord nicht erforderlich, wenn die Rheinpatentkarte die Eintragung „Radar“ oder ein anderes Schiffsführerzeugnis, das nach dieser Verordnung zugelassen ist, die entsprechende Eintragung enthält; wenn die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt das Schiffsführerzeugnis und das Radarzeugnis eines Staates als gleichwertig anerkannt hat, wird das Radarzeugnis nicht gefordert, sofern das Schiffsführerzeugnis einen entsprechenden Vermerk enthält | RheinSchPersV § 6.03 | nicht zugelassen | |
| 2.5 | ein Sprechfunkzeugnis für die Bedienung von Schiffsfunkstellen | Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk Anhang 5 | nicht zugelassen | |

| Kategorie | Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV | Rechtsgrundlage | Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen | Geeignetes elektronisches Format |
|---|---|---|---|----------------------------------|
| 2.6 | die Bescheinigungen, die für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen vorgeschrieben sind | RheinSchPersV § 5.01ff | nicht zugelassen | |
| 2.7 | bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind | RheinSchPersV § 4a.02 | nicht zugelassen | |
| 3. Fahrtgebiete | | | | |
| 3.1 | die Bescheinigung der zuständigen Behörde über Dauer und örtliche Begrenzung der Baustelle, auf der das Baustellenfahrzeug eingesetzt werden darf | ES-TRIN Artikel 23.01 | zugelassen | PDF-Format |
| 3.2 | auf der Strecke zwischen Basel und Mannheim für Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m der Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist | ES-TRIN Artikel 28.04 Nummer 2 Buchstabe c | zugelassen | PDF-Format |
| 4. Navigations- und Informationsgeräte | | | | |
| 4.1 | die Bescheinigung über Einbau und Funktion der Radaranlage | ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI | zugelassen | PDF-Format |
| 4.2 | die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Wendeanzeigers | ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI | zugelassen | PDF-Format |

| Kategorie | Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV | Rechtsgrundlage | Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen | Geeignetes elektronisches Format |
|------------------------|--|--|---|----------------------------------|
| 4.3 | die Bescheinigung über Einbau und Funktion von Inland AIS Geräten | ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 3 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt IV Artikel 2 Nummer 9 | zugelassen | PDF-Format |
| 4.4 | die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Fahrtenschreibers sowie die vorgeschriebenen Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers | ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt V Artikel 1 und 2 Nummer 6 | zugelassen | PDF-Format |
| 4.5 | die Urkunde(n) „Frequenzzuteilung“ oder die „Zuteilungsurkunde“ | | zugelassen | PDF-Format |
| 5. Ausrüstungen | | | | |
| 5.1 | die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der motorisch betriebenen Steuereinrichtungen | ES-TRIN Artikel 6.09 Nummer 5 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.2 | die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung des in der Höhe verstellbaren Steuerhauses | ES-TRIN Artikel 7.12 Nummer 12 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.3 | die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der Schiffsdampfkessel und sonstigen Druckbehälter | ES-TRIN Artikel 8.01 Nummer 2 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.4 | die Kopie des Typpenehmigungsbogens, die Anleitung des Motorenherstellers und die Kopie des Motorparameterprotokolls | ES-TRIN Artikel 9.01 Nummer 3 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.5 | die Unterlagen über elektrische Anlagen | ES-TRIN Artikel 10.01 Nummer 2 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.6 | die Bescheinigung für die Drahtseile | ES-TRIN Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a | zugelassen | PDF-Format |
| 5.7 | die Prüfkennzeichnung der tragbaren Feuerlöscher | ES-TRIN Artikel 13.03 Nummer 5 | zugelassen | PDF-Format |

| Kategorie | Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV | Rechtsgrundlage | Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen | Geeignetes elektronisches Format |
|------------------------------|---|--|---|----------------------------------|
| 5.8 | die Prüfbescheinigungen über fest installierte Feuerlöschanlagen | ES-TRIN Artikel 13.04 Nummer 8 ES-TRIN Artikel 13.05 Nummer 9 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.9 | die Prüfbescheinigungen und Bedienungsanleitung über Krane | ES-TRIN Artikel 14.12 Nummer 6, 7 und 9 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.10 | die Bescheinigung über die Prüfung der Flüssiggasanlagen | ES-TRIN Artikel 17.13 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.11 | der erforderliche Typgenehmigungsbogen und Wartungsnachweis der Bordkläranlage | ES-TRIN Artikel 18.01 Nummer 5 und 9 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.12 | bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bedienungsanleitung und die Sicherheitsrolle | ES-TRIN Artikel 30.03 Nummer 1 und Anlage 8 Nummer 1.4.9 | zugelassen | PDF-Format |
| 5.13 | bei Fahrzeugen, die für die Beförderung und Übernachtung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind, die Sicherheitsrolle | RheinSchPV § 8.10 | zugelassen | PDF-Format |
| 6. Ladung und Abfälle | | | | |
| 6.1 | die nach ADN Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 erforderlichen Urkunden | ADN Unterabschnitte 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 | | |

| Kategorie | Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV | Rechtsgrundlage | Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen | Geeignetes elektronisches Format |
|-----------|---|--|---|---|
| 6.1.1 | das Beförderungspapier | ADN, 8.1.2.1 b | zugelassen | Ausschließlich Format, das die Anforderungen des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADN erfüllt, in Verbindung mit dem Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADN |
| 6.1.2 | Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen mit der beigefügten Verordnung (ADN) | ADN, 8.1.2.1 d | zugelassen | Jederzeit lesbare elektronische Textfassung |
| 6.1.3 | weitere nach Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 ADN erforderliche Unterlagen | ADN, 8.1.2.1, a, c und e bis h und k ADN, 8.1.2.2, a, c bis h ADN, 8.1.2.3, a, c bis x | nicht zugelassen | |

| Kategorie | Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV | Rechtsgrundlage | Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen | Geeignetes elektronisches Format |
|-----------|---|--|---|----------------------------------|
| 6.2 | bei Containerbeförderung die von einer Schiffsuntersuchungskommission geprüften Stabilitätsunterlagen des Fahrzeugs, einschließlich Stauplan oder Ladungsliste für den jeweiligen Beladungsfall und das Ergebnis der Stabilitätsberechnung für den jeweiligen, einen früheren vergleichbaren oder einen standardisierten Beladungsfall jeweils unter Angabe des verwendeten Berechnungsverfahrens | ES-TRIN Artikel 27.01 Nummer 2 (Beschreibung der Unterlagen und Sichtvermerk der Untersuchungskommission) ES-TRIN Artikel 28.03 Nummer 3 (Ergebnis der Berechnung bei Containerschiffen) RheinSchPV § 1.07 Nummer 5 (Ergebnis der Stabilitätsprüfung und Stauplan) | zugelassen | PDF-Format |
| 6.3 | das ordnungsgemäß ausgefüllte Ölkontrollbuch | RheinSchPV § 15.05 und Anlage 10 CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 1.01, 2.03 und Anhang I | nicht zugelassen | |
| 6.4 | der Bezugsnachweis für Gasöl, einschließlich der Quittungen für die Entgelttransaktionen des SPE-CDNI über einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten. Liegt der letzte Bezug von Gasöl mehr als 12 Monate zurück, so ist mindestens der letzte Bezugsnachweis mitzuführen | CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 3.04 Nummer 1 | nicht zugelassen | |
| 6.5 | die Entladebescheinigung | RheinSchPV § 15.08 Nummer 2 CDNI, Anlage 2 und Teil B, Muster des Anhangs IV | nicht zugelassen | |

44

PROTOKOLL 11

Definitive Änderungen zur Anpassung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und Verweis auf die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswegverkehrsregeln ES-RIS 2021/1 (§§ 1.01, 4.07, 12.01 und Anlage 11)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt („CESNI“) errichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. In seiner Sitzung vom 15. April 2021 hat der CESNI eine erste Edition 2021/1 des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswegverkehrsregeln (im Folgenden ES-RIS) verabschiedet. Die Abkürzung geht auf die englische Bezeichnung dieses Standards, „European Standard for River Information Services“, zurück.
3. Im ES-RIS sind die technischen Spezifikationen der für Binnenschiffahrtswegverkehrsregeln (RIS) eingesetzten wichtigsten Technologien festgelegt, um insbesondere eine vollständige Interoperabilität auf dem Rhein und den Wasserstraßen der Europäischen Union zu ermöglichen. Die in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Niederländisch) verfügbare erste Edition des ES-RIS (ES-RIS 2021/1) umfasst die technischen Spezifikationen, die von der Europäischen Kommission bereits veröffentlicht wurden, sowie einen vom CESNI verabschiedeten Test Standard, der am 1. Januar 2022 in Kraft treten soll. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden fünf RIS-Standards:
 - Inland ECDIS Standard Edition 2.4, mit dem die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1973 aufgegriffen wird;
 - VTT Standard Edition 1.3, mit dem die Durchführungsverordnung (EU) 2019/838 aufgegriffen wird;
 - NtS Standard Edition 4.0, mit dem die Durchführungsverordnung (EU) 2018/2032 aufgegriffen wird;
 - ERI Standard Edition 1.3, mit dem die Durchführungsverordnung (EU) 2019/1744 aufgegriffen wird;
 - Inland AIS Test Standard des CESNI Edition 3.0, der am 1. Januar 2022 in Kraft treten soll (wie der ES-TRIN 2021/1).
4. Durch den ES-RIS wird die Verständlichkeit und Zugänglichkeit der RIS-Standards sowohl für nationale Behörden als auch für die RIS-Experten und ebenso für Unternehmen und Entwickler von Binnenschiffahrtswegverkehrsregeln verbessert. Ziel ist des Weiteren ein regelmäßiger Aktualisierungsmechanismus für den ES-RIS.
5. Der ES-RIS ist per se nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die ZKR, die EU, weitere internationale Organisationen oder Drittländer in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen.
6. Die ZKR gilt als Wegbereiterin der Implementierung der RIS auf dem Rhein. Sie hat bereits 1998 Dokumente im Zusammenhang mit den RIS verabschiedet. Mit Blick auf ein höheres Maß an Harmonisierung hat die ZKR jedoch entschieden, keine eigenen Standards mehr zu verabschieden, sondern direkt auf die vom CESNI veröffentlichten RIS-Standards zu verweisen.

7. Die ZKR beabsichtigt eine Inkraftsetzung des ES-RIS 2021/1 mit Wirkung zum 25. April 2022, was dem spätesten Termin entspricht, bis zu dem die Mitgliedstaaten die oben genannten Standards umsetzen müssen. Auf diese Weise stellt die ZKR eine vollständige Harmonisierung mit dem EU-Recht sicher.
8. Die ZKR beschließt daher eine Anpassung der RheinSchPV, um auf den ES-RIS 2021/1 zu verweisen, was die Änderung mehrerer Paragraphen der RheinSchPV erfordert.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Zweck des Änderungsvorschlags ist die Verweisung auf die erste Edition des ES-RIS 2021/1 in der RheinSchPV.

Ziel dieser Änderungen ist es ferner, zu einer harmonisierten Implementierung der RIS für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beizutragen. Ein weiteres Ziel ist zudem die Sicherstellung einer Interoperabilität der Systeme, die RIS-Daten verwenden.

Letztes Ziel dieses Änderungsvorschlags ist es schließlich, die derzeit in der RheinSchPV enthaltenen Anforderungen an diejenigen des ES-RIS anzupassen, der die neuesten Editionen der RIS-Standards enthält. Damit kann zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beigetragen, aber auch die RheinSchPV lesbarer und verständlicher gestaltet werden, wodurch sich die Rechtssicherheit erhöht.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Das hieße, dass die Verweise auf die bereits veralteten Ausgaben der RIS-Standards beibehalten würden, was die Auslegung erschweren, die Rechtssicherheit schwächen würde und Probleme bei der Interoperabilität mit sich bringen könnte.

Ebenso würde die Verwendung alter Editionen der RIS-Standards die Entwicklung der Digitalisierung in der Binnenschifffahrt behindern, obwohl dies eine der Prioritäten der Mannheimer Erklärung darstellt.

Folgen dieser Änderungen

In diesem Zusammenhang müssen die Verweise auf die RIS-Standards in der RheinSchPV nun entsprechend angepasst werden.

§ 1.01 wird wie folgt aktualisiert:

- § 1.01 Buchstabe ac der RheinSchPV wird aktualisiert, indem auf den ES-RIS anstelle des von der ZKR verabschiedeten Standards „Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt“ verwiesen wird.
- § 1.01 Buchstabe ah der RheinSchPV wird aktualisiert, indem der Punkt an dessen Ende durch ein Semikolon ersetzt wird, da die Aufzählung um einen Buchstaben ai ergänzt wird.
- Es wird eine neue Begriffsbestimmung in § 1.01 der RheinSchPV aufgenommen. Sie befindet sich unter dem Buchstaben ai und dient der Definition des ES-RIS unter ausdrücklicher Angabe der Edition (2021/1).

Analog zu den statischen Verweisen auf jede neue Edition des ES-TRIN oder auf die früheren von der ZKR verabschiedeten RIS-Standards wurde ein statischer Verweis auf den ES-RIS, d. h. mit Angabe der Edition, bevorzugt, um eine Prüfung der eventuellen Auswirkungen des Inhalts des ES-RIS auf die Bestimmungen der RheinSchPV zu ermöglichen und klarzustellen, welche Edition zur Gewährleistung einer vollständigen Interoperabilität der RIS zu berücksichtigen ist.

In den anderen Paragraphen der RheinSchPV werden die Verweise auf die RIS-Standards aktualisiert:

- In § 4.07 Nummern 3 und 4 RheinSchPV wird nun ein Verweis auf Teil I „Elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt“ und Teil II „Standard für Verfolgungs- und Aufspürungssysteme in der Binnenschifffahrt“ des ES-RIS aufgenommen;
- In § 12.01 Nummer 1 RheinSchPV wird nun ein Verweis auf Teil IV „Standard für elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt“ des ES-RIS aufgenommen;
- Anlage 11 Nummer 2 RheinSchPV wird zur Berücksichtigung der neuen Bestimmungen im ES-RIS aktualisiert.

Schließlich setzt die Aktualisierung der Verweise auf den ES-RIS auch eine Änderung der Anlage 11 der RheinSchPV zur Berücksichtigung der neuen Editionen 2.0 und 3.0 des Test Standards für Inland AIS voraus. So hat sich die Art und Weise, wie die Angaben für die Länge und Breite von Verbänden einzugeben sind, für nach dem 1. Dezember 2015 eingebaute Inland AIS Geräte, die den vorstehend genannten Editionen entsprechen müssen, geändert.

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

Diese Änderungen treten am 25. April 2022 in Kraft.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings könnte auf diese Weise nicht zu einer harmonisierten Implementierung der RIS für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union beigetragen werden.

Die Folge wären Unstimmigkeiten – auch mittel- und langfristig – im Hinblick auf die harmonisierte Verwendung der RIS-Standards, was den oben dargelegten Zielen zuwiderlaufen würde.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

gestützt auf den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (ES-RIS), Ausgabe 2021/1, angenommen am 15. April 2021 durch den CESNI,

in dem Wunsch, eine harmonisierte Implementierung der Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (RIS) für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union zu fördern,

in dem Bewusstsein, dass einheitliche technische Standards zur Gewährleistung einer Interoperabilität der von den RIS genutzten Systemen von Nutzen sind,

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

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

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen treten am 25. April 2022 in Kraft.

Anlage: Änderungen der §§ 1.01, 4.07, 12.01 und der Anlage 11 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

**Änderungen der §§ 1.01, 4.07, 12.01 und der Anlage 11
der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe ac wird wie folgt gefasst:

„ac) „Inland AIS Gerät“: ein Gerät, das auf einem Fahrzeug eingebaut ist und im Sinne der Bestimmungen von Teil II „Standard für Verfolgungs- und Aufspürungssysteme in der Binnenschifffahrt“ des ES-RIS genutzt wird;“.

b) Buchstabe ah (angenommen durch Beschluss 2020-II-22) wird wie folgt gefasst:

„ah) „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2021/1. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen;“.

c) Nach Buchstabe ah wird wie folgt Buchstabe ai angefügt:

„ai) „ES-RIS“ der Europäische Standard für Binnenschifffahrtsinformationssysteme Ausgabe 2021/1. Bei der Anwendung des ES-RIS ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen;“.

2. § 4.07 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 erster und zweiter Satz wird wie folgt gefasst:

„3. Fahrzeuge, die mit einem Inland AIS Gerät ausgerüstet sein müssen, ausgenommen Fähren, müssen zusätzlich mit einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Gerät zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten, das mit dem Inland AIS Gerät verbunden sein muss, ausgestattet sein und dieses zusammen mit einer aktuellen elektronischen Binnenschifffahrtskarte nutzen. Das Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus muss den Bestimmungen von Teil I „Elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt“ des ES-RIS entsprechen.“

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Es müssen mindestens folgende Daten gemäß den Bestimmungen von Teil II „Standard für Verfolgungs- und Aufspürungssysteme in der Binnenschifffahrt“ des ES-RIS übermittelt werden:

- a) User Identifier (Maritime Mobile Service Identity, MMSI);
- b) Schiffsname;

- c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß den Bestimmungen von Teil II „Standard für Verfolgungs- und Aufspürungssysteme in der Binnenschifffahrt“ des ES-RIS;
- d) einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), oder für Seeschiffe, sofern keine ENI erteilt wurde, die IMO Nummer;
- e) Länge über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
- f) Breite über alles des Fahrzeugs bzw. Verbandes mit einer Genauigkeit von 0,1 m;
- g) Position (WGS 84);
- h) Geschwindigkeit über Grund
- i) Kurs über Grund;
- j) Zeitangabe der elektronischen Positionsermittlung;
- k) Navigationsstatus gemäß Anlage 11;
- l) Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug mit einer Genauigkeit von 1 m gemäß Anlage 11;
- m) Rufzeichen.“

3. § 12.01 Nummer 1 (angenommen durch Beschluss 2020-I-12) wird wie folgt gefasst:

- „1. Die Schiffsführer folgender Fahrzeuge und der Verbände müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 3 genannten Strecken elektronisch gemäß den Bestimmungen von Teil IV „Standard für elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt“ des ES-RIS 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.“

4. Anlage 11 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

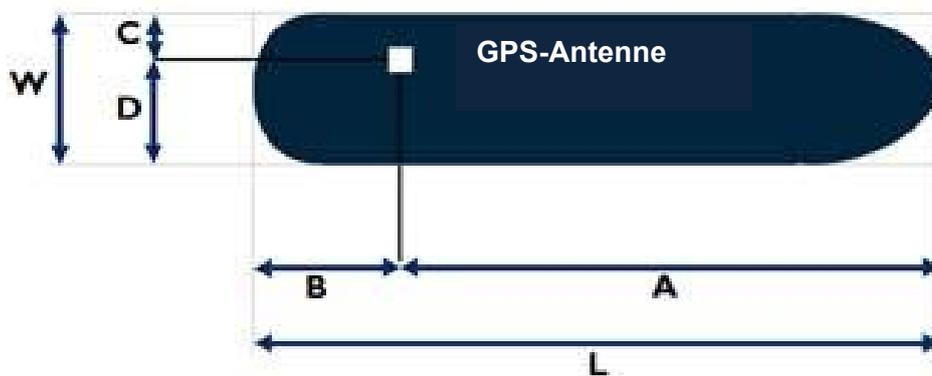
„2. Bezugspunkt der Positionsinformation auf dem Fahrzeug

2.1 Bei Inland AIS Geräten, die vor dem 1. Dezember 2015 eingebaut wurden:

a) Für ein Fahrzeug

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

Das Maß A ist in Richtung des Bugs ausgerichtet.

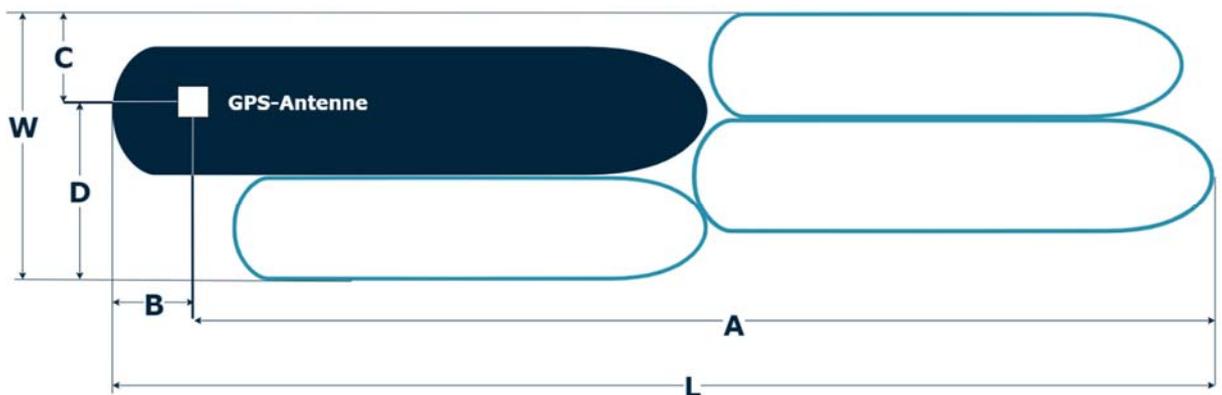


Erläuterungen zu den W, L, A, B, C und D Werten für ein Fahrzeug

b) Für einen Verband

Der Schiffsführer muss die Werte für A, B, C und D mit einer Genauigkeit von 1 m und die Werte für W und L mit einer Genauigkeit von 0,1 m eingeben.

