

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2004

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

einschließlich der Anlagen

(2004 - II)

Straßburg, den 25. November 2004

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (04) 2 – Endg.

HERBSTSITZUNG 2004

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2004-II)

Straßburg, den 25. November 2004

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentral- kommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2: Zusammensetzung der Berufungskammer	1
Protokoll 3: Einräumung des Beobachterstatus für das Vereinigte Königreich	2
Protokoll 4: Einräumung des Beobachterstatus für Österreich	3
Protokoll 5: Akkreditierte Verbände	3
Protokoll 6: Beziehungen zu der Europäischen Kommission	4
Protokoll 7: Kooperation mit der Donaukommission	4
Protokoll 8: Kennzeichnung und Registrierung der Binnenschiffe in Europa	4
Protokoll 9: Sicherheit an der Schnittstelle Schiff-Land beim Umschlag gefährlicher Güter	4
Protokoll 10: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die Zentralkommission	4
III. Wirtschaftsfragen	
Protokoll 11: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	5
Protokoll 12: Probleme der Rheinschifffahrt in den Seehäfen	15
Protokoll 13: Bericht über den Wirtschaftskongress	15
IV. Fragen des Umweltschutzes und der Abfallbeseitigung	
Protokoll 14: Auswirkungen der Umweltschutzgesetze auf die Binnenschifffahrt	15
Protokoll 15: Stand der Arbeiten zur Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt	15

V. Verordnungsrechtliche und technische Fragen

Protokoll 16 : Polizeiverordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 1.03, 1.07, 4.01 und 9.11)	16
Protokoll 17 : Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§ 4.06, Kapitel 6 Abschnitt VI, §§ 9.10, 11.02, 12.01, 15.06 und Anlage 6)	17
Protokoll 18 : Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung	25
Protokoll 19 : Empfehlungen für einheitliche Bußgelder bei Zuwiderhandlungen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften auf dem Rhein und auf der Mosel	32
Protokoll 20 : Untersuchungsordnung – Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 10.03, 10.03a und 10.03b)	33
Protokoll 21 : Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 22a.05, 22b.03, 24.06 und Anlage J)	33
Protokoll 22 : Sicherheit der Fahrgastschiffahrt	35
Protokoll 23 : Änderungen zum ADNR	36
Protokoll 24 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	40

VI. Verwaltungsfragen

Protokoll 25 : Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2003	56
Protokoll 26 : Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2003	56

VII. Verschiedenes

Protokoll 27 : Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein sowie auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	56
Protokoll 28 : Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	57
Protokoll 29 : Pressemitteilung	57
Protokoll 30 : Zeitpunkt der nächsten Sitzung	57



CC/R (04) 2 – Endg.
25. November 2004

Or. : fr fr/de/nl

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2004 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von den Beschlüssen betreffend die Zusammensetzung der Berufungskammer, die am 20. Januar 2004 beziehungsweise am 15. März 2004 im schriftlichen Verfahren angenommen worden sind.

Anlage 1 zu Protokoll 2

Auf Vorschlag der deutschen, belgischen, französischen, niederländischen und schweizerischen Delegation hat die Zentralkommission gemäß Artikel 45bis des Übereinkommens von 1963 zur Revision der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschiffahrtsakte die Ernennung der Mitglieder der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, für die Zeit vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2009 wie folgt vorgenommen :

Richter :	Herr Wolfgang BALL	(Deutschland)
	Herr Herman CRAEYBECKX	(Belgien)
	Herr Paul HAEGEL	(Frankreich)
	Herr W.E. HAAK	(Niederlande)
	Herr Adrian STAEHELIN	(Schweiz)
Stellvertretende Richter :	Herr Antoon VERSTREKEN	(Belgien)
	Herr Jean-Louis VILLA	(Frankreich)
	Herr B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Niederlande)
	Herr Fritz RAPP	(Schweiz)

Anlage 2 zu Protokoll 2

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bestellt auf Vorschlag der deutschen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17.10.1868 in der Fassung vom 20. November 1963, für die Zeit vom 15. März 2004 bis zum 31. Dezember 2009, Herrn Dr. Jürgen FROMMELT zum stellvertretenden Richter an der Berufungskammer.

PROTOKOLL 3

Einräumung des Beobachterstatus für das Vereinigte Königreich

Beschluss

Die Zentralkommission,

I.

nach Kenntnisnahme vom Antrag des Vereinigten Königreichs auf Einräumung des Beobachterstatus,

unter Bezugnahme auf den Wortlaut ihres Beschlusses 2001-I-3 zum Beobachterstatus für Drittstaaten oder für Regierungsorganisationen,

in der Feststellung, dass das Vereinigte Königreich erklärt hat, die Regeln für den Status des Beobachterstaates bei der Zentralkommission anzuerkennen,

mit Rücksicht darauf, dass das Vereinigte Königreich in signifikanter Weise von der europäischen Binnenschifffahrt betroffen ist,

in der Auffassung, dass das Vereinigte Königreich durch seine Teilnahme an den Arbeiten der Zentralkommission einen positiven Beitrag zu diesen Arbeiten und zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt leisten kann,

beschließt, dem Vereinigten Königreich den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

II.

beauftragt ihren Generalsekretär, diesen Beschluss den Behörden des Vereinigten Königreichs zu übermitteln und, in Verbindung mit den Ausschüssen, mit den Vertretern des Vereinigten Königreichs die konkreten Modalitäten für eine Teilnahme dieses Staates an den Arbeiten der Zentralkommission gemäß der für den Status des Beobachterstaates geltenden Regelung zu besprechen.

PROTOKOLL 4

Einräumung des Beobachterstatus für Österreich

Beschluss

Die Zentralkommission,

I.

nach Kenntnisnahme vom Antrag Österreichs auf Einräumung des Beobachterstatus,

unter Bezugnahme auf den Wortlaut ihres Beschlusses 2001-I-3 zum Beobachterstatus für Drittstaaten oder für Regierungsorganisationen,

in der Feststellung, dass Österreich erklärt hat, die Regeln für den Status des Beobachterstaates bei der Zentralkommission anzuerkennen,

mit Rücksicht darauf, dass Österreich in signifikanter Weise von der europäischen Binnenschifffahrt betroffen ist,

in der Auffassung, dass Österreich durch ihre Teilnahme an den Arbeiten der Zentralkommission einen positiven Beitrag zu diesen Arbeiten und zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt leisten kann,

beschließt, Österreich den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

II.

beauftragt ihren Generalsekretär, diesen Beschluss den Behörden Österreichs zu übermitteln und, in Verbindung mit den Ausschüssen, mit den Vertretern Österreichs die konkreten Modalitäten für eine Teilnahme dieses Staates an den Arbeiten der Zentralkommission gemäß der für den Status des Beobachterstaates geltenden Regelung zu besprechen.

PROTOKOLL 5

Akkreditierte Verbände (PIANC)

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3 (III) und dessen Anlage zur Einführung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbands und zur Festlegung der Bedingungen für die Einräumung dieses Status,

unter Bezugnahme auf den Akkreditierungsantrag des Internationalen Verbands für Schifffahrt (PIANC) und auf dessen Schreiben vom 21. September 2004, mit dem dieser sich zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes verpflichtet,

angesichts der Tatsache, dass PIANC auf internationaler Ebene repräsentativ ist für sämtliche Fachbereiche im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt, insbesondere die Experten der Bereiche Infrastruktur, Umwelt und Informationssysteme,

verleiht diesem Verband den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes für eine Dauer von 5 Jahren, die verlängert werden kann, für die folgenden Tätigkeitsbereiche der ZKR:

- Förderung der Binnenschifffahrt und Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit;
- Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Entwicklung der Binnenhäfen;
- Förderung technischer Neuerungen;
- Untersuchungen zur technologischen, wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Binnenschifffahrt;
- Verbesserung des Image der Binnenschifffahrt;

beauftragt ihren Generalsekretär, dem Internationalen Ständigen Verband diesen Beschluss zu übermitteln.

PROTOKOLL 6

Beziehungen zu der Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Kooperation mit der Donaukommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Kennzeichnung und Registrierung der Binnenschiffe in Europa

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Sicherheit an der Schnittstelle Schiff-Land beim Umschlag gefährlicher Güter

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 11

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,
nach Anhörung des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,
nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das 1. Halbjahr 2004 und den Ausblick auf das gesamte Jahr.