Das Maß A ist in Richtung des Bugs ausgerichtet.



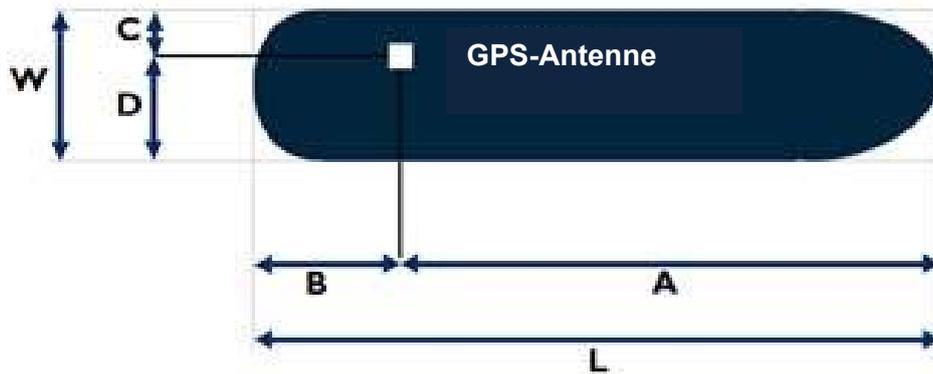
Erläuterungen zu den W, L, A, B, C und D Werten für einen Verband

2.2 Bei Inland AIS Geräten, die ab dem 1. Dezember 2015 eingebaut wurden:

a) Für ein Fahrzeug

Der Schiffsführer muss die Werte für A, B, C und D mit einer Genauigkeit von 0,1 m eingeben.

Das Maß A ist in Richtung des Bugs ausgerichtet.



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

b) Für einen Verband

Der Schiffsführer muss die Werte für EA, EB, EC und ED mit einer Genauigkeit von 0,1 m eingeben.

Das Maß EA ist in Richtung des Bugs ausgerichtet.



Erläuterungen zu den EA, EB, EC und ED Werten für einen Verband

PROTOKOLL 12

Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art - neue Fassung der Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtskarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nummer 3)

1. Mit Beschluss 2013-II-16 hat die ZKR die Einführung einer Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät sowie einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät beschlossen. Zu diesem Zweck hat sie ihren Polizeiausschuss beauftragt, technische Empfehlungen und Mindestanforderungen für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte einschließlich ihrer elektronischen Binnenschiffahrtskarten auszuarbeiten.
2. Die Mindestanforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen wurden mit Beschluss 2014-I-12 angenommen.
3. Damit sie rechtsverbindlich werden, benötigen die Mindestanforderungen einen Verweis in den Rheinschiffahrtsverordnungen. § 4.07 Nummer 3 zweiter Satz der RheinSchPV enthält derzeit einen Verweis auf die Mindestanforderungen in Form einer Anordnung vorübergehender Art. Mit dem Beschluss 2020-I-14 wurden die Anordnungen vorübergehender Art in § 4.07 Nummer 3 zweiter Satz RheinSchPV, die ursprünglich mit dem Beschluss 2014-I-12 angenommen wurden, bis zum 30. November 2023 verlängert.
4. In seiner Sitzung vom 15. April 2021 hat der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) eine erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtsinformationsdienste (im Folgenden ES-RIS 2021/1) verabschiedet. Die Abkürzung geht auf die englische Bezeichnung dieses Standards, „European Standard for River Information Services“, zurück. Im ES-RIS sind die technischen Spezifikationen der für Binnenschiffahrtsinformationsdienste (RIS) eingesetzten wichtigsten Technologien festgelegt, um insbesondere eine vollständige Interoperabilität auf dem Rhein und den Wasserstraßen der Europäischen Union zu ermöglichen. Mit der ersten Edition des ES-RIS werden die technischen Spezifikationen übernommen, die von der Europäischen Kommission bereits veröffentlicht wurden, unter anderem der Inland ECDIS Standard Edition 2.4 (Durchführungsverordnung (EU) 2018/1973). Die ZKR beabsichtigt eine Inkraftsetzung des ES-RIS 2021/1 mit Wirkung zum 25. April 2022, was dem spätesten Termin entspricht, bis zu dem die Mitgliedstaaten die oben genannten technischen Spezifikationen umsetzen müssen. Auf diese Weise stellt die ZKR eine vollständige Harmonisierung mit dem EU-Recht sicher.
5. Die Verweisung auf den ES-RIS 2021/1 in der RheinSchPV erfordert insbesondere die Anpassung von § 4.07 der RheinSchPV, aber auch die Aktualisierung der mit dem Beschluss 2014-I-12 verabschiedeten Mindestanforderungen.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

In Verbindung mit dem Beschluss 2021-I-11 dient dieser Änderungsvorschlag

- der Anpassung der Mindestanforderungen nach § 4.07 Nummer 3 RheinSchPV angesichts des Verweises auf den ES-RIS 2021/1;
- der Annahme einer neuen Fassung der Mindestanforderungen. Ursprünglich galten diese Mindestanforderungen nämlich auch für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus, da sie zu einer Zeit verabschiedet wurden, in der im Inland ECDIS Standard noch keine Vorschriften für den Informationsmodus enthalten waren. Es ist daher eine Aktualisierung dieser Mindestanforderungen erforderlich, da der ES-RIS nun solche Vorschriften umfasst.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die RheinSchPV bzw. die Mindestanforderungen könnten im bisherigen Wortlaut belassen werden. So würde die Beibehaltung des Inhalts der 2014 angenommenen Mindestanforderungen zu Rechtsunsicherheit bezüglich der für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus einzuhaltenden Anforderungen führen, da sie gleichzeitig den Anforderungen des ES-RIS und den vorgenannten ZKR-Mindestanforderungen entsprechen müssten.

Folgen dieser Änderungen

In diesem Zusammenhang müssen die Verweise in der RheinSchPV entsprechend angepasst werden. In § 4.07 Nummer 3 wird ein dritter Satz zur Verweisung auf die neue Fassung der „Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtskarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen“ eingefügt, die ebenfalls aktualisiert werden. Dieser dritte Satz betrifft nur die vorstehend genannten vergleichbaren Geräte. Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus müssen den Mindestanforderungen des ES-RIS 2021/1 entsprechen, wie es der Beschluss 2021-I-11 vorsieht.

Um eine Parallelität der Formen mit den derzeit geltenden Bestimmungen der RheinSchPV zu gewährleisten, wird die Änderung der RheinSchPV zur Verweisung auf die neue Fassung der Mindestanforderungen (§ 4.07 Nummer 3 dritter Satz) in Form einer Anordnung vorübergehender Art gefasst, die bis zum 30. November 2024 gilt.

Des Weiteren bedarf es auch einer Aktualisierung der mit dem Beschluss 2014-I-12 verabschiedeten Mindestanforderungen. In der Tat beziehen sich die Mindestanforderungen, die 2014 für Anzeigesysteme elektronischer Karten definiert wurden und aktuell gelten, sowohl auf vergleichbare Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtskarten als auch auf Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus.

Der ES-RIS 2021/1 enthält Anforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus. Deshalb wurden die oben genannten Mindestanforderungen aktualisiert.

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

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Allerdings müssten die Mindestanforderungen an vergleichbare Geräte geklärt werden.

Ebenso würde die Beibehaltung des Inhalts der 2014 angenommenen Mindestanforderungen zu Rechtsunsicherheit bezüglich der für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus einzuhaltenden Anforderungen führen, da sie gleichzeitig den Anforderungen des ES-RIS und den vorgenannten ZKR-Mindestanforderungen entsprechen müssten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gestützt auf Beschluss 2013-II-16 zur verbindlichen Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts auf dem Rhein,

unter Bezugnahme auf Beschluss 2014-I-12 über Mindestanforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen,

gestützt auf Beschluss 2020-I-14 zur Verlängerung der Anordnungen vorübergehender Art in § 4.07 Nummer 3 zweiter Satz RheinSchPV bis zum 30. November 2023,

gestützt auf den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (ES-RIS), Ausgabe 2021/1, angenommen am 15. April 2021 durch den CESNI,

gestützt auf Beschluss 2021-I-11 zur Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zur Verweisung auf den ES-RIS 2021/1,

in dem Wunsch, eine harmonisierte Implementierung der RIS für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union zu fördern,

in dem Bestreben, zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt beizutragen,

I

beschließt die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung des § 4.07 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, der gemäß § 1.22a der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 25. April 2022 bis zum 30. November 2024 gilt,

II

beschließt den Inhalt der Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtswegkarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen, die als Anlage 2 zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache beigefügt sind.

Die Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtswegkarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen treten am 25. April 2022 in Kraft.

III

hebt mit Wirkung vom 24. April 2022

- den Beschluss 2014-I-12 über Mindestanforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigeräte zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen,
 - den Beschluss 2020-I-14 zur Verlängerung der Anordnungen vorübergehender Art in § 4.07 Nummer 3 zweiter Satz RheinSchPV bis zum 30. November 2023
- auf.

Anlage 1: Änderung des § 4.07 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Anlage 2: Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtskarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen

**Änderung des § 4.07 Nummer 3
der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

Dem § 4.07 Nummer 3 wird nach den ersten beiden Sätzen folgender Satz angefügt:

„Das vergleichbare Gerät zur Anzeige elektronischer Karten und die elektronische Binnenschiffahrtkarte müssen den Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtkarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen (Beschluss 2021-I-11) entsprechen.“

**Mindestanforderungen
an Geräte zur Anzeige elektronischer
Binnenschifffahrtskarten
zur Nutzung von Inland AIS-Daten
an Bord von Fahrzeugen**

INHALTSVERZEICHNIS

| | Seite |
|---|-------|
| Vorwort | 36 |
| 1. Mindestanforderungen und Empfehlungen an die verwendeten elektronischen Binnenschifffahrtskarten | 38 |
| 2. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten | 38 |
| 3. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Software zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten | 38 |

VORWORT

Die ZKR hat mit Beschluss 2013-II-16 eine Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung von Inland AIS auf dem Rhein ab dem 1. Dezember 2014 eingeführt.

Zeitgleich mit der Einführung von Inland AIS wurde die verpflichtende Nutzung von Inland ECDIS Geräten im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Gerät zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten auf Fahrzeugen festgeschrieben¹. Das Inland AIS Gerät ist mit dem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus² oder dem vergleichbaren Kartenanzeigergerät zu verbinden und es ist eine aktuelle elektronische Binnenschifffahrtskarte zu nutzen.

In vorliegendem Dokument werden die Mindestanforderungen an vergleichbare elektronische Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten festgelegt.

Darüber hinaus werden Empfehlungen gegeben, die zu einer genaueren und deutlicheren und damit verlässlicheren Anzeige der Inland AIS-Daten beitragen. Diese Empfehlungen sind unverbindlich; dennoch rät die ZKR, diese ebenso einzuhalten wie die verbindlichen Mindestanforderungen.

Um grundlegende Mindestanforderungen und Empfehlungen zu identifizieren, werden in den nachfolgenden Abschnitten folgende schiffsseitigen Ausrüstungen betrachtet:

- a) die elektronischen Binnenschifffahrtskarten,
- b) die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten,
- c) die Software zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten.

Es ist zu beachten, dass die zuständigen Behörden gegebenenfalls für spezielle Anwendungen über die Mindestanforderungen hinausgehende, verpflichtende Anforderungen festschreiben können.

Hinweis:

Der ES-RIS ist der Europäische Standard für Binnenschifffahrtswartermeldungsdienste gemäß § 1.01 Buchstabe ai der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung. Bei der Anwendung des ES-RIS ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.

¹ Ausgenommen sind Fähren.

² Der Inland ECDIS Standard unterscheidet zwischen dem Informationsmodus und dem Navigationsmodus. **Informationsmodus** bedeutet die Verwendung des Inland ECDIS nur für Informationszwecke ohne überlagertes Radarbild, **Navigationsmodus** bedeutet die Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeugs mit überlagertem Radarbild

1. Mindestanforderungen und Empfehlungen an die verwendeten elektronischen Binnenschifffahrtskarten

Mindestanforderungen:

- Die elektronischen Binnenschifffahrtskarten müssen eine präzise Darstellung der Umriss des Flusses und der Fahrhinne wiedergeben und auf den amtlichen elektronischen Binnenschifffahrtskarten basieren.
- Die elektronischen Binnenschifffahrtskarten müssen im Gerät zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten an Bord des Fahrzeuges hinterlegt sein.

Empfehlung:

- Die neuesten amtlichen ENC¹ sollten verwendet werden.

2. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten

Mindestanforderungen:

- Die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten müssen durch eine zuverlässige Kabelverbindung an das Inland AIS Gerät angeschlossen sein.
- Während der Fahrt müssen die Geräte ausschließlich für die Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten bestimmt sein.
- Die angezeigten Informationen müssen vom Steuerstand aus gut erkennbar sein.

Empfehlungen:

- Die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten sollten den Anforderungen des in Teil I des ES-RIS aufgeführten Inland ECDIS Standards im Navigationsmodus entsprechen.
- Wenn das Fahrzeug mit einem Inland ECDIS Gerät im Navigationsmodus ausgerüstet ist, sollte für den Informationsmodus ein zusätzliches, eigenständiges elektronisches Kartenanzeigergerät verwendet werden.

3. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Software zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten

Mindestanforderungen:

- Die Software muss auf der elektronischen Binnenschifffahrtskarte die korrekte und aktuelle Position des eigenen Fahrzeuges anzeigen.
- Die Software muss auf der elektronischen Binnenschifffahrtskarte die korrekte und aktuelle Position der anderen Fahrzeuge anzeigen.
- Die Software muss die Möglichkeit bieten, die ausführliche Liste der AIS Informationen nach § 4.07 Nummer 4 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung für ein gewähltes Fahrzeug anzuzeigen.

Empfehlungen:

- Die Software zur Anzeige der elektronischen Binnenschifffahrtskarte sollte den Anforderungen des in Teil I des ES-RIS aufgeführten Inland ECDIS Standards im Navigationsmodus entsprechen.
- Wenn keine Vorausrichtung verfügbar ist, sollte die Software zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten diese so orientieren, dass das Fahrzeug der Wasserstraßenachse folgt.

¹ ENC: elektronische Binnenschifffahrtskarten.

**Minimum requirements
for devices for displaying
electronic charts for inland navigation
with a view to using Inland AIS data
on board vessels**

Note from the Secretariat:

This document has been adopted in the three working languages of the CCNR (French, German, Dutch) during its Plenary Session of spring 2021 (Resolution 2021-I-12).

It has been translated into English for information purposes only.

TABLE OF CONTENTS

| | Page |
|---|------|
| Foreword | 43 |
| 1. Minimum requirements and recommendations for electronic charts for inland navigation in use | 45 |
| 2. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display devices for inland navigation | 45 |
| 3. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display software for inland navigation | 45 |

FOREWORD

CCNR passed resolution 2013-II-16 making it compulsory to possess and use the Inland AIS with effect from 1st December 2014.

The introduction¹ of Inland AIS was accompanied simultaneously by the obligation to use ECDIS devices in information mode or a comparable device for displaying electronic charts for inland navigation on board vessels. The Inland AIS device must be connected to the ECDIS device in information mode² or to the comparable device for displaying electronic charts for inland navigation and an up-to-date electronic chart for inland navigation must be used.

This document lays down the minimum requirements regarding comparable device for displaying electronic charts for inland navigation with a view to using Inland AIS data on board vessels.

It also makes recommendations helping to improve the accuracy and clarity and thus reliability with which Inland AIS data are displayed. By their very nature, these recommendations are not mandatory, but the CCNR does nonetheless recommend that they be adhered to in the same way as the mandatory minimum requirements.

For the purpose of identifying minimum requirements and fundamental recommendations, the following on-board equipment is considered in the sections below:

- a) electronic charts for inland navigation,
- b) devices for displaying electronic charts for inland navigation,
- c) the software for displaying electronic charts inland navigation.

It should be noted that, if appropriate, the competent authorities may lay down additional requirements beyond the minimum requirements for *special functions*.

Comment:

The ES-RIS is the European standard for river information services, as mentioned in Article 1.01(a) of the Rhine Police Regulations. Application of the ES-RIS requires a Member State to be one of the Rhine riparian States or Belgium.

¹ Except for ferries.

² The Inland ECDIS standard differentiates between information mode and navigation mode.

Information mode means the use of the Inland ECDIS for information purposes only, without overlaid radar image.

Navigation mode means the use of the Inland ECDIS for conning the vessel, with overlaid radar image.

1. Minimum requirements and recommendations for electronic charts for inland navigation in use

Minimum requirements:

- Electronic charts for inland navigation must accurately replicate the contours of the river and the navigable channel and must be based on the official inland navigation electronic charts.
- Electronic charts for inland navigation must be saved in the device for displaying electronic charts for inland navigation on board the vessel.

Recommendation:

- It is recommended that the most recent ENC¹ be used.

2. Minimum requirements and recommendations for devices displaying electronic charts for inland navigation

Minimum requirements:

- Electronic devices for displaying electronic charts for inland navigation must be connected to the Inland AIS device by a reliable cable connection.
- When the vessel is underway, devices must be exclusively dedicated to displaying electronic inland navigation charts.
- The information displayed must be readily visible from the conning position.

Recommendations:

- The electronic device for displaying electronic charts for inland navigation should comply with the navigation mode requirements of the Inland ECDIS standard in Part I of the ES-RIS.
- If the vessel is equipped with an Inland ECDIS device in navigation mode it is recommended that an additional and separate device be used for displaying electronic charts for inland navigation.

3. Minimum requirements and recommendations for electronic chart display software for inland navigation

Minimum requirements:

- The software must display the vessel's current and correct position on the electronic chart for inland navigation.
- The software must display on the electronic chart for inland navigation the other vessel's current and correct position.
- For a given vessel, the software must display the detailed list of AIS information in accordance with Article 4.07(4) of the Police Regulations for the Navigation of the Rhine.

Recommendations:

- The electronic chart display software for inland navigation should comply with the Inland ECDIS navigation mode requirements in part I of the ES-RIS.
- When no heading is available, the electronic chart display software for inland navigation should orientate the chart such that the vessel follows the axis of the waterway.

¹ ENC: Electronic Navigational Chart

PROTOKOLL 13

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 14

Automatisierte Navigation

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 15

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Anpassung des internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahren

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bewusstsein der Auswirkungen von Ereignissen und Unfälle, welche Behinderungen auf dem Rhein verursachen,

in dem Bewusstsein, wie wichtig eine gezielte und ordnungsgemäße Mitteilung der Einzelheiten etwaiger Behinderungen an die zuständigen Behörden der jeweiligen Rheinabschnitte und die Schifffahrtsbetreiber zur Beurteilung der dadurch möglicherweise entstehenden Situationen und deren Folgen für die Kontinuität der Schifffahrt ist,

nimmt die von ihrem Ausschuss vorgeschlagenen Änderungen des internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahrens zur Anpassung an die Auswirkungen von Pandemien mit Befriedigung zur Kenntnis,

fordert ihre Delegationen auf, dieses internationale Verfahren möglichst zum 1. Oktober 2021 in die bestehenden nationalen Verfahren zu integrieren,

bittet das Sekretariat, ihr bei Bedarf über die Erfahrungen mit diesem Verfahren Bericht zu erstatten, damit gegebenenfalls Verbesserungen am internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahren vorgenommen werden können.

Anlage

**Anpassung des internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahrens
(auf Grundlage Beschluss 2009-II-9)**

1. Ziel der Kommunikation

Sobald auf dem Rhein ein unvorhergesehenes Ereignis eingetreten ist, das zu einer Behinderung der Schifffahrt führt, ist die Schifffahrt auf diesem Strom und auf den mit ihm verbundenen Wasserwegen betroffen. Deshalb müssen die zuständigen Behörden in abgestimmter Weise über die Folgen informiert werden, um flankierende Maßnahmen treffen zu können. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind als Ergänzung zu den eigenen Verfahren der zuständigen Behörden am Unfallort anzusehen und beeinflussen sie in keiner Weise.

Das Verfahren ist auch auf andere unvorhergesehene Ereignisse, welche zu einer Sperrung der Schifffahrt führen, anzuwenden. Ein solches unvorhergesehenes Ereignis ist zum Beispiel die Reduzierung der Betriebszeiten der Binnenwasserstraßeninfrastruktur im Falle einer Pandemie.

Das Kommunikationsverfahren beschränkt sich auf einen Informationsaustausch zwischen den Behörden (Revierzentralen/Verkehrsposten der jeweiligen Länder), da davon ausgegangen wird, dass die vorhandenen innerstaatlichen Verfahren für die Unterrichtung der Schifffahrt ausreichen.

2. Einteilung der Ereignisse

Die Ereignisse werden entsprechend der Auswirkung auf die Schifffahrt eingeteilt:

Ereignisklassen

| <i>Klasse</i> | <i>Behinderung</i> | <i>Gesamtdauer</i> | <i>Kommunikation</i> |
|---------------|------------------------------------|--------------------|--|
| 1 | kurzzeitige Verkehrsbehinderung | ≤ 4 h | örtlich |
| 2 | mittelfristige Verkehrsbehinderung | ≤ 12 h | angrenzende Verkehrsposten/Revierzentralen |
| 3 | langfristige Verkehrsbehinderung | > 12 h | gesamtes Netz |

Die Bewertung ist nach bestem Wissen und Gewissen vorzunehmen. In Zweifelsfällen ist die nächsthöhere Klasse zu wählen. Bei mehreren kurzzeitigen Sperrungen (z.B. jeweils unter 4 Stunden) an mehreren aufeinander folgenden Tagen ist die voraussichtliche Gesamtdauer der Sperrung abzuschätzen.

3. Kommunikationsinhalte

Die Informationen, die dem Empfängerkreis von den örtlich zuständigen Behörden am Unfallort bzw. Ort des unvorhergesehenen Ereignisses mitzuteilen sind, umfassen die primären Informationen, die den Unfall bzw. das unvorhergesehene Ereignis näher beschreiben: Ort, Art, Auswirkungen für die Schifffahrt, voraussichtliche Dauer, Ende, Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs (siehe Meldebericht Schifffahrtsbehinderung).

Da der Informationsumfang und die -qualität im Verlauf des Ereignisses zunehmen, ist eine Kommunikation in Form von regelmäßigen oder in festgelegten Abständen vorgenommenen Aktualisierungen vorzusehen:

- a) Sofortige Meldung von neuen Nachrichten über das Ausmaß des Ereignisses wie
 - Änderung der Schifffahrtsverhältnisse,
 - Änderung bei der voraussichtlichen Dauer der Schifffahrtsbehinderungen,
 - Auftreten weiterer Nebeneffekte für die Schifffahrt;
- b) Meldungen zur Sachlage mindestens zwei Mal pro Tag bei Havarien, bei anderen Ereignissen in angemessenen Abständen in Abhängigkeit der Dauer des Ereignisses, jedoch mindestens einmal pro Woche;
- c) Bei jeder Meldung wird die Uhrzeit der nächsten Meldung genannt; alle Meldungen werden mit einer Seriennummer versehen;
- d) Schlussmeldung.

4. Format der Kommunikation

Die Verwendung eines vorgefertigten Meldeformulars zusammen mit der Ereignisklassifizierung soll die Sammlung der relevanten Informationen und die Kenntnisnahme durch die Adressaten erleichtern.

Auf der Grundlage der vorhandenen Formulare ist ein mit diesen Formularen kompatibles Muster entwickelt worden (siehe Anlage).

Der freie Text im Meldeformular ist in der Sprache des Verfassers und gegebenenfalls in deutscher Sprache auszustellen.

5. Kommunikationsnetz und -wege

Die Verkehrsposten und Revierzentralen, die eine zentrale Stellung entlang des Rheins bei der Überwachung der Schifffahrt einnehmen, bilden das Hauptkommunikationsnetz, innerhalb dessen die Meldungen über Schifffahrtsbehinderungen erfolgen.

Zu dem Netz, innerhalb dessen die Meldungen zu erfolgen haben, gehören:

- a) die Revierzentralen Basel, Gamsheim (CARING), Oberwesel und Duisburg sowie die Verkehrsposten Nimwegen, Tiel, Dordrecht und Wijk bij Duurstede;
- b) die zentralen Verkehrsposten der Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen sowie Schelde Radar;
- c) das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Die Unterrichtung weiterer Dienststellen richtet sich nach den nationalen Verfahren.

Die Nachrichtenübermittlungen haben über Internet (E-Mail) zu erfolgen; das Telefonnetz (Fax) kann als Ersatzsystem genutzt werden.

MELDEBERICHT „SCHIFFFAHRTSBEHINDERUNG AUF DEM RHEIN“

| | | | | |
|--|---|---------------------|---|--------------------------|
| 1. WER meldet? Nr. <input type="checkbox"/> | Revierzentrale/Verkehrsposten | | | |
| | Aktuelle Meldung Datum: | | Uhrzeit: <input type="checkbox"/> Schlussmeldung | |
| | Nächste Meldung Datum: | | Uhrzeit: | |
| | 1. Meldung Datum: | | Uhrzeit: | |
| 2. WO fand das Ereignis statt? | Ortsbeschreibung (Kilometer, rechte oder linke Seite) | | | |
| 3. WAS ist geschehen? | <input type="checkbox"/> Havarie <input type="checkbox"/> Personenunfall/Schäden <input type="checkbox"/> Betriebsstörung Umfang _____ <input type="checkbox"/> Schaden am Gewässerbett/Anlagen <input type="checkbox"/> Gefährdung für Umwelt, <input type="checkbox"/> Unfall mit gefährlichen Transportgütern Bevölkerung <input type="checkbox"/> Verlust von Containern Wenn ja, welche: _____ <input type="checkbox"/> Ölunfall <input type="checkbox"/> Sonstiges Ereignis: _____ _____ | | | |
| Sonstige wichtige Hinweise | | | | |
| 4. WANN fand das Ereignis statt? | Datum: | | Uhrzeit: | |
| 5. (Schifffahrts-) BEHINDERUNG | von km | | bis km | |
| | Beide Richtungen <input type="checkbox"/> | | Abwechselnd Tal-/Bergfahrt <input type="checkbox"/> | |
| | Ereignisklasse: 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> ¹ | | | |
| | Behinderung, voraussichtlich zwischen: | | und | |
| 6. LAGEMELDUNG | | | | |
| 7. Welche Maßnahmen sind eingeleitet? | | ab Datum Uhrzeit | bis (voraussichtlich) Datum Uhrzeit | beendet Datum Uhrzeit |
| | A Bergungsarbeiten | | | |
| | B Reparaturarbeiten | | | |
| | C Sonstiges: _____ | | | |
| 8. ENDE Aufhebung der Sperre bzw. Ende der Behinderung und Freigabe des Verkehrs | | | Datum | Uhrzeit |
| | Beide Richtungen | | | |
| | Zu Tal | | | |
| | Zu Berg | | | |

Fassung April 2021

¹ Siehe Rückseite

| ERLÄUTERUNGEN <i>Die Bewertung ist nach bestem Wissen und Gewissen vorzunehmen. In Zweifelsfällen ist die nächst höhere Klasse zu wählen.</i> | EREIGNISKLASSEN | | | |
|--|----------------------------------|------------------------------------|----------------------|--|
| | <i>Klasse</i> | <i>Behinderung</i> | <i>Gesamtdauer</i> | <i>Meldung</i> |
| | 1 | kurzzeitige Verkehrsbehinderung | ≤ 4 h | örtlich |
| | 2 | mittelfristige Verkehrsbehinderung | ≤ 12 h | Angrenzende Verkehrsposten /Revierzentralen |
| 3 | langfristige Verkehrsbehinderung | > 12 h | Gesamtes Netz | |
| Gesamtes Netz: - Revierzentrale/Verkehrsposten Basel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg, und die Verkehrsposten Nimwegen, Tiel, Dordrecht und Wijk bij Duurstede; - die zentralen Verkehrsposten der Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen sowie der Schelde Radar; - das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. | | | | |

PROTOKOLL 17

Abschlussbericht zum Beschluss zur Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf Beschlüsse 2011-I-5 und 2011-II-8,

in der Erwägung, dass die Zentralkommission gemäß der Mannheimer Akte den Auftrag hat, die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein zu garantieren und dauerhaft bemüht ist, die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein zu verbessern und vorhandene Überlegungen hierzu zu intensivieren,

in der Erwägung, dass Unfälle und damit verbundene mögliche Schifffahrtssperren für die Zentralkommission eine Gelegenheit sind, aus solchen Ereignissen die notwendigen Lehren zu ziehen, um die Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein zu verbessern,

unter Bekundung ihrer Dankbarkeit gegenüber den deutschen Behörden für die bereitgestellten Informationen,

dankt dem ADN Sicherheits- und Verwaltungsausschuss für die Änderung der dem ADN Übereinkommen beigefügten Verordnung zur Stabilität der Tankschiffe und zur Ausbildung der Sachkundigen,

im Bewusstsein, dass noch nicht alle Vorschläge für die Weiterbehandlung der aufgeworfenen Fragen, wie in Beschluss 2011-I-5 enthalten, vollständig behandelt sind,

stellt fest, dass bereits durch die Umsetzung wesentlicher Kernmaßnahmen des Beschlusses 2011-II-8 die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein gesteigert wurde,

bittet die Ausschüsse, die noch nicht abgeschlossenen Aufgaben zügig zu erledigen,

nimmt den Abschlussbericht über die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein ihres Sekretariats zur Kenntnis und dankt ihm für diese Arbeit.

Anlage

Abschlussbericht zum Beschluss zur Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein (Beschluss 2011-II-8)

I) Einleitung

Mit Beschluss 2011-I-5 hat die ZKR das Sekretariat beauftragt, einen Zwischenbericht zu erstellen mit Vorschlägen für die Weiterbehandlung der aufgeworfenen Fragen zur Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein. Dieser Bericht wurde mit Beschluss 2011-II-8 angenommen.

Der Beschluss 2011-II-8 sieht auch Maßnahmen zur Weiterbehandlung des Themas vor. (Es sei daran erinnert, dass dieser Beschluss nicht dazu aufrief, den wahrscheinlich vielfältigen Ursachen dieses Unfalls nachzugehen.)

Der Beschluss 2011-II-8 ging auf alle wichtigen aufgeworfenen Fragen in Form eines Überblicks ein (siehe auch **Anhang 1**) und enthielt als Anlage weitere Vorschläge für Aufgaben (siehe auch **Anhang 2**). Die weitere Behandlung lag in der Zuständigkeit der jeweiligen Ausschüsse. Die Federführung für die Umsetzung des Beschlusses lag beim Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt (siehe hierzu auch Aufgabe III-20-I (Beschluss 2019-II-10)).

Anhang 1 enthält eine Analyse des Beschlusses 2011-II-8 zur Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße hinsichtlich der noch zu erledigenden Aufgaben. Das Sekretariat hat hierfür den Text des Beschlusses auf mögliche Arbeiten für die Ausschüsse untersucht, die hieraus resultierenden Aufgaben in tabellarischer Form zusammengestellt, für jede Aufgabe einen zuständigen Ausschuss vorgeschlagen und den Stand der Erledigung erläutert. Zusätzlich hat das Sekretariat in **Anhang 2** dieser Mitteilung die in Anlage 5 des Beschlusses 2011-II-8 enthaltenen Vorschläge für mögliche Arbeiten zur Information der Delegationen beigefügt.

Die Gliederung dieses Berichts und der Anlagen orientiert sich an der Gliederung des Beschlusses 2011-II-8.

1. Zusammenfassung der wichtigsten Schlussfolgerungen

Aus Anlass des Unfalls des TMS „Waldhof“ wurden im Transportbereich die folgenden Fragen gestellt. Gibt es Probleme bei der Sicherheit und der Zuverlässigkeit der Wasserstraße? Was müsste in jedem Fall getan werden, um die Sicherheit und Zuverlässigkeit zu erhöhen?

Als Antwort auf diese allgemeinen Fragen kann folgendes festgestellt werden:

- **Unfälle mit einer Sperrung** der Schifffahrt auf der Wasserstraße sind **selten**.
- Es gibt in der Binnenschifffahrt mehrere Entwicklungen, die zu einer erhöhten Aufmerksamkeit Anlass geben sollten: Die **Binnenschifffahrt** wird zu einem **immer komplexeren Verkehrsträger**. Immer mehr digitale, vernetzte Technologien und Anwendungen kommen zum Einsatz, bei gleichzeitig wachsendem Wettbewerbs- und Rentabilitätsdruck. Es gibt weiterhin **Schwierigkeiten qualifiziertes Personal** zu finden. Auch nimmt der Druck auf die Beförderer zu **immer komplexeren Ladungen und Ladevorgängen** zu. Alle diese Entwicklungen sind nicht notwendigerweise per se Ursache für weniger Sicherheit, doch verlangt dies eine verstärkte Aufmerksamkeit und eine Reflexion über die Angemessenheit von Regeln für die Praxis.

- Überwiegend besteht die Ansicht, dass die **schiffstechnischen Sicherheitsvorschriften ausreichend sind**. Diese werden vor allem durch den gemeinsamen Ausschuss der ZKR mit der EU (CESNI) auf Basis des **Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN)** fortlaufend geprüft, und es werden bei Bedarf Verbesserungen vorgenommen.
- Durch die **zusätzliche Schulung des Personals** im Bereich der **Schiffsstabilität**, deren Anforderungen erstmals durch CESNI auf Basis des Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN) international festgelegt wurden, und durch die Einführung zusätzlicher elektronischer Hilfsmittel wie den Ladungsrechner ist das Risiko für Unfälle auf Grund von Besonderheiten des Ladegutes, wie zum Beispiel beim Unfall des TMS „Waldhof“ zukünftig reduziert.
- Neben den präventiven Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen war beabsichtigt, auch die „heilenden“ Maßnahmen, d.h. diejenigen, die nach einem Unfall zu treffen sind, zu verbessern. Hierzu haben die Mitgliedsstaaten ihre Instrumente zum **Krisenmanagement aufeinander abgestimmt**, zum Beispiel durch Koordination ihrer **Listen mit verfügbaren Bergegeräten**.

2. Abgeschlossene Arbeiten

(Siehe auch Tabellen in Anhang 1 und 2)

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt behandelte in seiner Zuständigkeit die Fragen zur Abwicklung von Havarien. Hierfür wurden **Havariegerätelisten** erstellt und gegenseitig ausgetauscht. Eine Aktualisierung dieser Listen wird regelmäßig durch die Mitgliedsstaaten durchgeführt. Das mit Beschluss 2009-II-9 eingeführte internationale **Alarm- und Kommunikationsverfahren** der ZKR ist ein geeignetes Instrument, um Informationen zu Havarien und anderen Ereignissen mit Auswirkungen auf die Wasserstraße schnell zu teilen. Ein **Erfahrungsaustausch** zum Aufbau und zur Organisation des Unfallmanagements in den Mitgliedsstaaten wurde organisiert und wird bei Bedarf wiederholt. Für die weiteren im Beschluss 2011-II-8 enthaltenen Maßnahmen hat der Ausschuss festgestellt, dass diese in der Zuständigkeit der Mitgliedsstaaten umgesetzt werden.

Die Aufgaben zur Weiterentwicklung der Verordnung zum Transport gefährlicher Güter (ADN) wurden auf den ADN Sicherheits- und Verwaltungsausschuss, welcher bei der UNECE in Genf tagt, übertragen. In der Tat hat die ZKR mit Beschluss 2009-II-20 das ADNR aufgehoben und entschieden, die dem ADN angehängte Verordnung auf dem Rhein einzuführen und anzuwenden. Jedoch hat der Ausschuss für gefährliche Güter (MD) weiterhin eine wichtige Rolle bei der Fortentwicklung der Verordnung. Der überwiegende Teil der Tätigkeiten wird durch den ADN Sicherheits- und Verwaltungsausschuss entwickelt und implementiert sowie durch den Ausschuss MD begleitet. So wurden zum Beispiel in der Fassung 2013 der dem ADN angehängten Verordnung (ADN 2013) die **Stabilitätsvorschriften** und die Inhalte für die **Ausbildung der Sachkundigen** in Schiffsstabilität ergänzt. Auch kann die Einführung eines Ladungsrechners, nach anfänglicher Verzögerung bei der Implementierung, zwischenzeitlich als abgeschlossen erachtet werden. Der **ISGINTT** Leitfaden wurde vom Sekretariat in vier Sprachen erstellt. Das Sekretariat der OCIMF¹ hat 2019 die weitere Überarbeitung des Leitfadens übernommen. Die ISGINTT-Sicherheitsrichtlinien dienen der Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle zwischen Binnentankschiffen und anderen Wasserfahrzeugen oder Landanlagen (Terminals). Die Arbeiten zu einer möglichen Ergänzung der Schiffsstoffliste um **besondere Stabilitätskriterien** für bestimmte Gefahrgüter wurden im ADN Sicherheitsausschuss weitergeführt.

¹ [https://www.ocimf.org/publications/books/international-safety-guide-for-inland-navigation-tank-barges-and-terminals-\(isgintt\)/](https://www.ocimf.org/publications/books/international-safety-guide-for-inland-navigation-tank-barges-and-terminals-(isgintt)/)

Der Untersuchungsausschuss hat beschlossen, auf den Vorschlag "**Kompetenzen, Verpflichtungen und Zuständigkeiten der Klassifikationsgesellschaften überarbeiten**" nicht weiter einzugehen. (Siehe auch RV (17)m 28, Punkt 10.4.) Allerdings wird angemerkt, dass CESNI eine Bestandsaufnahme der **Funktionsweise der Untersuchungskommissionen** plant, vor allem in Bezug auf deren Verhältnis zu den Klassifikationsgesellschaften (Aufgabe PT-20 im Arbeitsprogramm 2019 – 2021 des CESNI).

Der Polizeiausschuss hat in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbe (ESO, EBU) und Aquapol einen Praxisleitfaden zur **Stabilität beim Containertransport** in der Binnenschifffahrt erarbeitet. Auf ihrer Frühjahrspenartagung 2017 hat die Zentralkommission den besagten Leitfaden angenommen und dessen Veröffentlichung beschlossen (Beschluss 2017-I-14). Die Veröffentlichung dieses Leitfadens ist ein konkretes Ergebnis des Runden Tisches¹ zum Thema Stabilität von Containerschiffen, der von der ZKR am 5. September 2013 in Bonn organisiert wurde. Der Leitfaden zielt auf die Förderung bewährter Praxisbeispiele ab, um die Sicherheit der Schifffahrt weiter zu erhöhen, ohne die geltenden Vorschriften zu verschärfen.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen hat seine Arbeiten zum überwiegenden Teil abgeschlossen. Der Entwurf der neuen **Rheinschifffahrtspersonalverordnung, die auf die Standards des ES-QIN verweist**, soll am 18. Januar 2022 in Kraft treten.

3. Weiterhin laufende Arbeiten

(Siehe auch Tabellen in Anhang 1 und 2)

Um dem Ziel der Förderung der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rechnung zu tragen, wurden die Arbeitsprogramme der ZKR ab dem Zeitraum 2012/2013 unter Berücksichtigung der vorliegenden Informationen und der bereits durchgeführten Studien im Rahmen dieser Havarie aufgestellt.

Der Untersuchungsausschuss führt seine Arbeiten unter Einbeziehung des CESNI fort. Zahlreiche Aufgaben sind im Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe CESNI/PT enthalten.

Der Polizeiausschuss wird bei einer der nächsten Sitzungen für die noch offenen Aufgaben, zum Beispiel zur **Ergänzung der Vorschriften für den Schwerguttransport und für gemischte Ladungen**, klären, ob diese Aufgaben aus heutiger Sicht noch in dem ursprünglich geplanten Umfang erforderlich sind.

Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht führt seine Arbeiten, zum Beispiel zur **Einführung einer Versicherungspflicht** sowie zur **Verbesserung der Bedingungen für die Entschädigung von Frachtführern**, die von der Blockade der Wasserstraße betroffen sind, fort. Bisher haben hierzu keine Aktivitäten stattgefunden. Vor kurzem hat der Ausschuss beschlossen zu prüfen, ob insbesondere diese Themen auf seiner Tagesordnung belassen werden müssen. Dazu sind einige erste Informationen notwendig. So wurde die französische Delegation, die sich im Rahmen der Vorarbeiten für die Ratifizierung des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) mit der Frage der Versicherungspflicht in der Binnenschifffahrt befassen wollte, gebeten, erste Anhaltspunkte dazu zu liefern. Darüber hinaus wurde die deutsche Delegation beauftragt, ein Dokument über Blockaden und deren Ursachen zu erstellen, um anschließend zu überlegen, ob die Entschädigung verbessert werden sollte.

¹ <https://www.ccr-zkr.org/13020138-de.html>

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen führt seine Arbeiten unter Einbeziehung der Arbeiten des CESNI ebenfalls fort. Er überprüft dabei fortlaufend, ob und wie die Befähigung des Schiffsführers, die Stabilität des Fahrzeugs zu planen und zu gewährleisten unter Angabe der jeweils erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten zu aktualisieren ist. Dabei beabsichtigt der Ausschuss, die internationalen Anforderungen an die Befähigungen

- die Auswirkungen von Ladung und Ladevorgängen auf Trimmlage und Stabilität zu beachten und
 - die effektive Tonnage des Fahrzeugs zu überprüfen, Stabilitäts- und Trimmdiagramme sowie Geräte zur Festigkeitsberechnung, einschließlich automatischer datenbasierter Ausrüstung (ADB-Ausrüstung), zur Überprüfung von Stauplänen zu verwenden
- auf dem jeweils aktuellen Stand in Erstausbildung, Prüfung und Simulationstechnik zu halten.

Für die laufenden Arbeiten zur **Stabilität** siehe nachfolgenden Abschnitt II.

II) Schiffsstabilität

Die Stabilität der Binnenschiffe wird in mehreren Vorschriften zur Binnenschifffahrt geregelt, etwa in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)¹, dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) und vor allem in der Untersuchungsordnung (bzw. dem ES-TRIN).

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Für **Containerschiffe** wurden **neue Regelungen in § 1.07** der RheinSchPV aufgenommen. Dieser lautet nun in Nummer 5 wie folgt:

Die Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern, muss jederzeit gewährleistet sein. Der Schiffsführer hat nachzuweisen, dass eine Stabilitätsprüfung vor Beginn des Ladens und Löschens sowie vor Fahrtantritt durchgeführt wurde.