Anlage zu Protokoll 11

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

1. Halbjahr 2004 und Ausblick auf das gesamte Jahr

I. Allgemein

a) Allgemeine Lage

Im ersten Halbjahr 2004 sind die Beförderungsmengen in der Rheinschifffahrt um 1,3 % gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 angestiegen, während die Beförderungsleistung ein leichtes Minus von 2,5 % aufweist. Ursachen für diese Verkehrsentwicklung sind zum einen die beständige Wasserführung und zum anderen die kräftige Zunahme des eingehenden Verkehrs in den Seehäfen. Insgesamt betrachtet lässt sich für das Beförderungsaufkommen zu Tal eine Zunahme um 3,8 % und für das Beförderungsaufkommen zu Berg, ohne Einbeziehung des Containerverkehrs, eine Stagnation feststellen.

b) Wasserstände

Abgesehen von einer kurzen Hochwasserperiode im Januar 2004 war eine relativ beständige Wasserführung anzutreffen, selbst wenn sie im ersten Halbjahr 2004 und sogar in den folgenden Sommermonaten nicht immer eine volle Beladung der Schiffe erlaubte. Diese Situation unterscheidet sich deutlich von der im zweiten Halbjahr 2003, als infolge Wassermangels außergewöhnlich schlechte Bedingungen vorherrschten.

c) Treibstoffpreise

Entsprechend den Geschehnissen auf dem Ölmarkt ist der Treibstoffpreis im zweiten Quartal 2004 stark angestiegen. Die Preissituation dürfte sich in den folgenden Monaten noch verschärfen. Dies führte zu stärkeren finanziellen Belastungen der Binnenschifffahrtsbetriebe, die damit entsprechend weniger in die Wartung ihrer Schiffe investieren konnten.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

In der Trockenschifffahrt wurde gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 ein Anstieg der Beförderungsmenge um rund 4,5 % registriert.

Landwirtschaftssektor

In diesem ersten Halbjahr 2004 ist gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Rückgang der Beförderungen von Landwirtschaftserzeugnissen um 17 % feststellbar. Die Beförderung von Nahrungs- und Futtermitteln verzeichnet dagegen sowohl zu Berg wie zu Tal Zunahmen um durchschnittlich 3,8 %. Diese Zuwächse lassen darauf schließen, dass die Binnenschifffahrt erneut verstärkt zum Einsatz kommt, zumal sie verfügbare Kapazitäten besitzt und bei günstigen Wasserständen mit den anderen Verkehrsträgern durchaus konkurrieren kann. Dieselben Gründe haben vermutlich auch zum Anstieg der Beförderungen von Düngemitteln um 3,7 % geführt.

In den kommenden Monaten könnten günstige Wasserstände dafür sorgen, dass diese Situation anhält, doch darf nicht vergessen werden, dass es sich bei diesen Beförderungen um saisonabhängige Transporte handelt.

Stahlsektor

Die Beförderung von Erzen und Metallabfällen ist stromaufwärts um 2,9 % und die Beförderung von Eisen, Stahl und Ne- Metallen um 1,9 % angestiegen. Diese leichte Zunahme signalisiert eine rege Nachfrage des europäischen Stahlsektors, dessen Produktion sich im ersten Halbjahr 2004 um insgesamt 4,5 % erhöht hat. Angesichts der Nachfrage auf dem Weltstahlmarkt dürfte diese Situation bis mindestens Ende des Jahres anhalten, selbst wenn die Parität zwischen Euro und Dollar für die europäische Exportwirtschaft nachteilig ist.

Energiesektor: Kohle

Im ersten Halbjahr 2004 sind gegenüber dem Vorjahreszeitraum über 10 % mehr feste mineralische Brennstoffe befördert worden. Dies ist auf eine erhöhte Nachfrage seitens der Stahlindustrie und der Wärmekraftwerke zurückzuführen, die sich angesichts der hohen Erdölpreise für ihren Betrieb mit Kesselkohle eindecken.

Diese Situation wird vermutlich in den kommenden Monaten anhalten, da sich im Stahlsektor keine Rezession abzeichnet und die Erdölpreise weiter steigen. Der Wintereinbruch und der damit verbundene erhöhte Strombedarf werden ebenfalls dazu beitragen, dass vor allem die Nachfrage nach Kesselkohle anhält.

Sand, Kies, Steine, Bau und Erden

Zum ersten Mal seit zwei Jahren verbuchen die Beförderungen von Baustoffen ein Plus von 4,9 % und zwar sowohl im Berg- wie im Talverkehr. Es handelt sich hierbei weniger um einen Strukturwandel in diesem Sektor als vielmehr um eine Konsequenz der günstigen Wasserstände und des Einsatzes des verfügbaren Laderaums für diese Beförderungen.

b) Frachtniveau

Im ersten Halbjahr 2004 war eine relative Stabilität der Frachten auf niedrigem Niveau feststellbar. Im Laufe des Sommers zeichnete sich dann ein leichter Trend zu steigenden Frachten ab. Die beständige Wasserführung auf einem Niveau, das nicht immer eine volle Abladung der Schiffe erlaubte, hatte zweifellos Auswirkungen auf die Frachtraten.

c) Containerverkehr

Im ersten Halbjahr 2004 registrierte der Containerverkehr auf dem Rhein kräftige Zuwächse. So betrug der Anstieg bei der Beförderung von beladenen Containern 14,7 %, bei leeren Containern 19 %.

Gleichzeitig haben sich die Umschläge (eingehender oder ausgehender maritimer Verkehr) in den wichtigsten Seehäfen im Laufe des Berichtszeitraums in TEU um 12,6 % erhöht. Dies dürfte auf eine Vergrößerung des Marktanteils der Binnenschifffahrt hindeuten.

Doch dieser Anstieg wäre vielleicht noch höher ausgefallen, hätten sich die Engpässe bei den Umladepazitäten in den Seehäfen nicht als Hemmnis für diesen Verkehrsträger ausgewirkt. Es bleibt zu hoffen, dass die betreffenden Terminals hier rasch Abhilfe schaffen, damit die Binnen- und Rheinschifffahrt ihre Kunden zu deren voller Zufriedenheit bedienen und ihren Marktanteil in dem Segment des Containerverkehrs uneingeschränkt nutzen kann.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

In der Tankschifffahrt war die insgesamt beförderte Gütermenge im ersten Halbjahr 2004 leicht rückläufig und dies trotz anziehender Konjunktur im Chemiesektor.

Erdölerzeugnisse

Die Beförderung von Erdölerzeugnissen ist im ersten Halbjahr 2004 gegenüber dem Vorjahrszeitraum um mehr als 10 % zurückgegangen. Die Ursache für diese rückläufige Entwicklung ist in der starken Verteuerung der Ölpreise bereits ab März zu suchen, die die Verbraucher dazu veranlasst hat, ihre Ölkäufe zurückzustellen, bis die Preise wieder sinken. Im Herbst ist die Beförderungsnachfrage bei Ölpreisen von über 50 Dollar pro Baril äußerst schwach geblieben, denn nur absolut notwendige Ölkäufe sind getätigt worden und dies auch nur in begrenzten Mengen.

Chemiesektor

Die Belebung der Konjunktur im Chemiesektor, die mehrere Jahre auf sich warten ließ, ist endlich eingetreten. Für die Binnenschifffahrt brachte diese Konjunkturbelebung im ersten Halbjahr 2004 ein um 2,4 % höheres Beförderungsaufkommen. Angesichts der Perspektiven für diesen Industriesektor dürfte die Beförderungsnachfrage in den kommenden Monaten weiterhin leicht steigen.

b) Frachtniveau

Vor dem Hintergrund einer schwachen Beförderungsnachfrage bei befriedigenden Wasserständen ist das Frachtniveau im ersten Halbjahr 2004 niedrig geblieben, wenn man vom Monat März absieht, als die Frachten vorübergehend kurz angestiegen sind. Diese Situation hat sich in den kommenden Monaten nicht spürbar verbessert, da mit dem herannahenden Herbst keine Belebung des Marktes eingetreten ist. Nur deutlich fallende Ölpreise auf dem Weltmarkt könnten eine Nachfrage zwecks Wiederauffüllung der Vorratslager auslösen, die stark genug wäre, um die Frachtraten in die Höhe zu treiben.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Wie erwartet, ist eine Reihe von Neubauten sowohl in der Trockenschifffahrt als auch in der Tankschifffahrt in Betrieb genommen worden. Hierbei handelt es sich vorwiegend um große Einheiten. Da vor allem in der Tankschifffahrt die Gefahr des Entstehens von Überkapazitäten besteht, sollte die Situation aufmerksam beobachtet werden. Denn neben den Angaben der staatlichen Behörden zu den Neuinbetriebnahmen im Verlaufe der ersten neun Monate des Jahres meldet das Gewerbe für die Zeit bis Ende Oktober 2004 die Inbetriebnahme von 45 neuen Einheiten. Für 2005 rechnet es mit einer noch größeren Anzahl von Neubauten. Diese Inbetriebnahmen von größeren und technologisch höherwertigen Schiffen gehen nicht einher mit einem Abbau gleichwertiger alter Tonnagen. Die neuen Einheiten werden, außer in Niedrigwasserzeiten und auf bestimmten Wasserstraßen mit geringer Fahrwassertiefe, von der Verladerschaft für ihre Beförderungen natürlich bevorzugt. Dadurch kann es in den nächsten Jahren zu einem strukturellen Ungleichgewicht kommen. An die Investoren ist deshalb erneut der Appell zu richten, bei ihren Investitionsentscheidungen in zusätzlichen Laderaum die realen Marktpotentiale der entsprechenden Sektoren zu berücksichtigen.