Die Stabilitätsprüfung kann manuell oder mit Hilfe eines Ladungsrechners erfolgen. Das Ergebnis der Stabilitätsprüfung und der aktuelle Stauplan sind an Bord mitzuführen und müssen jederzeit lesbar gemacht werden können.

Die Fahrzeuge müssen außerdem die Stabilitätsunterlagen nach Artikel 27.01 ES-TRIN mitführen.

Eine Stabilitätsprüfung ist bei Fahrzeugen, die Container befördern, nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug in seiner Breite

- a) *höchstens drei Reihen Container laden kann und es vom Laderaumboden aus nur mit einer Lage Containern beladen ist oder*
- b) *vier und mehr Reihen Container laden kann und es ausschließlich mit Containern in höchstens zwei Lagen vom Laderaumboden aus beladen ist.*

Rheinschiffsuntersuchungsordnung (bzw. ES-TRIN)

Das CESNI-Arbeitsprogramm enthält die folgende Aufgabe: **"Modernisierung der Anforderungen an die Stabilität, insbesondere Gewichtsbestimmung und Krängungsversuch bei der Erneuerung des Binnenschiffszeugnisses"** (PT-13 mit Priorität II). Allerdings können die Arbeiten aufgrund fehlender konkreter Beiträge vor allem der Klassifikationsgesellschaften und von Frankreich, das diese Aufgabe vorgeschlagen hat, nicht fortgesetzt werden.

¹ Siehe insbesondere § 1.01 Nummer 1 Buchstabe u und § 1.07, Nummer 4 und 5 RheinSchPV.

ADN

Im Jahr 2013 traten die Vorschriften für die Anwendung eines **Ladungsrechners an Bord von Tankschiffen** in Kraft (Siehe 9.3.x.13.3 ADN). Hierfür wurde eine Übergangsbestimmung bis 31. Dezember 2019 vereinbart. Die Genehmigung der Stabilitätsberechnungen und des Ladungsrechners erfolgt durch die anerkannten Klassifikationsgesellschaften Bureau Veritas, DNV-GL und Lloyd's Register. Der überwiegende Teil der Tankschiffe war im Frühjahr 2020 mit einem Ladungsrechner ausgerüstet, nur wenige Tankschiffe nutzen ausschließlich ein Stabilitätshandbuch. Dank der regelmäßigen Berichte der Klassifikationsgesellschaften konnte beobachtet werden, wie die Tankflotte schrittweise mit Ladungsrechnern ausgerüstet wurden, die durch Klassifikationsgesellschaften unter Berücksichtigung der schiffsspezifischen Parameter zertifiziert wurden.

III) Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Stabilität

1. Die Haftung des Schiffsführers, des Reeders und des Verladers

Die Anforderung gemäß § 1.07 Nummer 5 der RheinSchPV besagen, dass „Der Schiffsführer hat nachzuweisen, dass eine Stabilitätsprüfung vor Beginn des Ladens und Löschens sowie vor Fahrtantritt durchgeführt wurde.“.

Die RheinSchPV wurde auch durch neue Anforderungen ergänzt, die den Schiffsführer direkt betreffen.

Gemäß § 1.04 RheinSchPV ist der Schiffsführer persönlich für die Sicherheit des Transports verantwortlich. Dem Schiffsführer unterliegt die allgemeine Sorgfaltspflicht.

2. Die Frage der Versicherungspflicht

Das Auftreten schwerer Unfälle wirft immer die Frage nach den Versicherungsvorschriften auf.

Die Binnenschifffahrt ist einer der wenigen Verkehrsträger, für den auf internationaler Ebene keine Versicherungspflicht besteht. Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht hat beschlossen zu prüfen, ob die Einführung einer Versicherungspflicht untersucht werden sollte. Die französische Delegation, die diese Frage derzeit im Rahmen der Vorarbeiten für die Ratifizierung des CLNI 2012 untersucht, könnte erste Anhaltspunkte für Überlegungen dazu liefern.

3. Der rechtliche Rahmen für Bergungsarbeiten

Es wurde die Befürchtung geäußert, die Versicherungsmechanismen könnten die Bergungsarbeiten verzögern.

Gemäß § 1.18 Nummer 4 RheinSchPV („Freimachen des Fahrwassers“) können die zuständigen Behörden die Beseitigung unverzüglich vornehmen, wenn sie nach ihrem Ermessen keinen Aufschub duldet. Ein rechtlicher Rahmen besteht daher bereits in der RheinSchPV.

Die Umsetzung kann jedoch komplexer sein. Es ist fraglich, ob die zuständigen Behörden in den verschiedenen Mitgliedstaaten über die nötigen polizeilichen Befugnisse verfügen, um im Fall einer Havarie schnell und effizient eingreifen zu können, falls der Frachtführer selbst nicht die nötigen Schritte unternimmt.

4. Die Frage der Entschädigung von Frachtführern, die durch eine Havarie blockiert werden

Wenn durch eine Havarie eine bedeutende Wasserstraße wie der Rhein längerfristig blockiert wird, kann das bei den Wasserstraßennutzern zu großen Schäden führen.

Im Fall der Havarie des TMS „Waldhof“ hat die IVR den Schaden aufgrund der Wasserstraßenblockade auf 1,6 Millionen Euro pro Tag geschätzt. Das Forschungsinstitut NEA hat eine Studie zu den Kosten der Wasserstraßenblockade infolge dieses Unfalls durchgeführt. Für die einzelnen Schiffe ergibt sich daraus ein Verlust von bis zu 4.000 EUR pro Tag.

Was die Entschädigung betrifft, sieht es so aus, als habe die Rechtsprechung zwischen einer Havarie und den Schäden bei den Wasserstraßennutzern bisher keine direkte Kausalitätsbeziehung anerkannt. Aber die Rechtsprechung kann sich ändern. Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht hat beschlossen zu prüfen, ob es notwendig ist, die Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedingungen für die Entschädigung von Frachtführern, die von der Blockade der Wasserstraße betroffen sind, zu untersuchen. Die deutsche Delegation wurde in diesem Zusammenhang beauftragt, ein Dokument über Blockaden und deren Ursachen zu erstellen.

IV) Rettungs-, Bergungs- und Räumungsarbeiten

1. Fragen zur Bergung verunglückter Schiffe

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt hat sich in seiner Zuständigkeit mit den Themen Verfügbarkeit geeigneter Geräte, Organisation von Rettungsteams und Verfügbarkeit von Interventionsplänen für verschiedene Havarie-Typen beschäftigt. Bei der Sitzung der Arbeitsgruppe Infrastruktur und Umwelt am 2. März 2017 berichteten die Delegationen, dass die Havariegerätelisten erstellt, aktualisiert und gegenseitig ausgetauscht werden. Zudem wurde ein Erfahrungsaustausch zum Aufbau und zur Organisation des Unfallmanagements im Rahmen der Sitzung der Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt organisiert. Die deutsche Delegation hat den Ausschuss darüber informiert, dass einige Geräte sich im Wiederaufbau befinden sowie zusätzliche Geräte in Planung sind. Der Ausschuss stellte darüber hinaus fest, dass die übrigen Aufgaben bilateral zwischen den Mitgliedsstaaten geregelt werden.

2. Kommunikation

Zur Information der betroffenen Schifffahrtstreibenden über eine Wasserstraßensperrung hat die ZKR Beschluss 2009-II-9 ein Informationsverfahren ausgearbeitet. Dessen Umsetzung ist in der Hand der Verkehrszentralen.

Die Erfahrung mit der Anwendung des mit Beschluss 2009-II-9 eingeführten internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahren der ZKR hat gezeigt, dass es sich hierbei um ein geeignetes Instrument handelt, um Informationen zu Havarien und anderen Ereignissen mit Auswirkungen auf die Wasserstraße schnell zu teilen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Schifffahrt möglichst schnell über Behinderungen oder Sperrungen der Wasserstraße zu informieren ist.

V) Schlussfolgerung

Der überwiegende Teil der Aufgaben wurde von den zuständigen Ausschüssen zügig abgeschlossen.

Von 41 identifizierten Aufgaben sind 23 abgeschlossen. Die noch nicht abgeschlossenen Arbeiten, die hauptsächlich rechtliche Fragen und Fragen im Zusammenhang mit den technischen Vorschriften für die Schiffe betreffen, werden in der Zuständigkeit der jeweiligen Ausschüsse weitergeführt.

Durch die Umsetzung wesentlicher Kernmaßnahmen des Beschlusses 2011-II-8 konnte die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein gesteigert werden.

Anhang 1

| Zeile | Titel (2011-II-8) | Absatz (2011-II-8) | Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|-------|------------------------------|-----------------------|--|-----------|--|--|
| | II. Schiffsstabilität | | | | | |
| 1 | | II.1 | Ergänzung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung | RP | Aktivitäten: 1. Workshop zur Stabilität von Containerschiffen (Bonn, 2013) 2. Ausarbeitung eines Stabilitätsleitfadens für den Containertransport in der Binnenschifffahrt 3. Änderung der Regeln zur Freien Sicht gemäß § 1.07 RheinSchPV (Beschluss 2015-II-16) 4. Klarstellung der Regeln zur Stabilität von Schiffen, die Container transportieren, gemäß § 1.07 Nummer 4 RheinSchPV (Beschluss 2014-II-14). | Ja |
| 2 | | II.1 | Ergänzung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung | RV | Im Arbeitsprogramm von CESNI als Aufgabe PT-13 mit Priorität II enthalten. In Ermangelung konkreter Beiträge insbesondere der Klassifikationsgesellschaften und Frankreichs liegen die Arbeiten seit 2016 brach. | Nein |
| 3 | | II.2 | Ergänzung der Personalvorschriften um Kenntnisse im Bereich "Schwimmfähigkeit, Stabilität und ihre praktische Anwendung" | STF | Der Entwurf der neuen RheinSchPersV bezieht sich auf den ES-QIN-Standard: Europäischer Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt. Die notwendigen Kenntnisse wurden in die CESNI-Standards integriert: - Befähigungsstandards für die Betriebsebene (Teil I, Kapitel 1), - Befähigungsstandards für die Führungsebene (Teil 1, Kapitel 2) und - Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer (Teil II, Kapitel 4) | Ja. Der Entwurf der neuen RheinSchPersV soll am 18. Januar 2022 in Kraft treten. |

| Zeile | Titel (2011-II-8) | Absatz (2011-II-8) | Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|--------------|------------------------------|-------------------------------|--|------------------|---|--------------------------|
| 4 | | II.2 | Ergänzung des ADN um Stabilitätsvorschriften und Ergänzung der Inhalte für die Ausbildung der Sachkundigen | MD | Für das ADN 2013 aufgenommen. | Ja |
| 5 | | II.3 | Einführung eines Ladungsrechners | MD | Für die Einführung des Ladungsrechners läuft eine verlängerte Übergangsfrist. | Ja |
| 6 | | II.3 | Ergänzung der Schiffsstoffliste um besondere Stabilitätskriterien für bestimmte Gefahrgüter | MD | Der Ausschuss ist der Auffassung, dass dieser Vorschlag dem ADN Sicherheitsausschuss zur Prüfung und ggf. zur weiteren Behandlung vorgelegt wird. | Ja. |
| | III. Rechtliches | | | | | |
| 7 | | III.1 | Festlegen von Sicherheitspflichten der Beteiligten, in Anlehnung an 1.4 ADN (Absender, Beförderer, Empfänger, Verlader, Verpacker, Befüller) | DF RP | Bisher hierzu keine Aktivitäten. Die Ausschüsse DF und RP könnten sich über die Zuständigkeit hierfür abstimmen. | Prüfung durch Ausschüsse |
| 8 | | III.1 | Sicherheitsleitfaden - ISGINTT | MD | Der ISGINTT Leitfaden wurde erstellt und ist in vier Sprachen vom Sekretariat veröffentlicht. | Ja |
| 9 | | III.2 | Einführung einer Versicherungspflicht | DF | Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht hat beschlossen zu prüfen, ob die Einführung einer Versicherungspflicht untersucht werden sollte. | Prüfung durch Ausschuss |

| Zeile | Titel (2011-II-8) | Absatz (2011-II-8) | Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|-------|--|-----------------------|--|-----------------|--|--------------------------|
| 10 | | III.3 | Austausch über Havariegeräte | IEN | Bei der Sitzung der Arbeitsgruppe Infrastruktur und Umwelt am 2. März 2017 berichteten die Delegationen, dass die Havariegerätelisten erstellt, aktualisiert und gegenseitig ausgetauscht werden. Die Führung einer zentralen Liste durch das Sekretariat der ZKR sei nicht erforderlich, da die Wasserstraßenverwaltungen bereits Zugriff auf die Havariegerätelisten sämtlicher ZKR Mitgliedsstaaten hätten und diese vor Ort verfügbar wären. | Ja |
| 11 | | III.3 | Erfahrungsaustausch zur Abwicklung von Unfällen mit Gefahrgut | IEN | Ein Erfahrungsaustausch zum Aufbau und zur Organisation des Unfallmanagements hat 2018 im Rahmen der Sitzung der Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt stattgefunden. | Ja |
| 12 | | III.4 | Einführung eines Entschädigungsfonds für Wasserstraßennutzer bei Blockaden | DF RP ECO | Bisher hierzu keine Aktivitäten. Die Ausschüsse DF, RP und ECO könnten sich über die Zuständigkeit hierfür abstimmen. | Prüfung durch Ausschüsse |
| | IV. Rettungs-, Bergungs- und Räumarbeiten | | | | | |
| 13 | | IV.1 | Verfügbarkeit geeigneter Havariegeräte. Entwicklung und Instandhaltung von Spezialgerät. | IEN | Die deutsche Delegation hat den Ausschuss darüber informiert, dass einige Geräte sich im Wiederaufbau befinden sowie zusätzliche Geräte in Planung sind. Der Ausschuss stellte fest, dass diese Aufgabe bilateral zwischen den Mitgliedsstaaten geregelt wird. | Ja |
| 14 | | IV.1 | Havariegeräteliste (siehe Nummer. 10) | IEN | Der Ausschuss stellte fest, dass diese Aufgabe bilateral zwischen den Mitgliedsstaaten geregelt wird. | Ja |

| Zeile | Titel (2011-II-8) | Absatz (2011-II-8) | Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|--------------|------------------------------|-------------------------------|--|------------------|--|----------------------|
| 15 | | IV.1 | Entwicklung und Organisation von Rettungsteams (Interventionsteam und Bergungsteam) | IEN | Der Ausschuss stellte fest, dass diese Aufgabe bilateral zwischen den Mitgliedsstaaten geregelt wird. | Ja |
| 16 | | IV.1 | Verfügbarkeit von Interventionsplänen für bestimmte Havarie-Szenarien | IEN | Der Ausschuss stellte fest, dass diese Aufgabe bilateral zwischen den Mitgliedsstaaten geregelt wird. | Ja |
| 17 | | IV.2 | Evaluierung des Informationsverfahrens der Verkehrszentralen | RP | Regelmäßige Treffen der Verkehrszentralen werden jährlich organisiert. Darüber hinaus gibt es ein Informationsverfahren für die Verkehrszentralen, das in Krisenzeiten leicht verwendet werden kann (Beschluss 2011-II-9). | Ja |
| 18 | | IV.2 | Rolle der ZKR beim Informationsaustausch auf internationaler Ebene | RP | Eine Sitzung der Schifffahrtspolizeien wurde am 9. und 10. November 2017 organisiert. Sie findet alle 4 Jahre statt. Zahlreiche Workshops, unter anderem ein Workshop zur Stabilität von Containerschiffen (Bonn, 2013). Gremien der ZKR werden genutzt zum Austausch von Informationen oder Präsentation zu Projekten. Diese Aufgabe ist eine regelmäßige Aufgabe des Polizeiausschusses. | Ja |

Anhang 2

| Zeile | Titel | Mögliche Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|--------------|--|---|------------------|--|--|
| | Ausbildung | | | | |
| 1 | | RheinSchPersV bezüglich der Ausbildung der Schiffsführer ergänzen | STF | Der Entwurf der neuen RheinSchPersV bezieht sich auf den ES-QIN Standard, der Befähigungsstandards und Standards für die praktische Prüfung für Schiffsführer vorsieht. | Ja. Der Entwurf der neuen RheinSchPersV soll am 18. Januar 2022 in Kraft treten. |
| 2 | | Ausbildungsinhalt und Fragenkatalog zur Ausbildung des Schiffsführers/-personals um Stabilitätsaspekte und die Verwendung von Ladungsrechnern erweitern | STF | Der Entwurf der neuen RheinSchPersV bezieht sich auf den ES-QIN-Standard: Europäischer Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt, für die Führungsebene und für die Betriebsebene. | Ja. Der Entwurf der neuen RheinSchPersV soll am 18. Januar 2022 in Kraft treten. |
| | Bau- und Ausrüstung der Schiffe | | | | |
| 3 | | Vorschriften bzgl. Ladungsrechner für Container- und Tankschiffe ergänzen und ein Verfahren für die Zertifizierung von Ladungsrechnern sowie Mindestanforderungen und Prüfbedingungen festlegen | RV | Arbeiten haben noch nicht begonnen. Das Thema steht nicht im Arbeitsprogramm von RV oder CESNI. Ein erster Schritt wäre die Analyse der Erfahrungen mit der Ausrüstungsverpflichtung für einen Ladungsrechner für Tankschiffe aus dem ADN. | Nein |
| 4 | | Vorschriften bezüglich Füllstandsanzeigen und Füllstandsalarm erstellen bzw. überarbeiten | RV | Arbeiten haben noch nicht begonnen. Das Thema steht nicht im Arbeitsprogramm von RV oder CESNI. | Nein |
| 5 | | Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Geräte zur Erstellung von Stauplänen aufstellen | RV | Arbeiten haben noch nicht begonnen. Das Thema steht nicht im Arbeitsprogramm von RV oder CESNI. | Nein |

| Zeile | Titel | Mögliche Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|-------|-------|--|-----------|--|---------------|
| 6 | | Neufassung der Anforderungen an elektronische Anlagen, auch für Geräte, die der Prüfung der Stabilität oder anderer Sicherheitsaspekte der Ladung dienen | RV | In Arbeit. Aufgabe PT-3 des Arbeitsprogramms von CESNI „Erstellen eines Entwurfs von technischen Vorschriften für elektronische Systeme mit Unterstützung der nichtständigen Arbeitsgruppe CESNI/PT/Elec“ | Nein |
| 7 | | Stabilitätsvorschriften für Tankschiffe in den Vorschriften zum Schiffsbau überarbeiten | RV | Im Arbeitsprogramm von CESNI als Aufgabe PT-13 mit Priorität II enthalten. In Ermangelung konkreter Beiträge insbesondere der Klassifikationsgesellschaften und Frankreichs liegen die Arbeiten seit 2016 brach. | Nein |
| 8 | | Stabilitätsanforderungen insbesondere hinsichtlich der Intaktstabilität ohne eine Erhöhung der Anforderungen präzisieren | RV | Im Arbeitsprogramm von CESNI als Aufgabe PT-13 mit Priorität II enthalten. In Ermangelung konkreter Beiträge insbesondere der Klassifikationsgesellschaften und Frankreichs liegen die Arbeiten seit 2016 brach. | Nein |
| 9 | | Allgemeine Stabilitätsanforderungen unter Berücksichtigung von Schwergutladungen präzisieren sowie eine Kontrolle ermöglichen | RV | Im Arbeitsprogramm von CESNI als Aufgabe PT-13 mit Priorität II enthalten. In Ermangelung konkreter Beiträge insbesondere der Klassifikationsgesellschaften und Frankreichs liegen die Arbeiten seit 2016 brach. | Nein |
| 10 | | Unterscheidung zwischen Anforderungen für gesicherte und ungesicherte Container prüfen und bei Bedarf anpassen | RV | Im Arbeitsprogramm von CESNI als Aufgabe PT-13 mit Priorität II enthalten. In Ermangelung konkreter Beiträge insbesondere der Klassifikationsgesellschaften und Frankreichs liegen die Arbeiten seit 2016 brach. | Nein |

| Zeile | Titel | Mögliche Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|-------|----------------------------|--|-----------|--|-----------------------|
| | Betrieb der Schiffe | | | | |
| 11 | | Anforderungen zum Mitführen von Herstellerbescheinigungen zur Materialverträglichkeit ausarbeiten | RP | Der Ausschuss könnte die Aufgabe klären. | Beratung im Ausschuss |
| 12 | | Verpflichtungen in Bezug auf Staupläne ergänzen | RP | | Ja |
| 13 | | Mit anderen RIS-Standards vergleichbare technische Standards für Stauplansoftware entwickeln | RP | | Ja |
| 14 | | Vorschriften für Schwerguttransporte ergänzen | RP | Der Ausschuss könnte die Aufgabe klären. | Beratung im Ausschuss |
| 15 | | Vorschriften für Containerladungen ohne erforderliche Stabilitätsprüfung korrigieren und präzisieren | RP | Neue Vorschrift 1.04 in RheinSchPV | Ja |
| 16 | | Vorschriften für gemischte Ladung ergänzen | RP | Der Ausschuss könnte die Aufgabe klären. | Beratung im Ausschuss |

| Zeile | Titel | Mögliche Aufgabe | Zuständig | Sachstand | Abgeschlossen |
|-------|------------------|---|-----------|---|-----------------------|
| | Sonstiges | | | | |
| 17 | | Kompetenzen, Verpflichtungen und Zuständigkeiten der Klassifikationsgesellschaften überarbeiten | RV | In Ermangelung einer Problemanalyse entschied der Untersuchungsausschuss, den Vorschlag „Kompetenzen, Verpflichtungen und Zuständigkeiten der Klassifikationsgesellschaften überarbeiten“ nicht weiter zu verfolgen. Im Rahmen der Aufgabe PT-20 des CESNI-Arbeitsprogramms will die Europäische Kommission eine Bestandsaufnahme der Funktionsweise der Untersuchungskommissionen machen, vor allem in Bezug auf deren Verhältnis zu den Klassifikationsgesellschaften. | Ja |
| 18 | | Präzisierung der Zuständigkeiten und Verantwortung der einzelnen Glieder der Logistikkette bezüglich der Stabilitätskontrolle durch einen Verhaltenskodex | | Siehe auch Anhang 1, Zeilen 7 und 8 | Beratung im Ausschuss |
| 19 | | Prüfung der Zweckmäßigkeit der Einführung einer Versicherungspflicht | DF | Siehe auch Anhang 1, Zeile 9 | Beratung im Ausschuss |
| 20 | | Verbesserung der Bedingungen für die Entschädigung von Frachtführern, die von der Blockade der Wasserstraße betroffen sind | DF | Siehe auch Anhang 1, Zeile 12 | Beratung im Ausschuss |
| 21 | | Geografische Inventarisierung des verfügbaren Geräts und Materials zur Bergung von havarierten Schiffen und Pflicht zum Freimachen des Fahrwassers | IEN | Siehe auch Anhang 1, Zeile 10 | Ja |
| 22 | | Verbesserung der Kenntnisse und Techniken zur Gefahrgutbeseitigung bei Unfällen | IEN | Siehe auch Anhang 1, Zeile 11 | Ja |
| 23 | | Verbesserung der zwischenstaatlichen Kommunikation bei Blockaden des Rheins | RP | Siehe auch Anhang 1, Zeilen 17 und 18 In Vision 2018 enthalten | Ja |

PROTOKOLL 18

Neubau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung der ehemaligen Becken der elsässischen Kalibergwerke am Oberrhein bei Rhein-km 210,000

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 eines Entnahmebauwerks zur Versorgung der ehemaligen Becken der elsässischen Kalibergwerke am Oberrhein bei Rhein-km 210,000, rechtes Ufer, zur Kenntnis.

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

Anlage

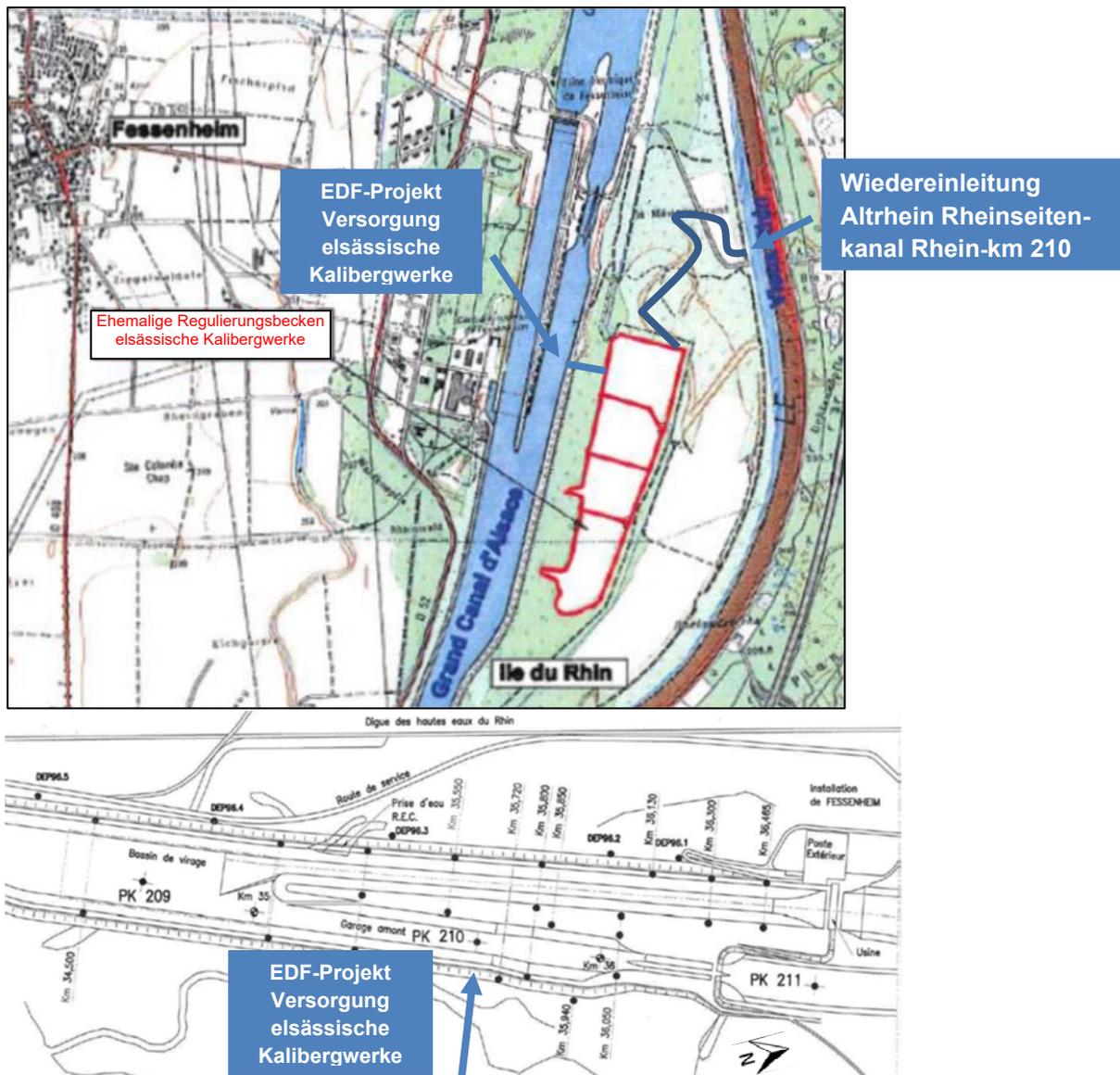
Neubau eines Entnahmebauwerks zur Versorgung der ehemaligen Becken der elsässischen Kalibergwerke am Oberrhein bei Rhein-km 210,000

1. Art des Projekts

Das Projekt REAPIR hat die Renaturierung der ehemaligen Becken der elsässischen Kalibergwerke auf der Ile du Rhin bei der Stauhaltung Fessenheim zum Ziel. Als Projektbeteiligter plant EDF den Bau eines Entnahmebauwerks am rechten Ufer des Rheinseitenkanals in der Stauhaltung Fessenheim bei Rhein-km 210,000. Mit diesem neuen Entnahmebauwerk können die ehemaligen Becken mit einer variablen Zufuhrmenge von 0,5 bis 2 m³/s versorgt werden.

2. Lage

Die Maßnahme erfolgt in der Gemarkung Fessenheim, am rechten Ufer des Rheinseitenkanals, stromaufwärts des „oberen Vorhafens“ der Schleuse Fessenheim.



Die gesamte Maßnahme fällt in das Konzessionsgebiet zur Wasserkraftnutzung durch EDF Fessenheim. Die Anlage ist bei Rhein-km 210,000 geplant.

3. Allgemeine Merkmale und Betrieb

Die Arbeiten bestehen aus dem Verlegen von zwei Rohren mit einem Durchmesser von 500 mm auf einer Länge von 74 Metern zur Versorgung der Becken des Projekts REAPIR im Heberbetrieb.

Die folgenden Abbildungen veranschaulichen das Projekt.



Die Entnahmestelle wird zwei Meter von der Fahrrinnengrenze entfernt liegen und eine Wassereutnahme von maximal 2 m³/s gewährleisten.

Jedes Rohr ist mit einem handbetätigten Ventil ausgestattet und für eine Wassermenge von 1 m³/s ausgelegt.

Ein Rohr soll im „Alles-oder-Nichts“-Modus (0 oder 1 m³/s) betrieben werden, das zweite soll für die Einstellung von Zwischenraten genutzt werden.

4. Kurzbeschreibung der geplanten Arbeiten im Rhein

Die Installation der Rohre und Ventile erfolgt mit einem Kran, der von Tauchern unterstützt wird. Die Montage erfolgt außerhalb der Fahrrinne.

Die Maßnahme wird weniger als einen Tag in Anspruch nehmen, und für diese Maßnahme wird eine Information an die Schifffahrt ausgegeben.

Die Arbeiten erfordern keine Sperrung der Schifffahrt und werden keine Beeinträchtigungen verursachen.

5. Vorgeschlagene Kennzeichnung

Die Kennzeichnung der Entnahmestelle erfolgt durch einen Satz von drei roten Bojen, die mit einem Seil vom Ufer aus befestigt sind. Diese Ausrüstung wird den Empfehlungen der RheinSchPV entsprechen.

Die Schutzvorrichtung wird der Schifffahrt die Lage der Entnahmestelle signalisieren und sie vor jeglicher Gefahr warnen.

6. Querströmungen und Auswirkungen für die Schifffahrt

Die durch die Entnahme induzierte Wassergeschwindigkeit am Fahrrinnenrand, der zwei Meter vom Zulauf entfernt ist, wird 0,08 m/s nicht überschreiten.

Die Geschwindigkeit entspricht damit weiterhin den Vorschriften der RheinSchPV und liegt deutlich unter dem zulässigen Grenzwert von 0,3 m/s.

Die entnommenen Wassermengen sind gering und werden keinen Einfluss auf den Wasserstand des Rheins in der Stauhaltung Fessenheim haben.

Zudem wird die Einsenkung der Saugrohre so berechnet, dass keine Wirbel an der Oberfläche entstehen.

PROTOKOLL 19

Bau von Stufen am Rheinufer auf Höhe der Gemarkung Seltz bei Rhein-km 340,500

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bau von Stufen am Rheinufer auf Höhe der Gemarkung Seltz, bei Rhein-km 340,500, zur Kenntnis.

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

Anlage

Bau von Stufen am Rheinufer auf Höhe der Gemarkung Seltz bei Rhein-km 340,500

Checkliste

1. Art des Bauwerks: Stufen aus Gabionen
2. Nächster Ort/Stadt: Seltz (F)
3. Rhein-km: 340,465 bis 340,563
4. Art der Baumaßnahme: Bau von Stufen aus Gabionen am französischen Rheinufer auf Höhe der Gemarkung Seltz

A. Allgemeine Beschreibung

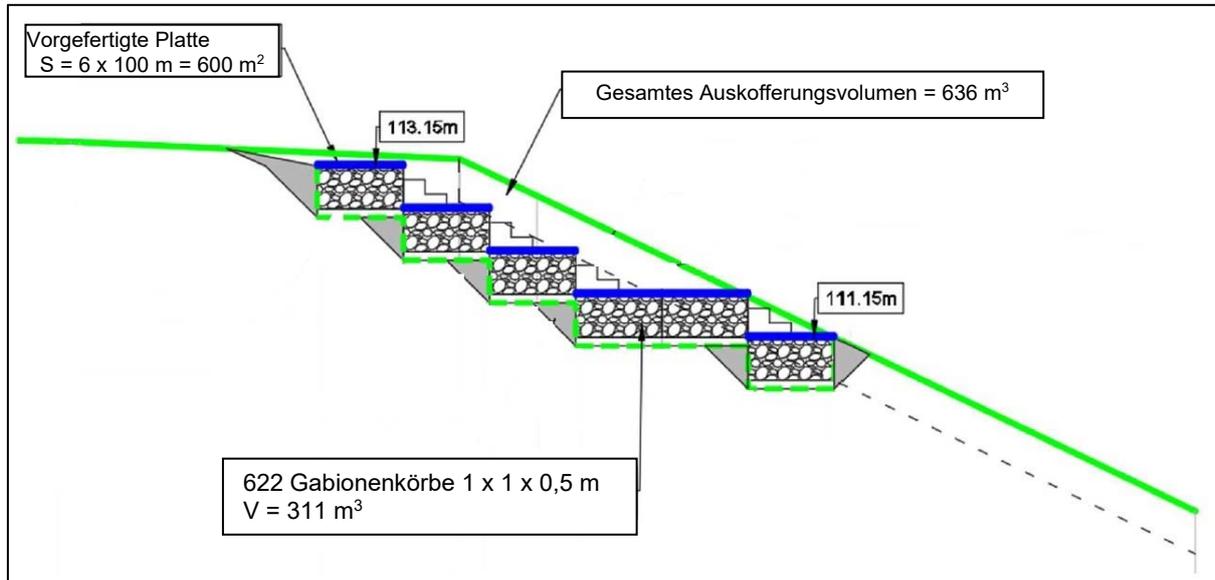
5. Fahrwasserbreite: unverändert
6. Fahrrinnenbreite: unverändert
7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Querbauwerks:
Das Bauvorhaben besteht in der Montage von 5 Gabionenkorbreihen in Form einer Treppe am Rheinufer, auf einer Länge von 102 Metern. Jede Reihe ist 50 cm hoch und 1 m breit, mit Ausnahme des zweiten Gabionenkorbes, der am nächsten zum Wasser liegen und breiter sein wird, um den Fußgängerverkehr zu ermöglichen.
Die unterste Stufe liegt bei der Marke 111,15 m NN, bezogen auf den Normalwasserstand des Rheins, und befindet sich damit bei normaler Rheinströmung außerhalb des Wassers. Diese unterste Stufe wird bei Rheinabflüssen größer als 1400 m³/s wahrscheinlich überflutet.
8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser: am Ufer, außerhalb des Wassers und damit außerhalb der Fahrrinne

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs:
Die Bauarbeiten werden vollständig vom Ufer aus durchgeführt, ohne die Schifffahrt zu beeinträchtigen. Die Arbeiten werden 2 Monate dauern und lassen sich wie folgt unterteilen:
 - Erdarbeiten vom Ufer aus, Aushub von ca. 650 m³ außerhalb des Wassers
 - Einbringen einer 6 cm dicken Sauberkeitsschicht aus Beton für die Gabionen
 - Montage von 622 Gabionenkörben
 - Endarbeiten (Reinigung und Besäung)
10. Ausführungszeitraum: von August bis Oktober 2021
11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung: die Baumaßnahme erfordert keine Einschränkung der Schifffahrt
12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise): keine Schifffahrtsunterbrechung

C. Pläne und Abbildungen

Querprofil des Bauvorhabens:



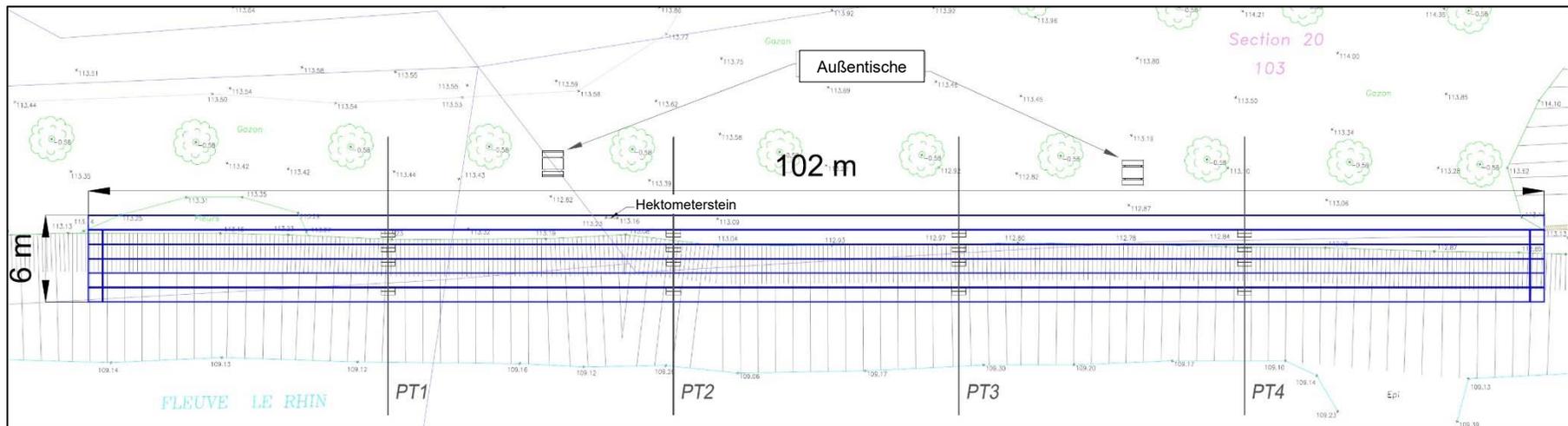
3D-Ansicht der Baumaßnahme:



Lage des Standorts:



Draufsicht:



PROTOKOLL 20

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 2020 (2020-I-18)

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 Gleichwertigem Wasserstand (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

Anlage zu Protokoll 20

Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2020

Das Jahr 2020 war hydrologisch ein ausgeglichenes Jahr. Einige kleinere Ereignisse, die aber nie zu Wasserständen führten, bei denen die Schifffahrt eingestellt werden musste, liefen in 2020 ab. Die alpine Schneeschmelze verursachte Wasserstände etwas über Mittelwasser, aber kein Hochwasser. Eine ausgeprägte Niedrigwasserphase stellte sich nicht ein, der GIW 2012 wurde nicht erreicht und unterschritten. 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 PNP am Pegel Iffezheim entspricht.

Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2020:

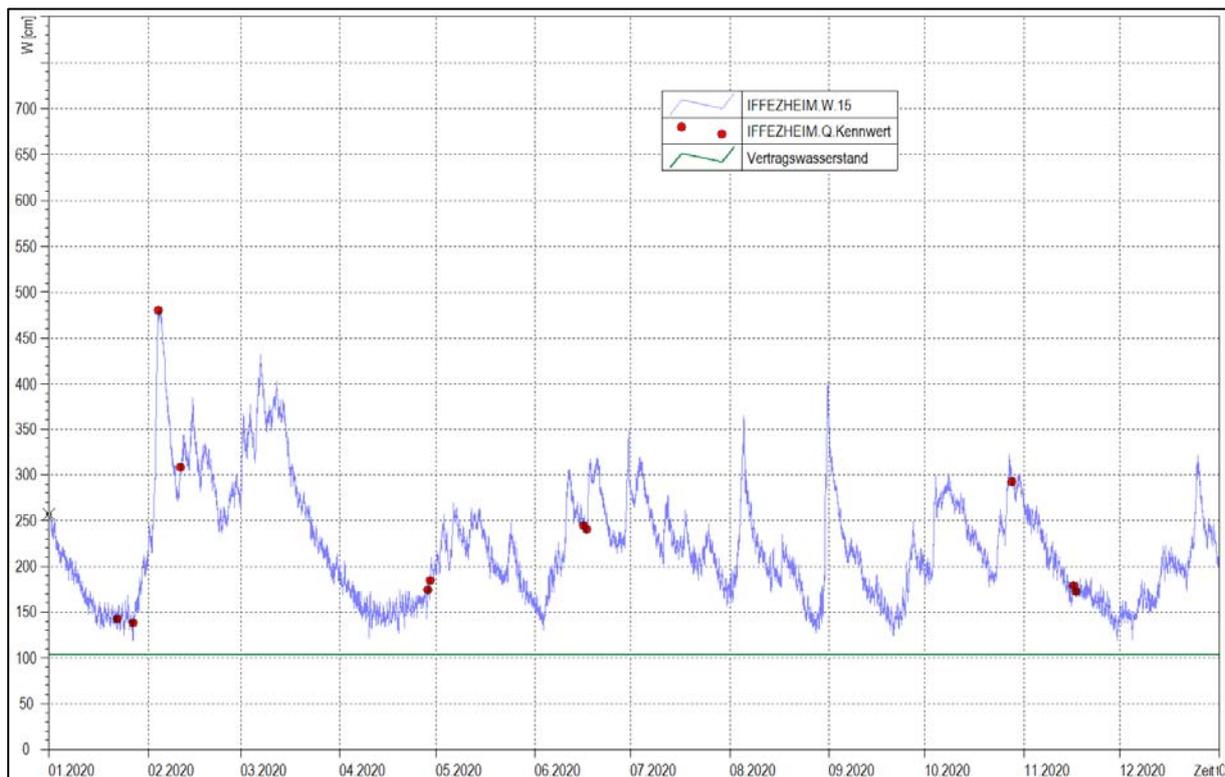
NNW_{KJ2020} = 118 cm am 27.01.2020 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

NNW_{KJ2020} = 137 cm am 27.01.2020 (kleinster Tagesmittelwert)

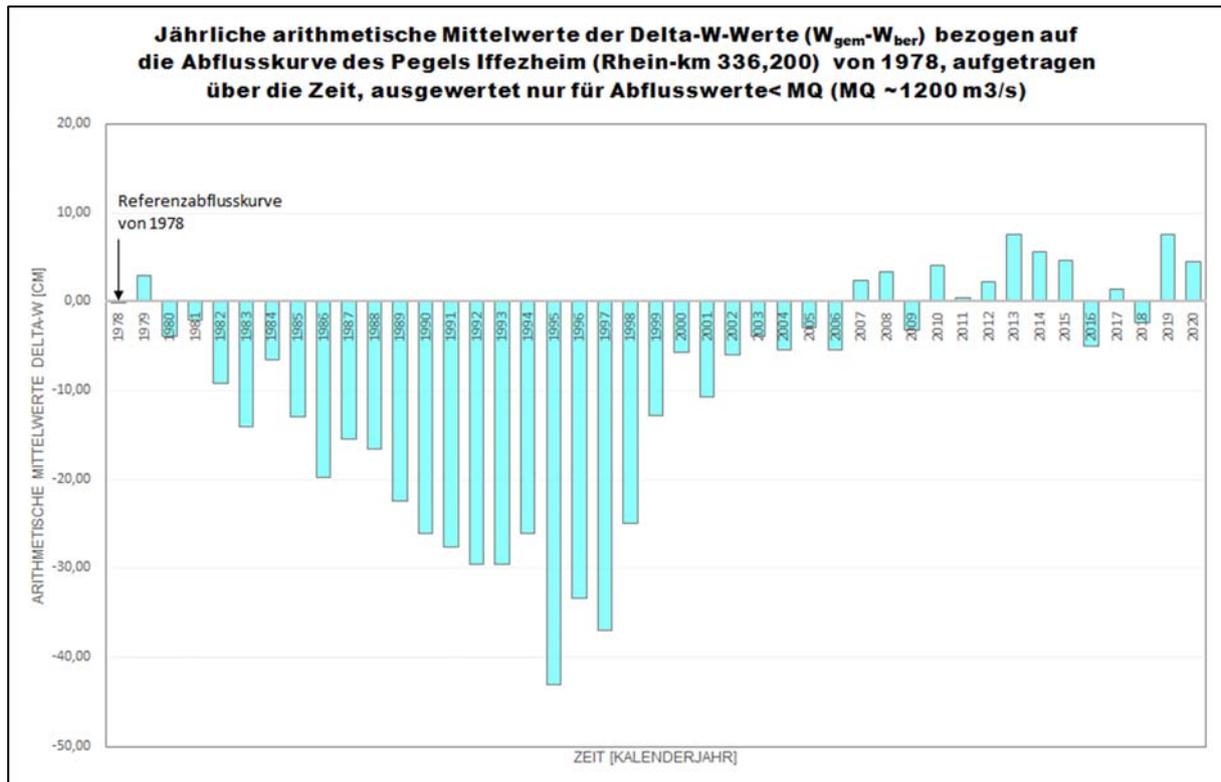
MW_{KJ2020} = 221 cm (zum Vergleich MW_{2011/2020} (KJ) 239 = cm)

HHW_{KJ2020} = 482 cm am 03.02.2020 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)

Die Abflussfülle betrug im Kalenderjahr 2020 ca. 33,3 Mrd. m³ bei einem Mittel von 36,7 Mrd. m³ in den letzten 10 Jahren (2011/2020).