V. Stellung im Modal split

Im Bereich des Containerverkehrs stellen die Probleme im Zusammenhang mit den Engpässen bei den Umladekapazitäten in den Seehäfen ein Hemmnis für die Binnenschifffahrt dar. Werden bei den betreffenden Terminals nicht rasch Lösungen gefunden, damit die Binnenschifffahrt ihre Kunden zu deren voller Zufriedenheit bedienen kann, läuft die Binnenschifffahrt Gefahr, im Segment des Containerverkehrs Marktanteile an andere Landverkehrsträger zu verlieren.

Darüber hinaus lässt sich für den Baustoffsektor feststellen, dass das Laderaumangebot auf dem Markt relativ groß ist und die Frachtraten niedrig bleiben, weil die Beförderungsmengen für diese Güterkategorie bei optimalen Wasserständen infolge von Verkehrsverlagerungen auf die Binnenschifffahrt ansteigen.

VI. Schlussbemerkungen und Aussichten

Für die Trockenschifffahrt wird im ersten Halbjahr 2004 ein schwacher Anstieg der Beförderungsmenge bei einer relativ beständigen Wasserführung verzeichnet. Ursache dieser Entwicklung ist die rege Tätigkeit in den Seehäfen. In Anbetracht der weltweiten Nachfrage nach Stahl und der massiven Eingänge von Containern in den Seehäfen dürfte diese Situation in den kommenden Monaten anhalten. Trotz anhaltender Bemühungen war es bislang nicht möglich, die Engpässe bei den Containerumladeterminals in den Seehäfen zu beseitigen.

In der Tankschifffahrt wurde für die Beförderung von Mineralölerzeugnissen ein insgesamt recht mittelmäßiges Jahr registriert, was darauf zurückzuführen ist, dass in dieser Zeit eine schwache Nachfrage bei niedrigen Frachten und hohe Treibstoffpreise zusammenfielen. Befriedigendere Ergebnisse wurden dagegen für die Beförderungen im Chemiesektor erzielt.

In allen Bereichen der Binnenschifffahrt drücken die hohen Gasölpreise in nicht unerheblichem Maße auf die Betriebskosten der Unternehmer. Die Entwicklung des Laderaums auf dem Markt ist in der Tankschifffahrt besonders alarmierend, weil hier angesichts der Anzahl der Inbetriebnahmen neuer Schiffe ohne gleichzeitiges Ausscheiden alter Einheiten bei einer insgesamt stagnierenden Beförderungsnachfrage alle Voraussetzungen für eine strukturelle Überkapazität geschaffen werden.

*

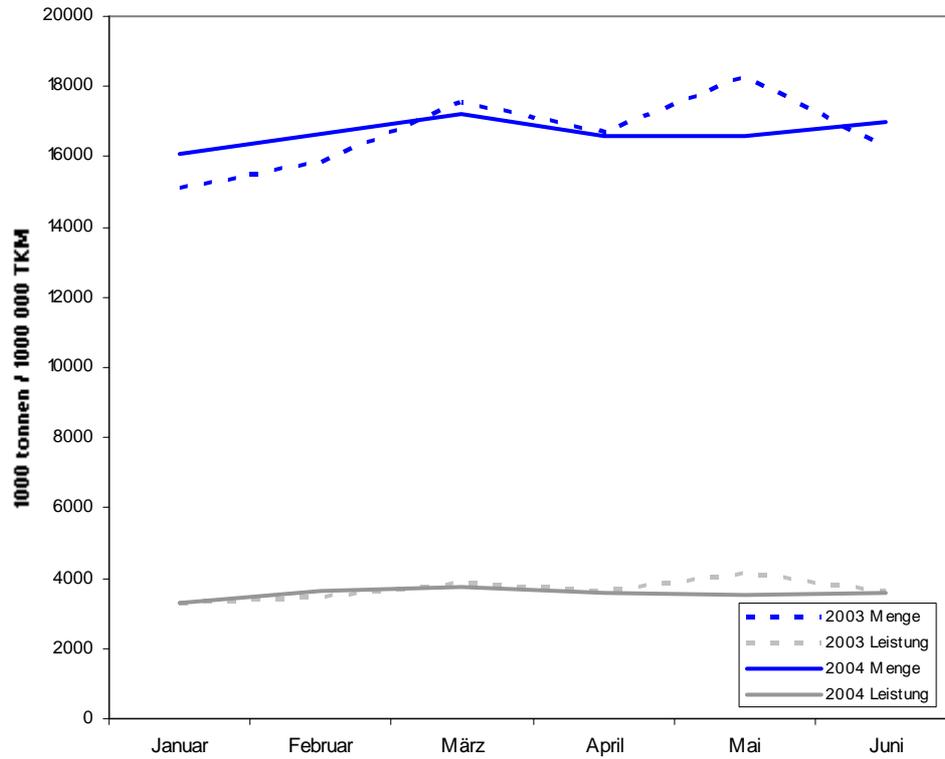
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

1. Halbjahr 2004	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3914	837	2399	553	1515	284
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5844	1321	2239	405	3606	915
2 Feste mineralische Brennstoffe	13490	2765	683	54	12807	2712
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15107	3878	3362	690	11745	3189
4 Erze u. Metallabfälle	18520	2257	1120	190	17402	2068
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5705	1183	3327	576	2378	607
6 Steine, Erden u. Baustoffe	20328	4107	15256	3114	5072	993
7 Düngemittel	2562	706	910	250	1652	455
8 Chemische Erzeugnisse	7601	1610	3080	486	4522	1124
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8996	2899	5884	1841	3111	1059
99 darunter besondere Transportgüter	8358	2760	5387	1723	2971	1038
Total	102067	21563	38260	8159	63810	13406

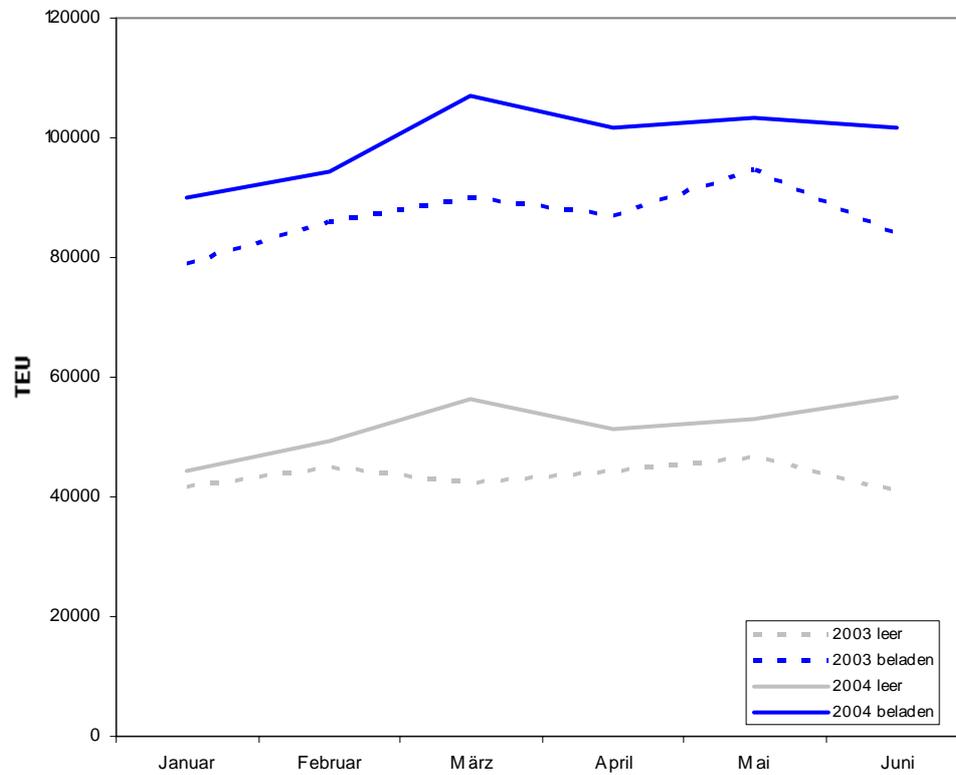
1. Halbjahr 2003	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4714	1132	3380	893	1335	239
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5630	1408	2103	434	3528	973
2 Feste mineralische Brennstoffe	12182	2738	253	26	11929	2711
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16831	4626	2821	629	14010	3997
4 Erze u. Metallabfälle	18090	2272	1180	181	16912	2092
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5830	1193	3496	602	2334	592
6 Steine, Erden u. Baustoffe	19386	3866	14541	2942	4845	924
7 Düngemittel	2471	652	887	236	1584	414
8 Chemische Erzeugnisse	7422	1660	2920	511	4504	1148
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8164	2574	5280	1616	2884	959
99 darunter besondere Transportgüter	7432	2427	4740	1494	2692	933
Total	100720	22121	36861	8070	63865	14049