11 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,200) im Jahre 2020 durchgeführt. Hiervon waren 8 Messergebnisse kleiner 1.200 m³/s. Die 11 Messergebnisse lagen zwischen 648 und 2.770 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 22.01. und 17.11.2020 (siehe 1. Grafik).



Alle Abflussmessungen < 1200 m³/s (< ca. 250 cm am Pegel) wurden in den Monaten Januar, April, Juni und November gemessen. Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) dieser Messungen bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) beträgt für das Jahr 2020 **+ 4,6 cm**.

PROTOKOLL 21

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2020-I-19)

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 deutschen Rhein
in 2020 – 2021**

| 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 2020 betrug 130.349 m³. Geschätzte Zugabemenge für 2021 beträgt 185.000 m³. | Keine |
| 2 | Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim | 336,00 – 352,00 | Lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weiterer Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2020 wurden im Bereich von Rheinkilometer 336,15 bis Rheinkilometer 352,07 0 m³ Wasserbausteine eingebaut. Für das Jahr 2021 ist ein Einbau von 260 m³ Sohlstabilisierungsmaterial geplant. | Keine |
| 3 | Bau einer Liegestelle Mannheim | 430,07 – 430,63 | Beginn: Mai 2020 Ende: Februar 2021 Liegestelle mit Dalben und Autoabsetzplatz | Vermeidung von Sog- und Wellenschlag |
| 4 | Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld | 757,70 – 763,60 | Planungsphase; Baubeginn Sommer 2021 | Wahrschau, Vorsicht im Baustellenbereich |
| 5 | Geschiebezugabe Mittlerer Niederrhein, Staffel 4 | 753,00 – 759,70 759,70 – 763,50 | Bauausführung | Keine |
| 6 | Geschiebezugabe Unterer Niederrhein, Staffel 3 | 808,00 – 858,00 | Vergabephase; Baubeginn Sommer 2021 | Keine |
| 7 | Streckenregulierung im Bereich Obermörmtter bis Rees | 832,00 – 839,00 | Bauausführung, Restarbeiten | Keine |

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2020 – 2021**

| Nr. | Baumaßnahme | Rhein-km | Beschreibung der Maßnahme | Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit |
|--|-----------------------------|-----------|---|--|
| Maßnahmen auf der Waal | | | | |
| 1. | Übernachtungshafen Spijk | 860 | Bau eines Übernachtungshafens. Kapazität rund 50 Liegeplätze. Ausführung: 2021-2023 | keine Behinderungen für die Schifffahrt |
| 2. | Sohlstabilisierung Nimwegen | 884 | Wegnehmen der Unebenheiten in der Sohlstabilisierung, die die verfügbare Abladetiefe eingeschränkt haben. Ausführung 2020 -> abgeschlossen | einige Behinderungen während der Arbeiten |
| | | | | |
| Maßnahmen auf dem Pannerdensch Kanaal | | | | |
| 1. | Buhnenabsenkung | 867 - 874 | Buhnen- und Uferabsenkung Ausführung: 2021 – 2023 | einige Behinderungen während der Arbeiten |
| | | | | |
| Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek | | | | |
| | | | | |

PROTOKOLL 22

Abbruch der Bogenbrücke über die Lek in der Nähe von Vianen bei Rhein-km 951,700

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Abbruch der Brücke bei Vianen Rhein-km 951,700 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

Anlage

Abbruch der Bogenbrücke über die Lek in der Nähe von Vianen bei Rhein-km 951,700

Beantragter Beschluss

Es wird um Zustimmung gebeten, die Schifffahrt auf dem Lek für eine Dauer von maximal 12 aufeinanderfolgenden Stunden an einem Wochenende im 4. Quartal 2021 zu sperren.

Ort

Sperrung der Wasserstraße „Lek“ bei Vianen (Rhein-km 951,700), Teil der Strecke Amsterdam – Rotterdam (orangefarbener Teil der Wasserstraße in Abbildung 1).

Die Strecke Basel – Rotterdam sowie die Strecke Basel – Amsterdam sind von dieser Sperrung nicht betroffen (grün eingezeichnete Strecken in Abbildung 1).



Abbildung 1

Beschreibung des Ortes und der Art der Arbeiten

Die alte Bogenbrücke über dem Fluss Lek (Teil der Gewässer der Mannheimer Akte) steht schon seit Jahren auf der Vorschlagsliste, um ihren Abbruch durchzuführen. Bis zum heutigen Tage war jedes Mal unklar, ob diese Brücke nicht doch einer anderen Nutzung zugeführt werden könnte. Die Entscheidung, die Brücke abzureißen, ist inzwischen jedoch gefallen.

Die Brücke kreuzt den Fluss Lek bei Vianen auf der Höhe von Rhein-km 951,700.



Abbildung 2

Nachfolgend werden die für den Schifffahrtsverkehr relevanten Phasen erläutert.

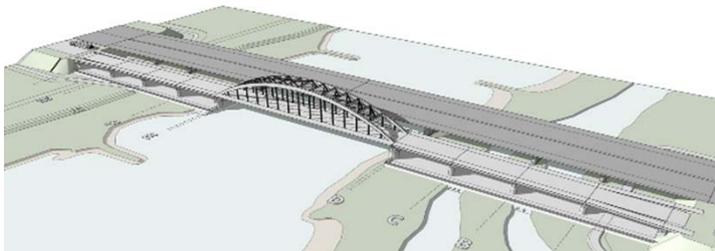


Abbildung 3

Phase 1:

Die Abbrucharbeiten werden so weit wie möglich von der Landseite aus durchgeführt werden. Während der ersten Phase wird die Überspannung (Ort 1 in Abbildung 6) von den Widerlagern abgekoppelt.

Phase 2:

Nachdem die Überspannung vollständig losgelöst wurde, wird ein Ponton unter die Brücke gefahren, und die gesamte Überspannung wird sodann auf den Ponton geschraubt.

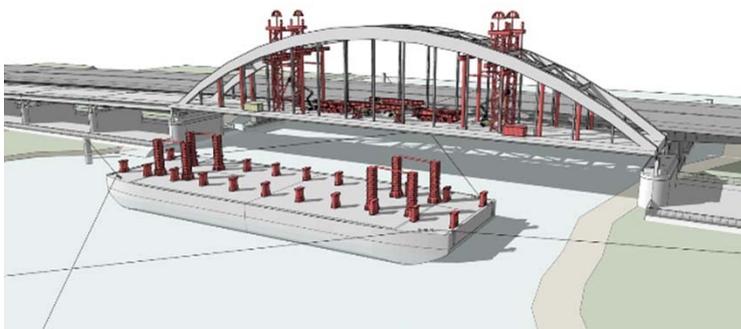


Abbildung 4

Phase 3:

Danach wird die Überspannung auf dem Ponton zum Vorhafen der Beatrix-Schleuse (*Beatrixsluis*) (Position 2 in Abbildung 6) gefahren. Hier wird die Bogenkonstruktion dann so demontiert, dass die Durchfahrt unterhalb der Jan Blanken-Brücke (*Jan Blankenbrug*) (Autobahn A2, Ort 3 in Abbildung 6) gewährleistet werden kann.

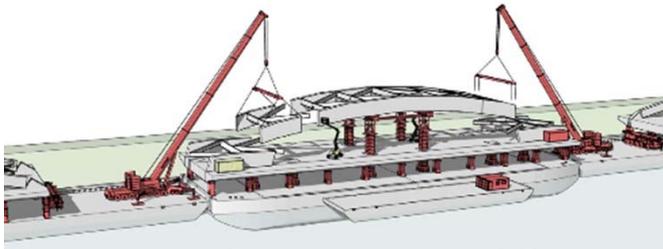


Abbildung 5

Phase 4:

Der Ponton mit dem Bogenteil wird nach Schiedam transportiert (flussabwärts), wo die weitere Demontage stattfinden wird.



Abbildung 6

PROTOKOLL 23

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

- von der Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften in ihren Vertragsstaaten, die in den Anlagen aufgeführt sind,
- von Entscheidungen ihrer Ausschüsse und Arbeitsgruppen, die aufgrund von Beschlüssen delegiert worden sind und die in den Anlagen aufgeführt sind sowie
- von der Nichtverlängerung von Anordnungen vorübergehender Art.

Anlagen

Anlagen zu Protokoll 23

1. **Polizeiverordnung:** Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung der Verordnung, von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
 Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften
 Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

| Protokoll | Inhalt | *) | Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten | In Kraft gesetzt in | | | |
|-------------|--|----|---------------------------------------|---------------------|------------|-----------|------------|
| | | | | D | F | NL | CH |
| 2000-III-19 | §§ 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 |
| 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 |
| 2019-I-10 | Definitive Änderung der RheinSchPV - § 14.05 Bingen | I | 1.12.2019 | 8.11.2019 | 21.12.2020 | 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 | 21.12.2020 | | 16.8.2019 |
| 2019-II-16 | Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und RheinSchUO (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden | I | 1.12.2020 | 2.6.2020 | 14.11.2020 | | 12.2.2020 |
| 2019-II-17 | Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“ | I | 1.12.2020 | 2.6.2020 | 14.11.2020 | | 12.2.2020 |
| 2019-II-18 | Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11) | I | 1.12.2019 | 2.6.2020 | 14.11.2020 | | 12.2.2020 |
| 2020-I-12 | Definitive Änderungen der RheinSchPV - Meldepflicht (§§ 1.10a Nummer 1, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, 2.05 Nummer 1, 12.01) | I | 1.12.2021 | 1.12.2021 | | | |
| 2020-I-13 | Definitive Änderungen der RheinSchPV) - Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (§§ 1.08, 7.01) | I | 1.12.2020 | 15.9.2020 | 28.4.2021 | | 26.11.2020 |
| 2020-I-14 | Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07) | W | 1.12.2020 | 26.8.2020 | 28.4.2021 | | 26.11.2020 |
| 2020-II-19 | Definitive Änderungen der RheinSchPV - Anzeige von Unfällen (§§ 1.16 und 1.17) | I | 1.12.2021 | 1.12.2021 | | | |

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

| Protokoll | Inhalt | *) | Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten | In Kraft gesetzt in | | | |
|------------|--|----|---------------------------------------|---------------------|---|----|----|
| | | | | D | F | NL | CH |
| 2020-II-22 | 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 2021/1) | I | 1.1.2022 | 1.1.2022 | | | |

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

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

Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

| 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 | | 19.8.2020 | 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 | 8.11.2019 | | 21.12.2020 | 1.1.2020 | 16.8.2019 |
| 2020-II-22 | 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 2021/1) | I | 1.1.2022 | | | | | |

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

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

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

Inkraftsetzung der Verordnung, von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

| Protokoll | Inhalt | *) | Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten | In Kraft gesetzt in | | | | |
|------------|---|----|---------------------------------------|---------------------|---|------------|------------|------------|
| | | | | D | B | F | NL | CH |
| 2011-I-8 | Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse | I | 1.10.2011 | 24.12.2011 | | 4.4.2012 | 1.10.2011 | 20.6.2011 |
| 2011-I-10 | Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse | I | 1.10.2011 | 24.12.2011 | | 4.4.2012 | 1.10.2011 | 15.6.2011 |
| 2011-II-16 | Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses | I | 1.7.2012 | 1.7.2012 | | 4.9.2012 | 1.7.2012 | 16.12.2011 |
| 2012-II-11 | Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse | I | 1.1.2013 | 21.3.2014 | | 30.1.2015 | 24.5.2013 | 29.11.2012 |
| 2012-II-12 | Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02) | I | 1.12.2013 | 21.3.2014 | | 27.1.2015 | 24.5.2013 | 15.2.2013 |
| 2014-II-13 | Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 Buchstabe a RheinSchPersV | I | 1.12.2015 | 29.7.2015 | | 1.2.2016 | 11.12.2015 | 6.1.2015 |
| 2015-I-7 | Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung | I | 1.7.2016 | 24.9.2015 | | 1.2.2016 | 1.7.2016 | 19.6.2015 |
| 2015-I-10 | Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV) | I | 1.8.2015 | 1.7.2016 | | 21.10.2015 | 1.8.2015 | 19.6.2015 |
| 2015-I-11 | Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a | I | 1.7.2016 | 1.7.2016 | | 12.5.2017 | 1.7.2016 | 19.6.2015 |
| 2015-II-14 | Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nr. 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 |

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

***) Gegenstandslos.

| Protokoll | Inhalt | *) | Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten | In Kraft gesetzt in | | | | |
|------------|--|----|---------------------------------------|---------------------|---|------------|-----------|-----------|
| | | | | D | B | F | NL | CH |
| 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 | | 19.8.2020 | 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 | | 21.12.2020 | 1.1.2020 | 16.8.2019 |
| 2020-II-22 | 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 2021/1) | I | 1.1.2022 | 1.1.2022 | | | | |

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

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

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

| | | |
|---|--|----------------------|
| B | 1. Medisch centrum Antwerpen Italielei 4 B-2000 ANTWERPEN https://www.health.belgium.be/nl/medex-medisch-centrum-antwerpen | T. 00 32 2 524 97 97 |
|---|--|----------------------|

(...)

| | | |
|---|--|---------------------|
| B | 12. CLB GO! Antwerpen Ruggeveldlaan 471 B-2100 DEURNE (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) | T. 00 32 3232 23 82 |
|---|--|---------------------|

(...)

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von Schifferdienstbüchern

(...)

| Belgien | | +32 |
|---|---|--|
| Binnenvaartloket | Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1 2900 Schoten | Tel. 011 24 40 83 |
| | Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1 9030 Gent | Tel. 09 292 12 95 binnenvaartcommissie@ vlaamsewaterweg.be |
| Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables | Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège | Tel. 04 231 65 35 guichet.navigation @spw.wallonie.be |

(...)

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

(...)

| N° d'ordre lf. Nr. Nr | Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus | Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut | Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring |
|-----------------------------|--|---|---|
| NL-002 ¹ | Basiscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen | Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl | siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV) |

(...)

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

(...)

| N° d'ordre lf. Nr. Nr | Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus | Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut | Modèle ou désignation de l'attestation Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung Model of omschrijving van de verklaring |
|-----------------------------|--|---|---|
| NL-002 ² | Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen | Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl | siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV |

(...)

¹ Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2022

² Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2022

Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen

(...)

| Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr. | Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie | Désignation Bezeichnung Verklaring | Modèle Muster Model | Observations Bemerkungen Opmerkingen |
|--|---|--|--|--|
| NL-102 ¹ | Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31(0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl | Basisleergang in Erster Hilfe | siehe Anlage C2 zur Rhein- SchPersV ² | |

(...)

Anhang 5a zur Dienstanweisung Nr. 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

(...)

| Staat, lfd. Nr. | Ausbildungsstelle | Kontakt | Muster |
|--------------------|--|--|---|
| NL-02 ³ | Nautiek Trainingen Frontstraat 2 NL-5405 PB Uden | Tel: +31(0)413-332153 Fax: +31 (0)413-375345 info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl | siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV ⁴ |

(...)

¹ Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2022

² Diese Bescheinigung kann in das Bescheinigungsbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schiffahrtspersonal auf dem Rhein aufgenommen werden.

³ Gültig vom 17. Februar 2021 bis zum 17. Februar 2022

⁴ Diese Bescheinigung kann in das Bescheinigungsbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schiffahrtspersonal auf dem Rhein aufgenommen werden.

4.2 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

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

(...)

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Plomben Nr.: NT14

Snijder Scheepselektro b.v.
De Grote Kranerweerd 10
NL-8064 PE Zwartsluis
Plomben Nr.: NT20

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 2
D-79588 Efringen-Kirchen

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Technik-Service T. Schwerdtfeger
Beulerweg 5
D-56729 Münk

Radio Holland Netherlands B.V.
Droogdokweg 71
NL-3089 JN Rotterdam
Plomben-Nr.: RH

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

| 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 |

(...)

JVL Scheepselektronica V.O.F.
Rivierdijk 364
NL-3361AW Sliedrecht
Plomben-Nr. M09

Snijder Scheepselektro b.v.
De Grote Kranerweerd 10
NL-8064 PE Zwartsluis
Plomben Nr.: M28

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Plomben-Nr.: M32

Radio Holland Netherlands B.V.
Droogdokweg 71
NL-3089 JN Rotterdam
Plomben-Nr.: M55

PROTOKOLL 24

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2020

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2020,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft PWC über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2020,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 25

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2020

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2020.

Anlage

**Tätigkeitsbericht
der Zentralkommission 2020**

**I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION
UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2020**

PRÄSIDENTSCHAFT²⁰ UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

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 seit dem 1. Januar 2020 als Präsident der ZKR.



Herr ALABRUNE, Leiter der Rechtsabteilung im Ministerium für Europa und Auswärtige Angelegenheiten, Leiter der französischen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. Januar 2020 als **Vizepräsident** der ZKR.



DELEGATIONEN

Frau BOULDOUYRÉ, Leiterin des Büros für Binnenschiffsverkehr der Generaldirektion für Infrastruktur, Verkehr und Meeresfragen des Ministeriums für ökologischen und solidarischen Wandel, wurde mit Wirkung zum 27. Februar zur Kommissarin von Frankreich bei der ZKR ernannt und ist Nachfolgerin von Frau PEIGNEY-COUDERC, die andere Aufgaben übernommen hat.

Frau HERRMANN vom Referat „Internationale Binnenschiffahrtspolitik, Sicherheit und Umweltschutz in der Binnenschiffahrt, Sportschiffahrt“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde mit Wirkung zum 3. März zur stellvertretenden Kommissarin bei der ZKR bestellt und ist Nachfolgerin von Herrn KLICHE, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr GERHARDT vom „Referat Internationale Binnenschiffahrtspolitik, Sicherheit und Umweltschutz in der Binnenschiffahrt, Sportschiffahrt“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde mit Wirkung zum 21. April zum Stellvertretenden Kommissar bestellt und ist Nachfolger von Herrn HÄUSLER, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr KÖRSCHGEN vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilung Sicherheit, Sektion Schiffahrt, wurde zum Kommissar der schweizerischen Delegation bei der ZKR mit Wirkung zum 1. August bestellt und ist der Nachfolger von Herrn KRATZENBERG, der in den Ruhestand getreten ist.

²⁰ <https://www.ccr-zkr.org/files/documents/cpresse/cp20200111de.pdf>

Frau GÖHLICH, Juristin beim Schweizerischen Seeschiffahrtsamt des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten, hat seit dem 18. September vorübergehend das Amt der Stellvertretenden Kommissarin bei der ZKR übernommen, da der Stellvertretende Kommissar Herr MARTIN mit anderen Aufgaben betraut wurde.

Herr Fabrice DALY, Leiter der Abteilung Infrastruktur und Transport des Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Studien- und Kompetenzzentrum für Risiken, Umwelt, Mobilität und Raumplanung - CEREMA) wurde als Nachfolger von Herrn PIET, der mit anderen Aufgaben betraut wurde, zum Stellvertretenden Kommissar Frankreichs bei der ZKR mit Wirkung zum 12. November ernannt.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellte sich somit zum Ende des Jahres 2020 wie folgt dar:

DEUTSCHLAND

| | | |
|------------------------------|------|----------|
| Kommissare: | Herr | WEHRMANN |
| | Herr | HEINZ |
| | Herr | HÖNEMANN |
| | Frau | SCHÄFER |
| Stellvertretende Kommissare: | Frau | HERRMANN |
| | Herr | GERHARDT |

BELGIEN

| | | | |
|------------------------------|------|---------------|------------------|
| Kommissare: | Herr | TILEMANS | Präsident |
| | Frau | HOET | |
| | Herr | LEDENT | |
| | Herr | VAN DEN BORRE | |
| Stellvertretende Kommissare: | Frau | COENEN | |
| | Herr | DE SPIEGELEER | |

FRANKREICH

| | | | |
|------------------------------|------|------------|----------------------|
| Kommissare: | Herr | ALABRUNE | Vizepräsident |
| | Frau | BOULDOUYRÉ | |
| | Herr | LEANDRI | |
| | Frau | MASSON | |
| Stellvertretende Kommissare: | Herr | ORTOLLAND | |
| | Herr | DALY | |

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 | KÖRSCHGEN |
| Stellvertretende Kommissare: | Frau | MUNGENAST |
| | Frau | GÖHLICH |

Die Leitung des Sekretariats stellte sich zu dem Zeitpunkt wie folgt dar:

| | | |
|-------------------------------------|------|--------------------------------|
| Generalsekretär: | Herr | GEORGES |
| Stellvertretende Generalsekretärin: | Frau | MOOSBRUGGER |
| Chefingenieur: | Herr | PAULI (bis 30. Juni 2020) |
| | Herr | WISSELMANN (seit 1. Juli 2020) |

II) AKTIVITÄTEN DER ZENTRAKKOMMISSION

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

a) **Plenarsitzungen**

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR

In Anbetracht der außerordentlichen Umstände aufgrund der Covid-19-Pandemie und der Reisebeschränkungen hielt die Zentralkommission erstmals ihre ordentliche Frühjahrssitzung am 4. Juni unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS online ab. Folgende Organisationen und Beobachterstaaten waren vertreten:

Zwischenstaatliche Organisationen:

- für die Europäische Kommission, Frau KOPCYNKA, Herr VAN HONACKER,
- für die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins, Frau SCHULTE-KELLINGHAUS,
- für die Donaukommission, Herr SEITZ,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER.

Beobachterstaaten:

- Österreich, Frau HOFBAUER,
- Tschechische Republik, Herr DABROWSKI,
- Luxemburg, Herr NILLES.

Die ersten zwei Punkte der Sitzung fanden in Anwesenheit der nachstehenden anerkannten Verbände und ihrer Vertreter statt:

- CEFIC, Herr PATERNOSTRE,
- CEMT, Herr TELESKA,
- EDINNA, Herr MINTJES,
- ERSTU, Herr HEBENSTREIT und Herr MAASSEN,
- ETF, Herr KERKHOF,
- IVR, Frau KLOOTWIJK-DE VRIES,
- ESO, Herr KESTER und Herr VAN LANCKER,
- SEA EUROPE, Herr TYTGAT,
- UECC, Herr FÜEG,
- EBU, Frau HACKSTEINER.

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST

Infolge der weiteren Ausdehnung der Pandemie im zweiten Halbjahr hielt die Zentralkommission ihre ordentliche Herbstsitzung erneut online am 2. und 3. Dezember unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS ab.

Die Sitzung am 2. Dezember fand in eingeschränkter Zusammensetzung statt.

Am 3. Dezember war die Sitzung öffentlich, in Anwesenheit der nachstehenden Vertreter der Beobachterstaaten, der zwischenstaatlichen Organisationen und der anerkannten nichtstaatlichen Verbände:

Beobachterstaaten:

Luxemburg, Herr NILLES,
Tschechische Republik, Herr DABROWSKI,
Ukraine, Herr TOKATLY.

Zwischenstaatliche Organisationen:

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

Für die nichtstaatlichen anerkannten Verbände:

- PIANC, Herr LEFLER,
- AQUAPOL, Herr OBERLE,
- EDINNA, Herr MINTJES,
- ERSTU, Herr HEBENSTREIT und Herr MAASSEN,
- ETF, Frau CHAFFART,
- EVB, Herr FIORITO,
- IVR, Frau KLOOTWIJK-DE VRIES,
- ESO, Frau RYCQUART, Herr VAN LANCKER und Herr KESTER,
- SEA EUROPE, Herr TYTGAT,
- UECC, Herr FÜEG,
- EBU, Herr GORIS und Frau HACKSTEINER,
- VBW, Herr LOHBECK.

b) Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

AUSSCHÜSSE

Der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS, am 2. Dezember online.

Der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 29. Oktober online.

Der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TILEMANS, am 3. Juni und am 2. Dezember online, und unter dem Vorsitz von Frau Gijsbers (Herr TILEMANS war verhindert) am 7. Oktober online.

Der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 3. Juni, 6. Oktober und am 2. Dezember online.

Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK, am 7. Oktober online.

Der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Frau COENEN, am 29. April und am 14. Oktober online.

Der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE, am 29. April online und unter dem Vorsitz von Frau HERRMANN am 25. Juni (Sondersitzung) und 14. Oktober online.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn HEINZ, am 28. April und 15. Oktober online.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau MUNGENAST, am 10. Juli und 8. Oktober online.

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 2. Juni und am 1. Dezember online.

ARBEITSGRUPPEN

Die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung: unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER vom 18. bis 20. Februar in Straßburg sowie unter dem Vorsitz von Herrn GERHARDT und Herrn BLESSINGER vom 25. bis 27. August online.

Die Arbeitsgruppe RIS: unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER am 3. und 4. März in Straßburg und am 9. Juni, 31. August und 1. September online.

Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung: unter dem Vorsitz von Frau HERRMANN am 27. Februar in Straßburg und am 25. Juni, 24. September und 19. November online.

Die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt: unter dem Vorsitz von Herrn MAURER am 5. März in Straßburg sowie am 16. und 17. September online.

Die Arbeitsgruppe STF: unter dem Vorsitz von Herrn DUPART am 6. Februar in Straßburg und am 15. Juni und 10. September online.

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 27. bis 31. Januar in Genf (Schweiz).

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen: unter dem Vorsitz von Herr LANGENBERG am 31. Januar in Genf (Schweiz).

Die informelle Arbeitsgruppe „Redaktions- und Übersetzungskonferenz“ (ADN) vom 8. und 9. April online.

Die informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN): unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER vom 8. bis 10. Dezember 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 Berufsbefähigungen 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 Herrn DABROWSKI (tschechische Delegation), am 30. April und am 13. Oktober online.

Trotz der ungünstigen Umstände 2020 und ihrer Auswirkungen auf die Erfüllung bestimmter Aufgaben im Rahmen des Vertrags konnten die Arbeiten der ZKR und von CENSI im Allgemeinen wie geplant fortgesetzt werden.

Die durch die Covid-19-Pandemie ausgelöste Krise und ihre gravierenden Auswirkungen auf die europäische Binnenschifffahrt standen im Mittelpunkt der Diskussionen des CESNI. Alle Teilnehmer der CESNI-Sitzung vom 30. April 2020 wollten dem Gewerbe eine gemeinsame und koordinierte Botschaft der Unterstützung in diesen schwierigen Zeiten senden. So wurde ein gemeinsames Schreiben des Präsidenten und des Exekutivsekretärs des Ausschusses am 20. Mai versendet, in dem den CESNI-Mitgliedstaaten empfohlen wird, etwaige Überschreitungen der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen während der Krise nicht zu ahnden. Ferner lautet die Empfehlung an die Branche und die Untersuchungskommissionen, die Untersuchung und Zertifizierung von Schiffen so weit wie möglich fortzusetzen bzw. wieder aufzunehmen.

Im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe wurde eine nichtständige Arbeitsgruppe für Brennstoffzellen in der Binnenschifffahrt gegründet. Parallel hat CESNI die Veröffentlichung eines Merkblatts mit dem Titel „Berichtsvorlage für die Untersuchung des Schiffskörpers“ genehmigt. Schließlich hat der Ausschuss im Oktober 2020 die neue Edition 2021 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet (ES-TRIN).

Im Bereich der Berufsbefähigungen veröffentlichte CESNI eine neue spezielle CESNI/QP -Webseite, Erläuterungen für den ES-QIN 2019 und erste Antworten auf häufig gestellte Fragen (FAQs). Der Ausschuss überprüfte ebenfalls zwei neue Standards:

- **Standards für die grundlegende Sicherheitsausbildung von Decksleuten**
- **Standards für Standardredewendungen in vier Sprachen.**

Die Annahme dieser zwei neuen Standards war für die CESNI Sitzung im April 2021 geplant. Sie werden den Referenzrahmen ES-QIN, den Europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt, ergänzen.

Im Bereich der Informationstechnologien erstellte der CESNI schließlich einen Bericht mit Empfehlungen für die harmonisierte Nutzung und Pflege von RIS-Indexdaten und anderen Referenzdaten, die von RIS-Standards gefordert werden, wie z.B. das Europäische Referenzdatenmanagementsystem (ERDMS) (*European Reference Data Management System*). Der CESNI traf eine Grundsatzentscheidung für die Schaffung eines neuen Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswegweisedienste, genannt ES-RIS, der alle technischen Spezifikationen für Binnenschiffahrtswegweisedienste (Inland ECDIS Standard, Inland AIS Standard, Standard Nachrichten für die Binnenschiffahrt, Standard für elektronische Meldungen und Test Standard für Inland AIS) bündeln soll. Der ES-RIS sollte ebenfalls im April 2021 verabschiedet werden. Die neue Edition 2021 des Test Standards für Inland AIS wurde im Oktober 2020 verabschiedet.

Am 12. Oktober 2020 fand ebenfalls ein CESNI-Workshop zur Datenerhebung über Unfälle in der Binnenschiffahrt statt. Diese Veranstaltung fand online unter Beteiligung von mehr als 70 Gästen und Referenten statt und bot Gelegenheit zum Austausch über heutige Datenerhebungsmethoden, Datennutzung und -analyse, bestehende Schwachpunkte, aber auch bewährte Verfahren und die nächsten Arbeitsschritte.

ARBEITSGRUPPEN VON CESNI

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT) tagte viermal, unter dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn GORGES (französische Delegation) am 25. und 26. Februar in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn BILIC-PRCIC (kroatische Delegation) am 23. und 24. Juni, am 22. und 23. September und am 17. und 18. November online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für elektronische Systeme (CESNI/PT/Elec) unter dem Vorsitz von Herrn VROMANS, Vertreter der GERC (Gruppe der anerkannten europäischen Klassifikationsgesellschaften für die Binnenschiffahrt) tagte am 17. Juni und am 28. Oktober online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für technische Vorschriften für Brennstoffzellen auf Binnenschiffen (CESNI/PT/FC) unter dem Vorsitz von Herrn PAULI (deutsche Delegation) tagte am 9. Juli, 1. September und 22. Oktober online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Fahrgastschiffe (CESNI/PT/Pax) unter dem Vorsitz von Herrn JOORMANN (GERC) tagte am 8. Juli sowie am 20. und 21. Oktober online.

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP) tagte viermal: unter dem Vorsitz von Herrn DABROWSKI (tschechische Delegation) am 6. Februar in Straßburg, danach unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation) am 22. April, 10. September und 4. November online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Qualitätsmanagement (CESNI/QP/QM), ebenfalls unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation) tagte zweimal: am 4. Februar in Straßburg und am 8. September online. Die Experten trafen sich auch viermal im Format einer „Gruppe von Freiwilligen“, am 24. Februar in Duisburg (Deutschland) sowie am 15. Juli, 15. Oktober und 26. November online.

Die Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften (CESNI/QP/CREW) tagte viermal unter dem Vorsitz von Herrn KWAKERNAAT (niederländische Delegation), am 5. Februar in Straßburg und am 21. April online, danach unter dem Vorsitz von Frau LIÉGEOIS (belgische Delegation) am 9. September und am 3. November online.

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 online.

Die vier nichtständigen Arbeitsgruppen von CESNI/TI tagten online während der RIS-Woche vom 23. bis 27. November. Eine allgemeine Sitzung mit den Mitgliedern der 4 nichtständigen Arbeitsgruppen fand ebenfalls am 23. November unter dem Vorsitz von Herrn BRAUNROTH statt.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Nachrichten für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/NtS) unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL (österreichische Delegation) tagte am 24. November online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/ERI), unter dem Vorsitz von Herrn VRIJALDENHOVEN (niederländische Delegation) tagte am 25. November online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für ein elektronisches Kartenanzeige- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/Inland ECDIS) unter dem Vorsitz von Herrn HAUPT (deutsche Delegation) tagte am 26. November online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/VTT) unter dem Vorsitz von Herrn BOBER (deutsche Delegation) tagte am 27. November online.

WICHTIGE ARBEITEN DER ZKR IM JAHR 2020

Covid-19-Pandemie

Die Plenartagung im Frühjahr 2020 ermöglichte einen umfangreichen Austausch über die Auswirkungen der Pandemie auf die Rhein- und europäische Schifffahrt. Im Mittelpunkt der Gespräche standen die Auswirkungen der Corona-Krise auf die Binnenschifffahrt und die Entwicklung von Maßnahmen zur Bewältigung und Überwindung der Krise.

Der Beschluss der ZKR vom 23. März sowie die Umsetzungsmaßnahmen auf nationaler Ebene zur kurzfristigen Begrenzung der negativen Auswirkungen der Pandemie sind vom Gewerbe überaus begrüßt worden. Mit diesem Beschluss, der bis zum 23. September gilt, hatten sich die Mitgliedstaaten der Zentralkommission bekanntlich insbesondere darauf verständigt, die Überschreitung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen, Erklärungen und anderen Dokumenten, die gemäß der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Verordnung über das Schiffspersonal sowie der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung ausgestellt wurden, unter bestimmten Voraussetzungen nicht zu ahnden. Über eine spezielle Internetseite und einen wöchentlichen Newsletter gibt das Sekretariat der ZKR in diesem Zeitraum zudem einen Überblick über die nationalen und internationalen Maßnahmen in Bezug auf die Binnenschifffahrt.

Der Beschluss vom 4. Juni sollte es der ZKR dagegen ermöglichen, möglichst viele Erkenntnisse aus der Krise und dem Umgang mit dieser zu berücksichtigen, um die negativen Auswirkungen im weiteren Verlauf so gering wie möglich zu halten und sich und die Rhein- und Binnenschifffahrt bestmöglich auf eventuelle weitere Krisen vorzubereiten. Dieser wichtige Beschluss, der sämtliche Tätigkeitsbereiche der ZKR (Schiffe, Besatzungen, Infrastruktur, Umwelt, Schifffahrtspolizei, ökonomische und sonstige Analysen) betrifft, enthält klare Anhaltspunkte für die Ausschüsse und das Sekretariat der ZKR, die sich bei ihren Arbeiten mit den anderen Akteuren der Binnenschifffahrt abzustimmen haben.

Zu den kritischsten Momenten der Pandemie in der ersten Jahreshälfte gehörte auch die mehrwöchige Aussetzung der Nachtschichten für die Mitarbeiter an den Oberrheinschleusen, die schließlich am 10. Mai wieder aufgenommen werden konnten. Die Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen war zum einen das Verdienst des tatkräftigen Zusammenwirkens aller Schleusenbetreiber am Oberrhein: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Voies Navigables de France (VNF) und Electricité de France (EDF) sowie deren Mitarbeiter und zum anderen das Ergebnis einer internationalen Koordinierung im Rahmen der ZKR, die sich unermüdlich dafür eingesetzt hat, die Förderung und Freiheit der Rheinschifffahrt gemäß der Mannheimer Akte zu gewährleisten.

Internationale Beziehungen

Die Plenarsitzungen vom 4. Juni und 3. Dezember boten eine weitere Gelegenheit, die Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Kommission (GD MOVE) im Rahmen des derzeitigen europäischen Vertrags (2019-2021), des CESNI oder auch unter dem Gesichtspunkt der allgemeinen politischen Maßnahmen zu erörtern. Mit Blick auf die Modalitäten der künftigen Zusammenarbeit bekundete die ZKR erneut ihr großes Interesse an einer substantiellen, dauerhaften und wirksamen Partnerschaft mit der Europäischen Union.

Auf dem Herbstplenium dankte die ZKR zudem der deutschen EU-Ratspräsidentschaft für die Organisation der hochrangigen Online-Veranstaltung zur Binnenschifffahrt „*Inland Waterway Transport – Key to the Green Deal*“ am 20. November in Zusammenarbeit mit der EBU. Der Generalsekretär der ZKR nutzte diese Konferenz, um kurz die ersten Ergebnisse der „ZKR-Studien über die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt“ vorzustellen. Die ZKR begrüßte ferner die Ankündigung ihres Sekretariats, die Beziehungen zu mehreren Mitgliedern des Europäischen Parlaments und deren Mitarbeitern zu verschiedenen Themen von gemeinsamem Interesse zu stärken. Neben diesen Begegnungen auf europäischer Ebene fand am 29. Oktober mit der Konferenz der Gouverneure und Premierminister der Großen Seen und des Sankt-Lorenz-Stroms (GSGP-Konferenz) auch ein internationaler technischer Austausch zum Thema Automatisierung statt – ein Beleg für die Vitalität der 2019 zwischen den beiden Organisationen unterzeichneten gemeinsamen Absichtserklärung.

Schließlich würdigte die ZKR erneut die konstruktive und kontinuierliche Zusammenarbeit, insbesondere mit den anderen Flusskommissionen, der UNECE, der IKSr und der KHR. Diese traditionellen Kooperationen fanden 2020 durch die gegenseitige Teilnahme an Veranstaltungen und Sitzungen, durch die Veröffentlichung gemeinsamer Dokumente oder auch im Zusammenhang mit der aktuellen Covid-19-Krise ihren Ausdruck.

So veröffentlichten die ZKR und die Moselkommission gemeinsam „Empfehlungen für einheitliche Bußgelder bei Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften auf dem Rhein und auf der Mosel“, auch „Bußgeldkatalog“ genannt. Im Laufe von mehreren gemeinsamen Sitzungen in den Jahren 2018 und 2019 haben die Sachverständigen der beiden Flusskommissionen den Bußgeldkatalog aktualisiert, um darin neue auf dem Rhein und auf der Mosel geltende Vorschriften zu berücksichtigen. Die neue Fassung ist ab sofort auf der Internetseite der ZKR unter <https://www.ccr-zkr.org> und auf der Seite der Moselkommission unter www.moselkommission.org verfügbar.

Arbeiten zu Wirtschaftsfragen

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

Im Jahr 2020 wurden der Jahresbericht der Marktbeobachtung und zwei Halbjahresberichte der ZKR über den Markt der Binnenschifffahrt in Europa veröffentlicht. Seit kurzem veröffentlicht die ZKR ebenfalls einmal jährlich einen thematischen Bericht, dessen Thema in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt wird. All diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor 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 statistischen Daten durch die ZKR geschieht seit Jahren in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführte, von der Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

Aus dem Bericht Market Insight des Monats April zur europäischen Binnenschifffahrt geht hervor, dass sich die Verkehrsleistung auf den Binnenwasserstraßen der Europäischen Union auf 111,2 Milliarden Tonnen-Kilometer (TKM) in den ersten drei Quartalen von 2019 belief. Das Kapitel „Fokus auf Ungarn“ enthält Schlüsselzahlen für dieses Land an der mittleren Donau, in dem Eisenerze, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Metallprodukte die drei größten Gütersegmente ausmachen. Auch wenn der Market Insight die ersten Quartale von 2019 umfasste und im März 2020 abgeschlossen wurde, enthielt er doch ergänzende Angaben über die Ausweitung des Coronavirus in Europa und dessen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt.

Der Bericht Market Insight vom November enthielt Schlüsselzahlen für die europäische Binnenschifffahrt für das erste Halbjahr 2020. Die Covid-Krise hatte einige ernste Auswirkungen auf die Güter- und Fahrgastschifffahrt, es gab aber auch Marktsegmente, die nicht von einem Rückgang betroffen waren. Ein Kapitel des Berichts legte den Fokus auf Österreich, wo die Binnenschifffahrt einen hohen Modal-Split-Anteil bei den Importen aus östlichen Ländern (innerhalb des trimodalen Donau-Korridors) aufweist.

Zur Erinnerung: die vollständigen Berichte können als PDF-Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen oder direkt online eingesehen werden unter www.inland-navigation-market.org.

Jahresbericht 2020

In Fortsetzung ihrer langen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission veröffentlichte die ZKR ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa. Die Veröffentlichung des Jahresberichts ist ein Beispiel für die gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessensvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herr Wojciechowski, Europäischer Koordinator für den Rhein-Alpen-Korridor und der Generalsekretär der ZKR veranschaulichten erneut mit ihren Vorworten die dezidierte europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt erneut einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen in der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2019. Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben eine Steigerung der Beförderungsmengen im Jahr 2019 erschwert. Darüber hinaus hat die Corona-Krise seit Anfang 2020 erhebliche Auswirkungen auf den Sektor. Dieses wichtige Thema wird – auch wenn es die Daten von 2019 nicht betrifft – im Jahresbericht 2020 ebenfalls angeschnitten. Schwerpunkte der Veröffentlichung sind des Weiteren die künftigen Trends des Binnenschifffahrtssektors: der erwartete Einfluss der Energiewende auf die bestehenden Marktsegmente, die Chancen für neue Marktsegmente oder auch die Zukunftsperspektiven von für die Binnenschifffahrt wichtigen Sektoren, wie Stahl, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Baustoffe. Schließlich umfasst der Bericht unter anderem Informationen über die Transportnachfrage auf den Binnenwasserstraßen, den Containertransport, die Frachtraten, die Flotte, die Beschäftigung, Flusskreuzfahrten und die Binnengüterschifffahrt in den Binnen- und Seehäfen.