Entwicklung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2003 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-16,97	-26,06	-29,02	-38,07	13,48	18,83
1 Nahrungs- u. Futtermittel	3,80	-6,18	6,47	-6,68	2,21	-5,96
2 Feste mineralische Brennstoffe	10,74	0,99	169,96	107,69	7,36	0,04
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-10,24	-16,17	19,18	9,70	-16,17	-20,22
4 Erze u. Metallabfälle	2,38	-0,66	-5,08	4,97	2,90	-1,15
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	-2,14	-0,84	-4,83	-4,32	1,89	2,53
6 Steine, Erden u. Baustoffe	4,86	6,23	4,92	5,85	4,69	7,47
7 Düngemittel	3,68	8,28	2,59	5,93	4,29	9,90
8 Chemische Erzeugnisse	2,41	-3,01	5,48	-4,89	0,40	-2,09
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	10,19	12,63	11,44	13,92	7,87	10,43
99 darunter besondere Transportgüter	12,46	13,72	13,65	15,33	10,36	11,25
Total	1,34	-2,52	3,80	1,10	-0,09	-4,58

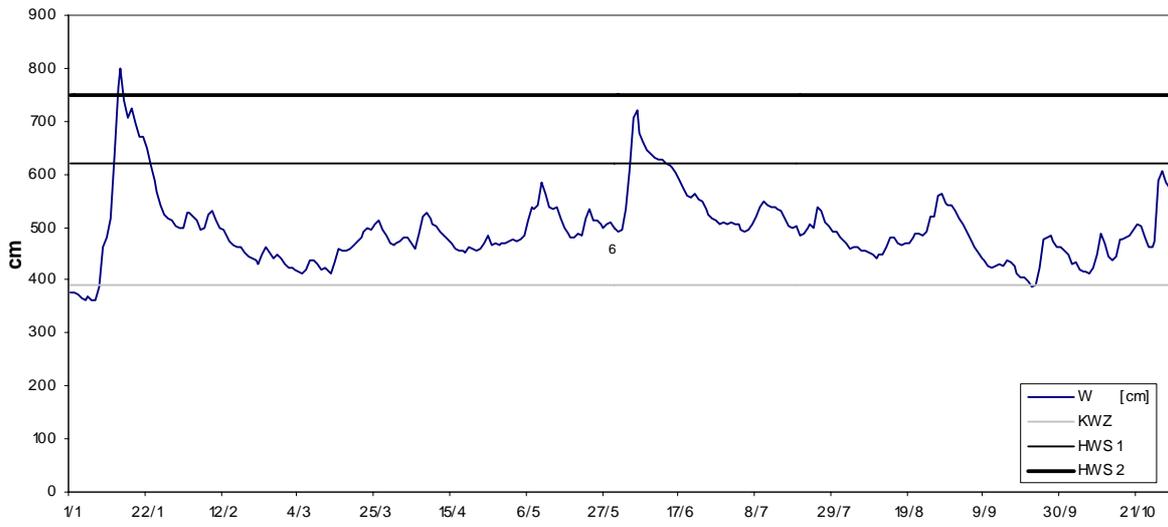
Entwicklung der beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen



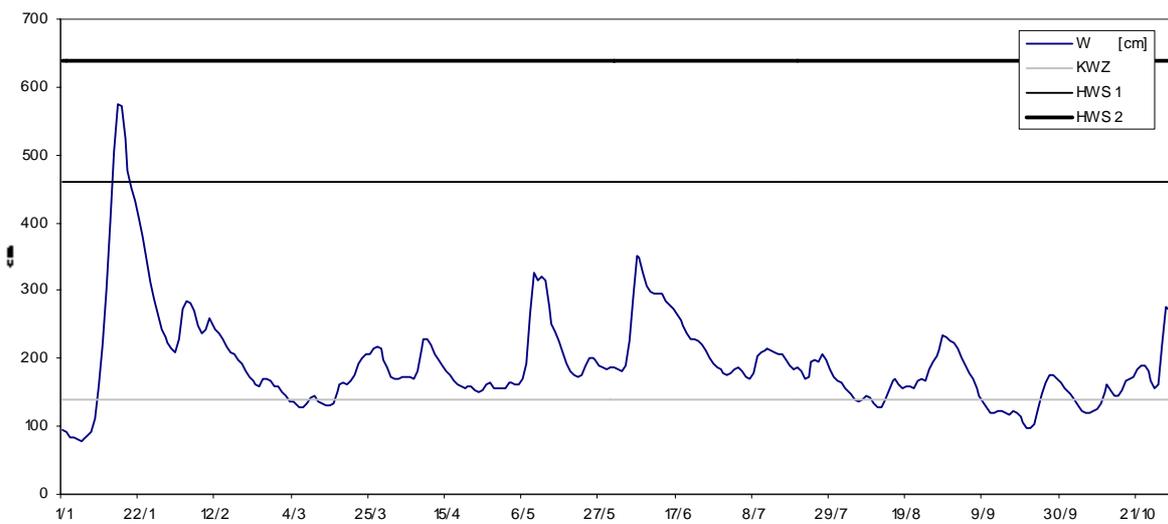
Monatliche Entwicklung der Containertbeförderungen