Thematischer Bericht 2020/2021 über den Arbeitsmarkt in der europäischen Binnenschifffahrt

Das Jahr 2020 stand auch im Zeichen der Vorbereitung des zweiten thematischen Berichts über den Arbeitsmarkt in der europäischen Binnenschifffahrt in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission. Das Monitoring der Arbeitsmarktindikatoren in einem bestimmten Markt ist besonders relevant, um die Lage des Humankapitals in diesem Sektor und seine zukünftige Entwicklung zu beurteilen. Das Humankapital bleibt eine der wichtigsten Ressourcen und eine fundamentale Vorbedingung für eine qualitativ hochwertige Leistung und das Wirtschaftswachstum eines Sektors. Da zu diesem Thema aktuell kein Bericht mit detaillierten Daten auf Ebene des Binnenschifffahrtssektors verfügbar ist, wurde beschlossen, einen solchen thematischen Bericht zu erstellen, um die Kenntnisse über den europäischen Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt zu verbessern und die gesammelten Informationen auszutauschen.

Regulierungsarbeiten

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein

Auf ihrer Frühjahrsplenartagung hat die ZKR beschlossen, zum 1. Dezember 2021 die elektronische Meldepflicht auf dem Rhein für alle Fahrzeuge und Sondertransporte auszuweiten, die unter § 12.01 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) fallen.

In ihrem Beschluss 2020-I-12 hat die ZKR sämtliche hierzu nötigen Änderungen der RheinSchPV verabschiedet. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge und Verbände eine Meldepflicht vor: Der Schiffsführer oder Dritte müssen den zuständigen Behörden Informationen über das Fahrzeug oder den Verband, über die beförderten Güter und die Fahrt melden. Mit diesen Meldungen sollen die Behörden vor allem über die nötigen Informationen verfügen, um bei Havarien effizient handeln zu können. In § 12.01 der RheinSchPV wird definiert, welche Fahrzeuge unter die Meldepflicht fallen, welche Daten gemeldet werden müssen und auf welchem Weg die Meldung erfolgen soll (per Sprechfunk, telefonisch, schriftlich, elektronisch) und zu welchem Zeitpunkt und an welchem Ort die Meldung erfolgen muss.

Somit wird die elektronische Meldepflicht, die sich bisher nur auf Verbände und Fahrzeuge, die Container beförderten sowie auf Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord galt, auf alle Fahrzeuge und Spezialtransporte gemäß § 12.01 Nummer 1 der RheinSchPV ausgeweitet. Folgende Kategorien fallen in Zukunft unter die ausgeweitete Meldepflicht auf dem Rhein: Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt; Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m; Kabinenschiffe; Seeschiffe; Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben; Sondertransporte nach § 1.21. Elektronisches Melden trägt zu einer erheblichen Verringerung des Verwaltungsaufwands bei, da die Nutzung von Sprechfunk weitgehend reduziert wird. Außerdem entfällt bei den zuständigen Behörden die manuelle Eingabe von Daten, die aktuell noch über Sprechfunk übermittelt werden. Und schließlich wird dieser Beschluss auch die Sicherheit der Rheinschiffahrt erhöhen, da die Informationsübermittlung verlässlicher wird.

Arbeiten im Zusammenhang mit Schifferpatenten und Besatzungen

Auf der Frühjahrsplenartagung betrafen die Gespräche über Schifferpatente und Besatzungen insbesondere den Stand der Arbeiten des STF-Ausschusses sowie die Übermittlung des Entwurfs der überarbeiteten Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) an die Europäische Kommission im Dezember 2019 und den darauffolgenden Austausch. Die Annahme des Beschlusses zur Revision der ZKR-Verordnung war zu dem Zeitpunkt für Dezember 2020 geplant. Dies konnte aber nicht realisiert werden. Die ZKR hat sich zum Ziel gesetzt, folgende Meilensteine zu erreichen:

- Die Anpassung der Rahmenregelwerke der ZKR und der EU,
- Die Integration des vom CESNI entwickelten Standards ES-QIN (Europäischer Standard für Qualifikationen in der Binnenschiffahrt),
- Die gemeinsame Nutzung der europäischen Datenbank (ECDB),
- Das zeitgleiche Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2017/2397 und der RheinSchPersV am 18. Januar 2022.

Für die ZKR ist es unabdingbar, die Einheit des Rheinregimes sicherzustellen sowie die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt zu gewährleisten.

Anpassung der ZKR-Verordnung zur Berücksichtigung der neuen Edition des ES-TRIN

Der CESNI hat kürzlich eine neue Edition des ES-TRIN (2021/1) angenommen, die insbesondere Vorschriften für Lithium-Ionen-Akkumulatoren, die Senkung der beiden Lärmgrenzwerte für Schiffe in Fahrt und stillliegende Schiffe sowie tragbare Feuerlöscher enthält. Diese Vorschriften wurden in enger Abstimmung mit dem Gewerbe entwickelt.

Auf der Herbstplenartagung fasste die ZKR einen Beschluss zur gleichzeitigen Änderung der drei Verordnungen ([RheinSchUO](#), [RheinSchPV](#) und [RheinSchPersV](#)), um auf den ES-TRIN 2021/1 zu verweisen. Hintergrund dafür ist der mit der Europäischen Union abgestimmte Ansatz, wonach der ES-TRIN 2021/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2022 mittels Verweises im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU in Kraft gesetzt wird.

Die Umsetzung einheitlicher technischer Vorschriften für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union steht auch im Einklang mit dem Willen der ZKR, die Fäden der politischen Steuerung im Bereich der Binnenschiffahrtsgesetzgebung auf europäischer Ebene enger zusammenlaufen zu lassen und ermöglicht es, die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt weiter zu verbessern.

Annahme der neuen Regelung des Beschwerderechts

Ebenfalls auf der Herbstplenartagung nahm die Zentralkommission die neue Regelung des Beschwerderechts und den zugehörigen Erläuterungsbericht an. Gemäß Artikel 45 Buchstabe a der Revidierten Rheinschiffahrtsakte (oder „Mannheimer Akte“) gehört zu den Aufgaben der ZKR auch die Prüfung von Beschwerden. Diese Beschwerden können die Anwendung der vorgenannten Rheinschiffahrtsakte sowie die Ausführung der von den Mitgliedstaaten der ZKR vereinbarten Verordnungen und Maßregeln betreffen.

Die erste und bisherige Fassung der Regelung des Beschwerderechts stammt aus dem Jahr 1992. Ihr Zweck bestand in der Einführung eines Beschwerdeprüfungsverfahrens und in der Festlegung von Regeln für die Bezeichnung von Berichterstatern für die eingereichten Beschwerden. Mit der 2016 eingeleiteten Neufassung des Beschwerderechts sollte vor allem die Natur des als außergerichtliches und „diplomatisches Rechtsmittel“ definierten Beschwerderechts besser zum Ausdruck gebracht werden, das nicht darauf abzielt, über einen konkreten Fall zu befinden, sondern darauf, die Mannheimer Akte anlässlich eines Rechtsstreites auszulegen. Da diese Auslegung durch die Vertragsstaaten der Mannheimer Akte erfolgt, hat sie verbindlichen Charakter.

Arbeiten zur Automatisierung

Steuerung und Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Navigation im Kleinen Schifffahrtsausschuss (RN)

Die ZKR hat entschieden, die Arbeiten zur automatisierten Navigation im Kleinen Schifffahrtsausschuss (RN) zu bündeln, dessen Mandat entsprechend aktualisiert wurde. Ziel ist es, die naturgemäß komplexen, vielschichtigen und bereichsübergreifenden Fragen in einem einzigen Gremium zu behandeln.

Mit dieser Grundsatzentscheidung werden auch folgende Ziele verfolgt:

- Die Bewertung der automatisierten Schifffahrt als Ganzes auf der Ebene des Rheins und nicht auf sektoraler Basis.
- Die Sichtbarkeit der Arbeiten für das Gewerbe und die Träger von Pilotprojekten, die auf der wichtigsten europäischen Binnenwasserstraße Versuche durchführen möchten.
- Die Sicherheit und die Prosperität der Rheinschifffahrt zu garantieren.
- Die Bewertung der automatisierten Navigation als ein geeigneter Beitrag, nicht nur für mehr Sicherheit auf dem Rhein, sondern auch für eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt.
- Die Bündelung der Ressourcen der ZKR, um bereichsübergreifende Fragen der Automatisierung zu behandeln.

In diesem Kontext wird der Kleine Schifffahrtsausschuss

- sämtliche Fragen im Zusammenhang mit der Automatisierung unter Einbeziehung der Sachverständigen der verschiedenen Bereiche (je nach behandeltem Thema: Technik, Nautik, Personal, rechtliche Fragen...) bearbeiten,
- und die Anträge auf Genehmigung von Pilotprojekten prüfen und Beschlussentwürfe erarbeiten, die zeitlich befristete Abweichungen von den Bestimmungen der Verordnungen der ZKR im Rheinkorridor genehmigen.

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

Auf der Herbstplenartagung 2018 hatte die ZKR die [erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt](#) mit einer befristeten Gültigkeit bis zum 31. Dezember 2020 angenommen ([Beschluss 2018-II-16](#)).

Die internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt wird von Pilotprojekten in der Binnenschifffahrt, nationalen Behörden und internationalen Institutionen wie der UNECE oder dem Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC) häufig genutzt. Zudem hat der Polizeiausschuss ein Verzeichnis von Pilot- und Forschungsprojekten erstellt, das regelmäßig aktualisiert wird und auf folgender Internetseite eingesehen werden kann: automation.ccr-zkr.org. Derzeit gibt es in den Mitgliedstaaten der ZKR 27 nationale und internationale Projekte.

Der Polizeiausschuss hat eine Gruppe von Freiwilligen zur Aktualisierung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt eingesetzt. Diese Aufgabe ist jedoch komplex und erfordert mehr Zeit, damit die Sachverständigen einen konkreten Vorschlag zur Überarbeitung der derzeitigen Definition vorlegen können. Die ZKR beschloss daher, die Gültigkeitsdauer der Definition bis zum 31. Dezember 2022 zu verlängern.

Arbeiten zu Infrastruktur- und Umweltfragen

Reduzierung der Emissionen in der Binnenschifffahrt: erster Entwurf der ZKR-Roadmap zur Konsultation der Beteiligten vorgelegt

Wie erinnerlich wurden in der [Mannheimer Ministererklärung](#) vom 17. Oktober 2018 ehrgeizige Ziele zur Reduzierung der Emissionen von Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen in der Binnenschifffahrt bis 2035 und 2050 festgelegt. Mit der Unterzeichnung dieser Erklärung beauftragten die für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister der Mitgliedstaaten die ZKR mit der Ausarbeitung einer Roadmap zur Erreichung dieser Ziele.

Der Entwurf der Roadmap wurde auf der Plenartagung im Dezember erstmals vorgestellt, womit ein weiterer Meilenstein bei der Umsetzung der Mannheimer Erklärung gesetzt wurde. Die Hauptakteure der europäischen Binnenschifffahrt hatten so die Möglichkeit, zu diesem wichtigen Thema der Emissionsreduzierung und insbesondere zum Entwurf der Roadmap beizutragen. Im zweiten Halbjahr 2021 wird eine weitere Konsultation stattfinden, deren Format noch festzulegen ist. Die Annahme der Roadmap durch die ZKR soll auf der Herbstplenartagung im Dezember 2021 erfolgen.

Die Roadmap ist ein wichtiges politisches Instrument für die Energiewende und eine umweltfreundlichere Binnenschifffahrt, das von der ZKR regelmäßig überarbeitet werden soll. Sie wird insbesondere die endgültigen Ergebnisse der [ZKR-Studien über die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt](#) enthalten, an denen auch die wichtigsten Akteure der europäischen Binnenschifffahrt beteiligt sind. Nach Ansicht der ZKR könnte die Roadmap einen wichtigen Beitrag zur aktuellen europäischen Politik zur Ökologisierung der Binnenschifffahrt leisten, wie sie insbesondere durch den *European Green Deal* gefördert wird.

Studie über die Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt in Europa – Veröffentlichung der Zwischenergebnisse

Zur Erreichung ihrer ökologischen Ziele (siehe unten) wird in der Mannheimer Erklärung die Notwendigkeit neuer zeitgemäßer Finanzinstrumente betont, da die vorhandenen Förder- und Finanzierungsinstrumente bisher nicht zu den erhofften Ergebnissen geführt haben. Im Rahmen der Mannheimer Erklärung wurde die ZKR mit der Aufgabe betraut, die Entwicklung dieser Finanzinstrumente zu fördern. Um diesem Auftrag nachzukommen, wurde eine vorbereitende Studie beschlossen, an der zahlreiche Interessenvertreter beteiligt werden sollten, die von den Niederlanden unterstützt und beim EICB (Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart) in Auftrag gegeben wurde.

Ausgehend von der Frage „Wie kann die Energiewende in der Binnenschifffahrt finanziert werden?“ und der relevanten Kriterien sollten im Rahmen der vorbereitenden Studie auf der Grundlage von Interviews mit möglichst vielen Interessenvertretern (Gewerbe, EU-Institutionen, Finanzierungsinstitute, nationale Verwaltungen usw.) zentrale Untersuchungsfragen ermittelt werden. Erklärtes Ziel der vorbereitenden Studie war, die Grundlagen für weiter reichende Studien zu legen.

Auf der Grundlage der vorbereitenden Studie und der herausgearbeiteten Untersuchungsfragen war die Plenartagung der ZKR im Mai 2019, auf der eine eingehende Studie der ZKR über die „Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt in Europa“ beschlossen wurde, ein erster Schritt zur Umsetzung der Mannheimer Erklärung, unter Nutzung eines internationalen Konsortiums aus EICB, Panteia und ProDanube.

Parallel dazu sollten zwei weitere Studien im Auftrag der Niederlande und der Schweiz die Hauptstudie begleiten und jeweils folgende Themen behandeln:

1. das Verursacherprinzip in der Binnenschifffahrt, und
2. die wirtschaftliche und technische Bewertung von Technologien zur Erreichung des Ziels der emissionsfreien Binnenschifffahrt bis 2050.

Die drei genannten, einander ergänzenden Studien sind als Bestandteile eines übergreifenden Untersuchungsvorhabens zu verstehen und nicht als eigenständige Studien zu betrachten.

Die ZKR freut sich, mitteilen zu können, dass ab Oktober 2020 die ersten qualitativen Ergebnisse der drei Studien als Antwort auf verschiedene der Untersuchungsfragen auf folgender Webseite verfügbar sind: <https://www.ccr-zkr.org/12080000-de.html>. Überwiegend handelte es sich noch um Zwischenergebnisse, die als Grundlage für den Abschluss des gesamten Forschungsprojektes bis zum Sommer 2021 dienen werden. Die Veröffentlichung dieser Zwischenergebnisse wurde mit Unterstützung der Delegationen sowie der nachstehend genannten Partner und beteiligten Parteien ermöglicht, bei denen wir uns an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich für ihren maßgeblichen Beitrag bedanken: Europäische Investitionsbank (EIB), Donaukommission, Moselkommission, Europäische Kommission (GD MOVE), Europäische Plattform für Investitionsberatung (EIAH), Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW), CLINSH, European Shippers' Council (ESC), Shipyards and maritime equipment association of Europe (SEA Europe), Europäischer Verband der Binnenhäfen (EVB), Europäische Schifferorganisation (ESO), IWT-Plattform, Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU).

Verschiedenes

Im Jahr 2020, das besonders von der Covid-Krise geprägt war, feierte die ZKR auch den 100. Jahrestag ihrer Niederlassung in Straßburg, da im Juni 1920 die erste Plenartagung der Organisation im Palais du Rhin stattfand.

4) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission:

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen der NAIADES-Expertengruppen, die sich mit Fragen der Binnenschifffahrt befassen),
- bei verschiedenen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden,
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR),
- bei der Moselkommission (MK).

5) Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Union (EU)

Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) eingeleitet und 2013 mit einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2020 erneut sehr intensiv.

Aufgrund der Covid-Krise fanden die halbjährlichen Koordinierungssitzungen zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD Move diesmal am 25. Mai und am 16. November online statt.

ZKR und EU-Kommission stehen im Rahmen regelmäßiger Gespräche erneut in einem ständigen regen und konstruktiven Austausch über laufende Arbeiten, strategische Themen der europäischen Binnenschifffahrtspolitik sowie auch über bilaterale Fragestellungen wie etwa die Perspektive ihrer zukünftige Kooperation in der Zeit nach 2022.

Diese Perspektiven einer künftigen Zusammenarbeit (nach 2021) waren Gegenstand mehrerer Diskussionen und Meinungsaustausche und sollen Anfang 2021 konkretisiert werden.

Wie bekannt wurde die Zentralkommission durch das Sekretariat bei der Europäischen Kommission im Rahmen der Sitzungen der verschiedenen NAIADES-Expertengruppen vertreten, die sich mit Fragen der Binnenschifffahrt befassen. (U.a. bei der *NAIADES II Implementation Group*, die am 28. Mai online tagte und ihre Untergruppe „Good Navigation Status/GNS“, die am 28. Mai und am 9. Juli online stattfand).

Rat der Europäischen Union

Im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft hatte das Sekretariat der ZKR die Gelegenheit, die Zwischenergebnisse der ZKR-Studie über die Finanzierung der Energiewende in der Binnenschifffahrt in Europa bei einem Online-Ministertreffen vorzustellen, das am 20. November 2020 von Berlin aus vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur in Zusammenarbeit mit der EBU organisiert wurde.

Europäisches Parlament

Das Sekretariat verstärkte ebenfalls die Kontakte zum Europäischen Parlament, insbesondere durch die Teilnahme an einem Meinungsaustausch mit verschiedenen Akteuren der Binnenschifffahrt am 12. November, der von der EVP-Fraktion organisiert wurde.

b) Moselkommission (MK)

Im Rahmen der 2014 unterzeichneten Kooperationsabmachung fand am 23. November eine siebte gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR online statt.

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

- Schifffahrtspolizei: Anpassung der Vorschriften über die elektronische Meldepflicht, Arbeiten im Zusammenhang mit dem Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13 der RheinSchPV), Harmonisierung des MoselSchPV/RheinSchPV mit dem ES-TRIN;
- Überarbeitung der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV);
- Marktbeobachtung und Austausch statistischer Daten: Die gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Institutionen wurde auch im Laufe des Jahres fortgesetzt;
- Informationstechnologien, mit einem Fokus auf der Verabschiedung der ersten Edition 2021/1 des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste, die für April 2021 geplant ist.

Wie oben erwähnt, war das Sekretariat der ZKR ebenfalls bei den beiden Online-Plenarsitzungen der Moselkommission am 28. Mai und am 26. November vertreten.

c) Donaukommission (DK)

Wegen der Einschränkungen aufgrund der Covid-19-Pandemie, war es für das Sekretariat der ZKR nicht möglich an beiden Plenarsitzungen der Donaukommission teilzunehmen, die am 29. Mai und 11. Dezember stattgefunden haben.

d) Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Das Sekretariat der ZKR war auf der Online-Plenarsitzung der IKSR am 3. Juli vertreten.

e) Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Das Sekretariat nahm online an den Sitzungen des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) vom 25. bis 28. Februar 2020 teil.

6) Nichtstaatliche Organisationen

Die gesundheitliche Situation im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie machte es sehr viel schwieriger, wenn nicht gar unmöglich, formale Beziehungen zu nichtstaatlichen Organisationen zu unterhalten, da viele Veranstaltungen abgesagt werden mussten. Die bei der ZKR anerkannten Organisationen waren jedoch sehr eng in die Frühjahrs- und Herbstplenarsitzungen eingebunden.

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, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz).

Im Jahr 2020 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 1. Juli online statt, und
 - die Wintersitzung fand am 15. Dezember online statt,
- jeweils unter dem Vorsitz von Frau BOULDOUYRÉ (französische Delegation).

Die Arbeitsgruppe CDNI/G trat unter dem Vorsitz von Herrn BLESSINGER (schweizerische Delegation) am 27. und 28. Oktober online zusammen. Ein Workshop „Brainstorming für die zukünftige Digitalisierung der Dokumente des CDNI“ fand am 15. September online statt.

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, am 25. November online.

Die Sitzungen der Arbeitsgruppe CDNI/G und der IAKS im 1. Halbjahr konnten aufgrund der COVID-Pandemie, die ab März in mehreren europäischen Ländern zu einem Lockdown führte, nicht stattfinden.

IV) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 79. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fand online unter dem Vorsitz von Frau PIGEON (luxemburgische Delegation) am 20. November statt.

V) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2020 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

Angesichts der außergewöhnlichen Umstände im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie und den Reisebeschränkungen konnte die Berufungskammer 2020 nicht tagen.

PROTOKOLL 26

100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 27

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 28

Termin und Ort der nächsten Plenartagung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 9. Dezember 2021, in Hasselt (Belgien), statt.