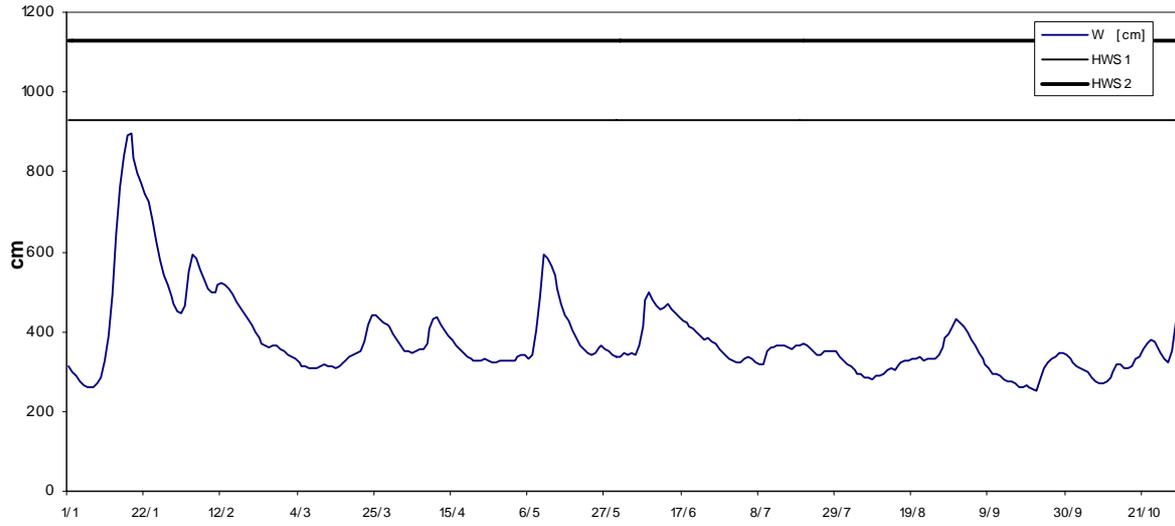
Wasserstände in Maxau



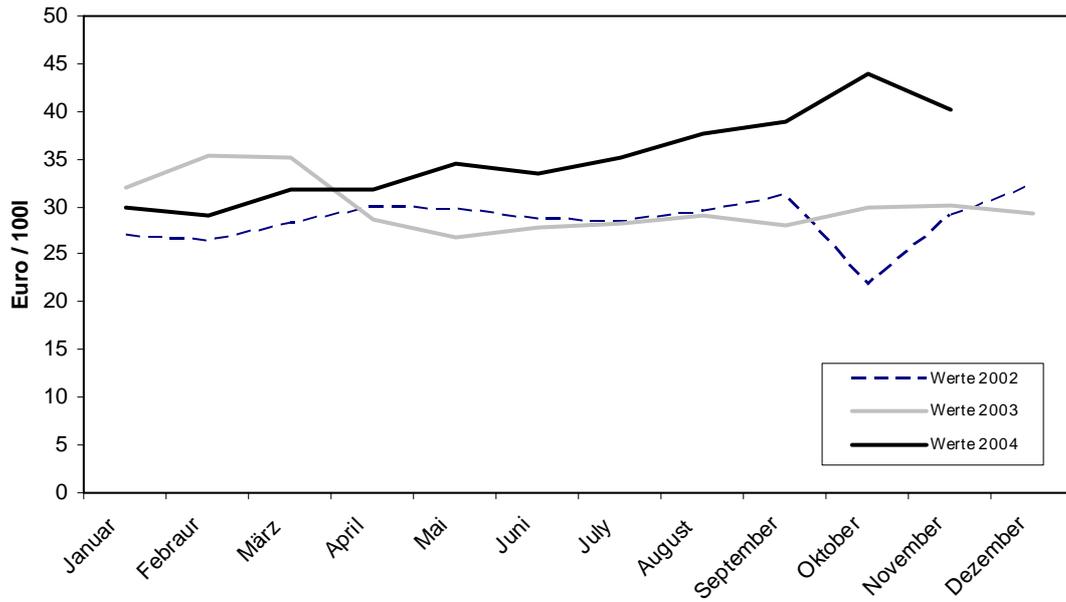
Wasserstände in Kaub



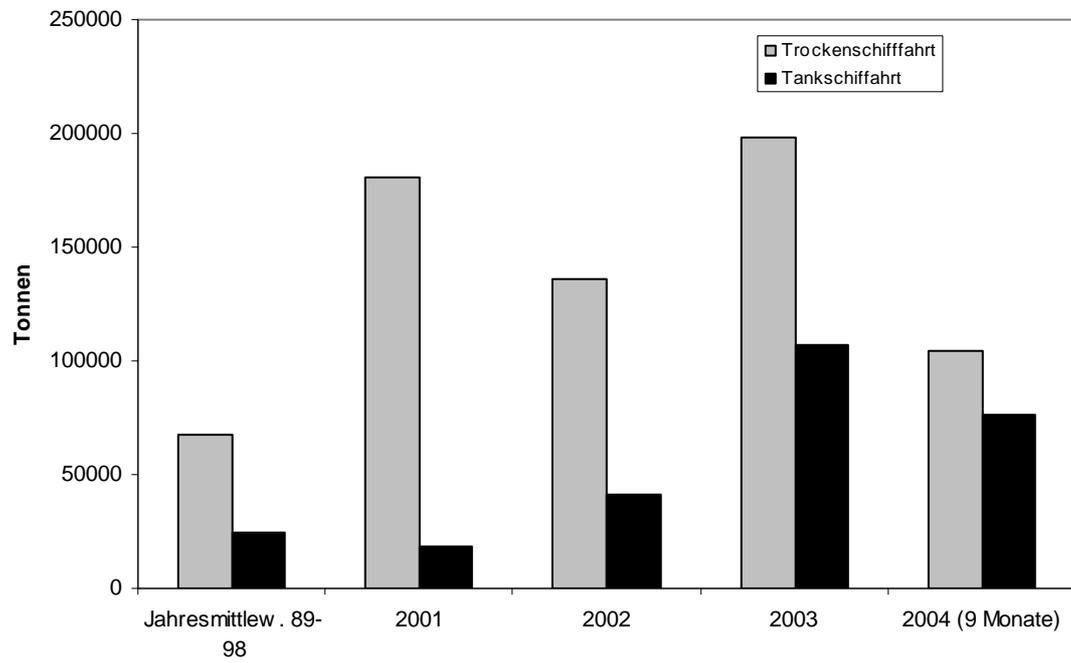
Wasserstände in Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



Auf dem Markt eingesetzte Kapazitäten



Neubauten im Jahr 2004 (9 erste Monate)

Flagge	Gütermotorschiffe			Schubleichter			Tankmotorschiffe			Tankschubleichter		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Durch.	Anzahl	Tonnage	Durch.	Anzahl	Tonnage	Durch.	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Leistung
Deutschland	3	7371	2457	0	0		0	0		0	0	0	0
Belgien	2	1499	750	3	4155	1385	3	8502	2834	0	0	0	0
Frankreich	Pas de données disponibles												
Niederlande	14	51756	3697	19	39321	2070	17	68154	4009	0	0	1	304
Schweiz	0	0		0	0		0	0		0	0	0	0
Insgesamt	19	60626	2708	22	43476	1958	20	76656	3771	0	0	1	304

Gesamttonnage

Trokenschiffahrt : 104102

Gesamttonnage

Tankschiffahrt : 76656

(Für die Niederlande, ist in der Tonnage auch die durch Schiffsverlängerungen gewonnene zusätzliche Kapazität mit einbegriffen)

Die Durchschnittskapazität wird nur für die Neubauten errechnet.

PROTOKOLL 12

Probleme der Rheinschifffahrt in den Seehäfen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

Bericht über den Wirtschaftskongress

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 14

Auswirkungen der Umweltschutzgesetze auf die Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 15

Stand der Arbeiten zur Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

bezugnehmend auf ihren Beschluss 2002-I-21,

nach Feststellung, dass die Angaben, die gemacht worden sind, eine kurzfristige Inkraftsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt nicht erwarten lassen,

ersucht diejenigen der Mitgliedstaaten, die das Übereinkommen noch nicht ratifiziert haben, alle Angaben zu machen, die erforderlich sind, um die für die Einführung des Übereinkommens noch notwendige Zeit abschätzen zu können,

beauftragt ihren Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, die Möglichkeiten für die Umsetzung der Finanzierungsregelung und für eine Anwendung der übrigen Grundprinzipien dieses Übereinkommens auf der Grundlage nationaler Rechtsvorschriften der betroffenen Staaten zu prüfen,

beauftragt den genannten Ausschuss, ihr auf der Frühjahrstagung 2005 Bericht zu erstatten.

PROTOKOLL 16

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 1.03, 1.07, 4.01 und 9.11)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.22 Nr. 3 der Rheinschifffahrts-polizeiverordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 1.03 Nr. 4 – Beeinträchtigungen der diensttuenden Besatzungsmitglieder
(angenommen mit Beschluss 2001-II-15),
- b) § 1.07 Nr. 2 – freie Sicht
(angenommen mit Beschluss 2001-II-15),
- c) § 4.01 Nr. 2 – Lichtzeichen bei der Abgabe von Schallzeichen
(angenommen mit Beschluss 2002-II-15),
- d) § 9.11 – Fahrt bei unsichtigem Wetter unterhalb der Spyck'schen Fähre
(angenommen mit Beschluss 2003-I-20).

Die Vorschriften nach Buchstabe a und d gelten vom 1. April 2005 bis zum 31. März 2006.

Die Vorschriften nach Buchstabe b gelten vom 1. April 2005 bis zum 31. März 2008.

Die Vorschriften nach Buchstabe c gelten vom 1. Oktober 2005 bis zum 31. März 2006.

PROTOKOLL 17

Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§ 4.06, Kapitel 6 Abschnitt VI, §§ 9.10, 11.02, 12.01, 15.06 und Anlage 6)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung an die Bedürfnisse der Schifffahrt sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,

beschließt die Änderungen des § 4.06 Nr. 1, des Kapitels 6 Abschnitt VI, der §§ 9.10, 11.02 Nr. 3, § 12.01 Nr. 1 und 6, § 15.06 Nr. 1 und 2 sowie der Anlage 6 Buchstabe G Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in den Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in Anlage 1 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2005 bis zum 31. März 2006, die in Anlage 2 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2005 bis zum 31. März 2008.

Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in den Anlagen aufgeführten Bestimmungen, die vor dem 25. November 2004 beschlossen wurden und zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zum 1. April 2005 aufgehoben.

Anlage 1 zu Protokoll 17

1. § 4.06 Nr. 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„1. Fahrzeuge dürfen nur dann Radar benutzen, wenn

- a) sie mit einem für die Binnenschifffahrt geeigneten Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs ausgerüstet sind. Das gilt auch für Inland ECDIS Geräte, die unter Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeuges mit überlagertem Radarbild betrieben werden können (Navigationsmodus). Die Geräte müssen in gutem Betriebszustand sein und einem von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens für den Rhein zugelassenen Baumuster entsprechen. Nicht frei fahrende Fähren brauchen jedoch nicht mit einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit ausgerüstet zu sein;
- b) sich an Bord eine Person befindet, die das Radarpatent oder ein anderes nach der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten anerkanntes Zeugnis besitzt; bei guter Sicht kann jedoch Radar zu Übungszwecken verwendet werden, auch wenn sich eine solche Person nicht an Bord befindet.

Kleinfahrzeuge müssen außerdem mit einer in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff--Schiff ausgerüstet sein.“

2. Die §§ 6.30 bis 6.34 sind in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 6.30

Alle fahrenden Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter

1. Bei unsichtigem Wetter müssen alle Fahrzeuge Radar benutzen.
2. Bei unsichtigem Wetter müssen alle Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit der verminderten Sicht, dem übrigen Verkehr und den örtlichen Umständen entsprechend anpassen. Sie müssen den anderen Fahrzeugen die für die Sicherheit notwendigen Nachrichten geben.
3. Beim Anhalten bei unsichtigem Wetter ist die Fahrrinne so weit wie möglich frei zu machen.
4. Bei unsichtigem Wetter dürfen Kleinfahrzeuge nur fahren, wenn sie auf Kanal 10 oder dem von der zuständigen Behörde zugewiesenen anderen Kanal auf Empfang geschaltet sind.
5. Fahrzeuge und Verbände, die kein Radar benutzen können, müssen bei unsichtigem Wetter unverzüglich einen Liegeplatz aufsuchen.

§ 6.31

Stillliegende Fahrzeuge

1. Fahrzeuge, die in der Fahrrinne oder deren Nähe, außerhalb der Häfen oder der durch die zuständige Behörde bestimmten Liegestellen stillliegen, müssen bei unsichtigem Wetter während des Stillliegens ihre Sprechfunkanlage auf Empfang geschaltet haben. Sobald sie über Sprechfunk vernehmen, dass sich andere Fahrzeuge nähern oder sobald und solange sie das in § 6.32 Nr. 2 Buchstabe d oder in § 6.33 Buchstabe b vorgeschriebene Schallzeichen eines herankommenden Fahrzeugs vernehmen, müssen sie über Sprechfunk ihre Position mitteilen.
2. Fahrzeuge nach Nummer 1, die Sprechfunk nicht benutzen können, müssen, sobald und solange sie das in § 6.32 Nr. 2 Buchstabe d oder in § 6.33 Buchstabe b vorgeschriebene Schallzeichen eines herankommenden Fahrzeugs vernehmen, eine Gruppe von Glockenschlägen geben. Diese Schallzeichen sind in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen.
3. Die Nummern 1 und 2 gelten nicht für geschobene Fahrzeuge in einem Schubverband. Bei gekuppelten Fahrzeugen gelten sie nur für eines der Fahrzeuge der Zusammenstellung.

§ 6.32

Mit Radar fahrende Fahrzeuge

1. Fahrzeuge dürfen nur mit Radar fahren, wenn sich eine Person, die neben dem für die Fahrzeugart und die zu befahrende Strecke erforderlichen Rheinpatent oder neben einem anderen nach der Rheinpatentverordnung zugelassenen Befähigungszeugnis das Radarpatent nach der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten besitzt, und eine zweite Person, die mit der Verwendung von Radar in der Schifffahrt hinreichend vertraut ist, ständig im Steuerhaus aufhalten.

Wenn im Schiffsattest vermerkt ist, dass das Fahrzeug über einen Radareinmannsteuerstand verfügt, muss sich die zweite Person nicht ständig im Steuerhaus aufhalten.

2. Bei der Begegnung und der Vorbeifahrt ist folgendes zu beachten:
 - a) bemerkt ein Fahrzeug in der Radarfahrt zu Berg auf dem Radarbildschirm entgegenkommende Fahrzeuge oder nähert es sich einer Strecke, in der sich Fahrzeuge befinden können, die das Radarbild noch nicht erfasst, muss es den entgegenkommenden Fahrzeugen über Sprechfunk seine Fahrzeugart, seinen Namen, seine Fahrtrichtung und seinen Standort mitteilen und die Vorbeifahrt absprechen;
 - b) bemerkt jedoch ein Fahrzeug in der Radarfahrt zu Tal auf dem Radarbildschirm ein Fahrzeug, dessen Standort oder Kurs eine Gefahrenlage verursachen kann und das sich über Funk nicht gemeldet hat, muss es über Sprechfunk dieses Fahrzeug auf die gefährliche Situation hinweisen und die Vorbeifahrt absprechen;
 - c) alle Fahrzeuge in der Radarfahrt, die über Sprechfunk angerufen werden, müssen über Sprechfunk antworten, indem sie ihre Fahrzeugart, ihren Namen, ihre Fahrtrichtung und ihren Standort mitteilen. Sie müssen dann mit den entgegenkommenden Fahrzeugen die Vorbeifahrt absprechen; Kleinfahrzeuge dürfen jedoch lediglich ansagen, nach welcher Seite sie ausweichen;
 - d) wenn mit den entgegenkommenden Fahrzeugen kein Sprechfunkkontakt zustande kommt, muss das Fahrzeug in der Radarfahrt zu Berg
 - einen „langen Ton“ geben, der so oft wie notwendig zu wiederholen ist, sowie
 - seine Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, anhalten.

Dies gilt auch für alle Fahrzeuge, die mit Radar fahren, gegenüber Fahrzeugen, die in der Nähe der Fahrerin stillliegen und mit denen kein Sprechfunkkontakt zustande kommt.

3. Bei Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen gelten die Nummern 1 und 2 nur für das Fahrzeug, auf dem sich der Schiffsführer des Verbandes oder der gekuppelten Fahrzeuge befindet.

§ 6.33

Nicht mit Radar fahrende Fahrzeuge

Fahrzeuge und Verbände, die kein Radar benutzen können und einen Liegeplatz aufsuchen müssen, müssen während der Fahrt zu dieser Stelle folgendes beachten:

- a) Sie müssen soweit wie möglich am Rand der Fahrinne fahren.
- b) Jedes einzeln fahrende Fahrzeug, sowie jedes Fahrzeug, auf dem sich der Führer eines Verbandes befindet, müssen als Nebelzeichen „einen langen Ton“ geben; dieses Schallzeichen ist in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen. Auf diesem Fahrzeug ist ein Ausguck auf dem Vorschiff aufzustellen, bei Verbänden jedoch nur auf dem ersten Fahrzeug. Der Ausguck muss sich entweder in Sicht- oder in Hörweite des Schiffs- oder Verbandsführers befinden oder durch eine Sprechverbindung mit ihm verbunden sein.
- c) Sobald ein Fahrzeug über Sprechfunk von einem anderen Fahrzeug angerufen wird, muss es über Sprechfunk antworten, indem es seine Fahrzeugart, seinen Namen, seine Fahrtrichtung und seinen Standort mitteilt und angibt, dass es keine Radarfahrt durchführt und einen Liegeplatz sucht. Es muss dann mit dem entgegenkommenden Fahrzeug die Vorbeifahrt absprechen.
- d) Sobald ein Fahrzeug den langen Ton eines anderen Fahrzeugs hört, mit dem kein Sprechfunkkontakt zustande kommt, muss es,
 - wenn es sich in der Nähe eines Ufers befindet, an diesem Ufer bleiben und dort, falls erforderlich, bis zur Beendigung der Vorbeifahrt anhalten;
 - wenn es gerade von einem Ufer zum anderen wechselt, die Fahrinne so weit und so schnell wie möglich freimachen.

§ 6.34

(ohne Inhalt)“.

3. Anlage 6 Buchstabe G ist in folgender Fassung anzuwenden:

„a) Einzeln fahrende Fahrzeuge und Verbände, die kein Radar benutzen



1 langer Ton, längstens jede
Minute wiederholt

§ 6.33 Buchstabe b

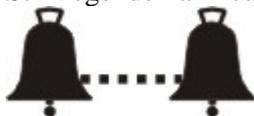
b) Fahrzeuge in der Radarfahrt, wenn kein Sprechfunkkontakt zustande kommt



1 langer Ton, wiederholt

§ 6.32 Nr. 2 Buchstabe d

c) Stillliegende Fahrzeuge



1 Gruppe von Glockenschlägen,
längstens jede Minute wiederholt

§ 6.31 Nr. 2“.

Anlage 2 zu Protokoll 17

1. § 9.10 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 9.10

*Bezeichnung und Fahrregeln von Mehrzweckfahrzeugen der
französischen Armee und der Bundeswehr*

1. Die Mehrzweckfahrzeuge

- a) der französischen Armee zwischen Basel (km 168,450) und Lauterburg (km 352,00) und
- b) der deutschen Bundeswehr zwischen den Schleusen Iffezheim (km 334,00) und der Spyck'schen Fährle (km 857,40)

föhren während der Fahrt bei Nacht die Lichter nach § 3.08 Nr. 1 und etwa 1 m oberhalb des Topplichtes zusätzlich ein von allen Seiten sichtbares gelbes gewöhnliches Funkellicht oder ein von allen Seiten sichtbares gelbes helles Funkellicht, das bei Nacht und bei Tag eingeschaltet sein muss.

2. Die Fahrzeuge nach Nummer 1 verhalten sich während der Fahrt grundsätzlich wie Kleinfahrzeuge. Die §§ 6.02 und 6.02a Nr. 1 und 3 sind anzuwenden.“

2. § 11.02 Nr. 3.1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„3.1	Basel (km 166,64) bis Schleusen Iffezheim (km 334,00)		
	a) Schleusen Kembs		
	aa) Westschleuse	180	22,90
	bb) Ostschleuse	186,50	22,90
	b) Schleuse Ottmarsheim		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	c) Schleusen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim und Rhinau		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	Diese Länge darf mit Erlaubnis der zuständigen Behörde auf 185 m erhöht werden. In diesem Fall ist § 6.28 Nr. 7 Buchstabe a und e nicht anzuwenden.		
	d) Schleusen Gerstheim und Straßburg		
	aa) große Schleuse	185	22,90
	bb) kleine Schleuse	185	11,45
	e) Schleusen Gamsheim und Iffezheim	270	22,90
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.“		

3. § 11.02 Nr. 3.6 und 3.7 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„3.6	a) Pannerden (km 867,46) bis Lekkanal (km 949,40)	110	17,70
	b) für Schubverbände mit einer größeren Länge als 110 m und einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung. Ein Überholungs- und Begegnungsverbot gilt zwischen IJsselkop (km 878,60) und Arnheim (km 885,00) .	186,50	11,45
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen. Dabei betragen die Höchstabmessungen der Schubverbände, die auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal fahren und den Lek bei Wijk bij Duurstede kreuzen, in der Länge 200 m und in der Breite 23,00 m.		
3.7	Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20)		
	a) kurze Formation	116,50	22,90
	b) lange Formation mit einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung	186,50	11,45
	Die zuständige Behörde kann größere Abmessungen zulassen.“		

4. § 12.01 Nr. 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

- „1. Die Schiffsführer von Fahrzeugen, die dem ADNR unterliegen, von Tankschiffen, von Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m, von Verbänden, Kabinenschiffen, Seeschiffen und Sondertransporten nach § 1.21 müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 5 genannten Strecken auf dem bekannt gegebenen Kanal melden und folgende Angaben machen:
- a) Schiffsgattung;
 - b) Schiffsname;
 - c) Standort, Fahrtrichtung;
 - d) Amtliche Schiffsnummer, bei Seeschiffen IMO-Nummer;
 - e) Tragfähigkeit;
 - f) Länge und Breite des Fahrzeugs;
 - g) Art, Länge und Breite des Verbandes;
 - h) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
 - i) Fahrtroute;
 - j) Beladehafen;
 - k) Entladehafen;
 - l) bei Gefahrgütern nach ADNR:
die UN-Nummer oder Stoffnummer,
die offizielle Benennung für die Beförderung, sofern zutreffend ergänzt durch die technische Bezeichnung,
die Klasse, der Klassifizierungscode und gegebenenfalls die Verpackungsgruppe,
die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, für die diese Angaben gelten,
bei anderen Gütern:
die Art der Ladung (Stoffname, Stoffmenge);
 - m) 0, 1, 2, 3 blaue Lichter/blaukegel;
 - n) Anzahl der an Bord befindlichen Personen.“

5. § 12.01 Nr. 6 ist in folgender Fassung anzuwenden:

- „6. Die zuständige Behörde kann für
- a) Bunkerboote andere Meldepflichten,
 - b) Tagesausflugsschiffe eine Meldepflicht und deren Umfang festlegen.“

6. § 15.06 Nr. 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

- „1. Der Schiffsführer hat beim Bunkern von Brenn- und Schmierstoffen dafür zu sorgen, dass
- a) die zu bunkernde Menge innerhalb des ablesbaren Bereichs der Peileinrichtung liegt,
 - b) bei separater Befüllung der Tanks die Absperrventile innerhalb der Tankverbindungsrohrleitungen geschlossen sind,
 - c) der Bunkervorgang überwacht wird und
 - d) eine der Einrichtungen nach § 8.05 Nr. 10 Rheinschiffsuntersuchungsordnung genutzt wird.“

7. § 15.06 Nr. 2 Buchstabe a ist in folgender Fassung anzuwenden:

- „a) die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Systems nach § 8.05 Nr. 11 Rheinschiffsuntersuchungsordnung und einer Sprechverbindung zwischen Schiff und Bunkerstelle,“.

PROTOKOLL 18

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur definitiven Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die sich in der Zwischenzeit in der praktischen Anwendung bewährt haben,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die definitive Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 sowie die redaktionellen Anpassungen, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten ab dem 1. April 2006. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden mit diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage zu Protokoll 18

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu den §§ 6.30 bis 6.34 werden wie folgt gefasst:*

- „6.30 Alle fahrenden Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter
- 6.31 Stillliegende Fahrzeuge
- 6.32 Mit Radar fahrende Fahrzeuge
- 6.33 Nicht mit Radar fahrende Fahrzeuge
- 6.34 (ohne Inhalt)“.

b) *Die Angabe zu § 9.09 wird wie folgt gefasst:*

- „9.09 Beschränkung der Schifffahrt zwischen Bad Salzig (km 564,30) und Gorinchem (km 952,50)“.

2. *§ 1.03 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:*

- „4. Die Mitglieder der diensttuenden Mindestbesatzung nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und sonstige Personen an Bord, die vorübergehend selbständig den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs bestimmen, dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein.

Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft, ist es den in Satz 1 genannten Personen verboten, den Kurs und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu bestimmen.“

3. § 4.01 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Auf Fahrzeugen mit Maschinenantrieb müssen gleichzeitig mit den Schallzeichen gleich lange Lichtzeichen gegeben werden, die gelb, hell und von allen Seiten sichtbar sein müssen. Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge sowie für Glockenzeichen.“

4. § 4.06 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Fahrzeuge dürfen nur dann Radar benutzen, wenn

- a) sie mit einem für die Binnenschifffahrt geeigneten Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs ausgerüstet sind. Das gilt auch für Inland ECDIS Geräte, die unter Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeuges mit überlagertem Radarbild betrieben werden können (Navigationsmodus). Die Geräte müssen in gutem Betriebszustand sein und einem von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens für den Rhein zugelassenen Baumuster entsprechen. Nicht frei fahrende Fähren brauchen jedoch nicht mit einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit ausgerüstet zu sein;
- b) sich an Bord eine Person befindet, die das Radarpatent oder ein anderes nach der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten anerkanntes Zeugnis besitzt; bei guter Sicht kann jedoch Radar zu Übungszwecken verwendet werden, auch wenn sich eine solche Person nicht an Bord befindet.

Kleinfahrzeuge müssen außerdem mit einer in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff--Schiff ausgerüstet sein.“

5. § 6.20 Nr. 1 Satz 2 Buchstabe e (nur deutsche Fassung) wird wie folgt geändert:

„e) auf Strecken, die durch das Zeichen A.9 (Anlage 7) gekennzeichnet sind.“

6. § 6.20 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

„2. Gegenüber Kleinfahrzeugen besteht die Verpflichtung nach Nummer 1 Satz 2 Buchstabe b und c nicht; § 1.04 bleibt unberührt.“

7. § 6.22 wird wie folgt gefasst:

„§ 6.22

Sperrung der Schifffahrt und gesperrte Wasserflächen

1. Wenn die zuständige Behörde durch ein allgemeines Zeichen A.1 (Anlage 7) bekannt gibt, dass die Schifffahrt gesperrt ist, müssen alle Fahrzeuge vor dem Zeichen anhalten.
2. Das Befahren von Wasserflächen, die durch das Tafelzeichen
 - a) A.1a (Anlage 7) gekennzeichnet sind, ist allen Fahrzeugen mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge ohne Antriebsmaschine verboten;
 - b) A.12 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, ist allen Fahrzeugen mit Maschinenantrieb verboten.“

8. Die §§ 6.30 bis 6.34 werden wie folgt gefasst:

„§ 6.30

Alle fahrenden Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter

1. Bei unsichtigem Wetter müssen alle Fahrzeuge Radar benutzen.
2. Bei unsichtigem Wetter müssen alle Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit der verminderten Sicht, dem übrigen Verkehr und den örtlichen Umständen entsprechend anpassen. Sie müssen den anderen Fahrzeugen die für die Sicherheit notwendigen Nachrichten geben.
3. Beim Anhalten bei unsichtigem Wetter ist die Fahrrinne so weit wie möglich frei zu machen.
4. Bei unsichtigem Wetter dürfen Kleinfahrzeuge nur fahren, wenn sie auf Kanal 10 oder dem von der zuständigen Behörde zugewiesenen anderen Kanal auf Empfang geschaltet sind.
5. Fahrzeuge und Verbände, die kein Radar benutzen können, müssen bei unsichtigem Wetter unverzüglich einen Liegeplatz aufsuchen.

§ 6.31

Stillliegende Fahrzeuge

1. Fahrzeuge, die in der Fahrrinne oder deren Nähe, außerhalb der Häfen oder der durch die zuständige Behörde bestimmten Liegestellen stillliegen, müssen bei unsichtigem Wetter während des Stillliegens ihre Sprechfunkanlage auf Empfang geschaltet haben. Sobald sie über Sprechfunk vernehmen, dass sich andere Fahrzeuge nähern oder sobald und solange sie das in § 6.32 Nr. 2 Buchstabe d oder in § 6.33 Buchstabe b vorgeschriebene Schallzeichen eines herankommenden Fahrzeugs vernehmen, müssen sie über Sprechfunk ihre Position mitteilen.
2. Fahrzeuge nach Nummer 1, die Sprechfunk nicht benutzen können, müssen, sobald und solange sie das in § 6.32 Nr. 2 Buchstabe d oder in § 6.33 Buchstabe b vorgeschriebene Schallzeichen eines herankommenden Fahrzeugs vernehmen, eine Gruppe von Glockenschlägen geben. Diese Schallzeichen sind in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen.
3. Die Nummern 1 und 2 gelten nicht für geschobene Fahrzeuge in einem Schubverband. Bei gekuppelten Fahrzeugen gelten sie nur für eines der Fahrzeuge der Zusammenstellung.

§ 6.32

Mit Radar fahrende Fahrzeuge

1. Fahrzeuge dürfen nur mit Radar fahren, wenn sich eine Person, die neben dem für die Fahrzeugart und die zu befahrende Strecke erforderlichen Rheinpatent oder neben einem anderen nach der Rheinpatentverordnung zugelassenen Befähigungszeugnis das Radarpatent nach der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten besitzt, und eine zweite Person, die mit der Verwendung von Radar in der Schifffahrt hinreichend vertraut ist, ständig im Steuerhaus aufhalten.

Wenn im Schiffsattest vermerkt ist, dass das Fahrzeug über einen Radareinmannsteuerstand verfügt, muss sich die zweite Person nicht ständig im Steuerhaus aufhalten.

2. Bei der Begegnung und der Vorbeifahrt ist folgendes zu beachten:
 - a) bemerkt ein Fahrzeug in der Radarfahrt zu Berg auf dem Radarbildschirm entgegenkommende Fahrzeuge oder nähert es sich einer Strecke, in der sich Fahrzeuge befinden können, die das Radarbild noch nicht erfasst, muss es den entgegenkommenden Fahrzeugen über Sprechfunk seine Fahrzeugart, seinen Namen, seine Fahrtrichtung und seinen Standort mitteilen und die Vorbeifahrt absprechen;
 - b) bemerkt jedoch ein Fahrzeug in der Radarfahrt zu Tal auf dem Radarbildschirm ein Fahrzeug, dessen Standort oder Kurs eine Gefahrenlage verursachen kann und das sich über Funk nicht gemeldet hat, muss es über Sprechfunk dieses Fahrzeug auf die gefährliche Situation hinweisen und die Vorbeifahrt absprechen;
 - c) alle Fahrzeuge in der Radarfahrt, die über Sprechfunk angerufen werden, müssen über Sprechfunk antworten, indem sie ihre Fahrzeugart, ihren Namen, ihre Fahrtrichtung und ihren Standort mitteilen. Sie müssen dann mit den entgegenkommenden Fahrzeugen die Vorbeifahrt absprechen; Kleinfahrzeuge dürfen jedoch lediglich ansagen, nach welcher Seite sie ausweichen;
 - d) wenn mit den entgegenkommenden Fahrzeugen kein Sprechfunkkontakt zustande kommt, muss das Fahrzeug in der Radarfahrt zu Berg
 - einen „langen Ton“ geben, der so oft wie notwendig zu wiederholen ist, sowie
 - seine Geschwindigkeit vermindern und, falls nötig, anhalten.

Dies gilt auch für alle Fahrzeuge, die mit Radar fahren, gegenüber Fahrzeugen, die in der Nähe der Fahrerin stillliegen und mit denen kein Sprechfunkkontakt zustande kommt.

3. Bei Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen gelten die Nummern 1 und 2 nur für das Fahrzeug, auf dem sich der Schiffsführer des Verbandes oder der gekuppelten Fahrzeuge befindet.

§ 6.33

Nicht mit Radar fahrende Fahrzeuge

Fahrzeuge und Verbände, die kein Radar benutzen können und einen Liegeplatz aufsuchen müssen, müssen während der Fahrt zu dieser Stelle folgendes beachten:

- a) Sie müssen soweit wie möglich am Rand der Fahrrinne fahren.
- b) Jedes einzeln fahrende Fahrzeug, sowie jedes Fahrzeug, auf dem sich der Führer eines Verbandes befindet, müssen als Nebelzeichen „einen langen Ton“ geben; dieses Schallzeichen ist in Abständen von längstens einer Minute zu wiederholen. Auf diesem Fahrzeug ist ein Ausguck auf dem Vorschiff aufzustellen, bei Verbänden jedoch nur auf dem ersten Fahrzeug. Der Ausguck muss sich entweder in Sicht- oder in Hörweite des Schiffs- oder Verbandsführers befinden oder durch eine Sprechverbindung mit ihm verbunden sein.
- c) Sobald ein Fahrzeug über Sprechfunk von einem anderen Fahrzeug angerufen wird, muss es über Sprechfunk antworten, indem es seine Fahrzeugart, seinen Namen, seine Fahrtrichtung und seinen Standort mitteilt und angibt, dass es keine Radarfahrt durchführt und einen Liegeplatz sucht. Es muss dann mit dem entgegenkommenden Fahrzeug die Vorbeifahrt absprechen.
- d) Sobald ein Fahrzeug den langen Ton eines anderen Fahrzeugs hört, mit dem kein Sprechfunkkontakt zustande kommt, muss es,
 - wenn es sich in der Nähe eines Ufers befindet, an diesem Ufer bleiben und dort, falls erforderlich, bis zur Beendigung der Vorbeifahrt anhalten;
 - wenn es gerade von einem Ufer zum anderen wechselt, die Fahrrinne so weit und so schnell wie möglich freimachen.

§ 6.34

(ohne Inhalt)“.

9. § 7.08 wird wie folgt gefasst:

„§ 7.08

Wache und Aufsicht

1. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, muss sich ständig eine einsatzfähige Wache aufhalten. Die zuständige Behörde kann jedoch die Fahrzeuge, die in einem Hafenbecken stillliegen, von dieser Verpflichtung befreien.
2. An Bord stillliegender Fahrgastschiffe, auf denen sich Fahrgäste befinden, muss sich ständig eine einsatzfähige Wache aufhalten.
3. Alle übrigen Fahrzeuge, Schwimmkörper und schwimmenden Anlagen müssen beim Stillliegen von einer Person, die in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen, beaufsichtigt werden, es sei denn, die Aufsicht ist wegen der örtlichen Verhältnisse nicht erforderlich oder die zuständige Behörde lässt eine Ausnahme zu.

4. Gibt es keinen Schiffsführer, ist jeweils der Eigentümer, Ausrüster oder sonstige Betreiber für den Einsatz der Wache und der Aufsicht verantwortlich.“

10. § 9.09 wird wie folgt gefasst:

„§ 9.09

*Beschränkung der Schifffahrt
zwischen Bad Salzig (km 564,30) und Gorinchem (km 952,50)*

1. Sobald sich zwischen Bad Salzig (km 564,30) und Gorinchem (km 952,50) Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 186,50 m oder einer Breite von mehr als 22,90 m einer Strecke nähern, in der sich noch nicht wahrzunehmende Fahrzeuge befinden können, müssen sie auf dem von der zuständigen Behörde zugewiesenen Kanal ihre Formation und ihren Standort angeben und diese Angaben so oft wie notwendig wiederholen.
2. Zu Tal fahrende Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 186,50 m oder einer Breite von mehr als 22,90 m dürfen zu Berg fahrenden Schubverbänden, gekuppelten Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit einer Länge von mehr als 110 m auf den Strecken zwischen
km 575,50 und km 578,50 (Oberspay),
km 606,50 und km 608,50 (Weissenturm),
km 635,00 und km 637,50 (Unkel),
km 720,50 und km 723,00 (Benrath),
km 740,00 und km 744,00 (Düsseldorf) und
km 784,50 und km 786,50 (Baerl)

nicht begegnen.

Zu diesem Zweck sind folgende Bestimmungen von den vorgenannten Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen zu beachten:

- a) bei der Annäherung an diese Strecken müssen sich diese Schubverbände und gekuppelten Fahrzeuge mehrmals auf Kanal 10 über Sprechfunk melden;
 - b) ist vorauszusehen, dass eine Begegnung mit zu Tal fahrenden Schubverbänden oder gekuppelten Fahrzeugen stattfinden wird, müssen zu Berg fahrende Schubverbände, gekuppelte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m unterhalb der Strecken anhalten, bis die Talfahrer diese durchfahren haben;
 - c) sind zu Berg fahrende Schubverbände, gekuppelte Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m bereits vorher in die Strecken hineingefahren, müssen zu Tal fahrende Schubverbände und gekuppelten Fahrzeuge oberhalb der Strecken anhalten, bis die Bergfahrer diese durchfahren haben.
3. Zwischen der Spyck'schen Fähre (km 857,40) und Gorinchem (km 952,50) dürfen die in Nummer 1 genannten Schubverbände und gekuppelten Fahrzeuge nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörde zusammengestellt oder aufgelöst werden.“

11. § 9.11 wird wie folgt gefasst:

„§ 9.11

Fahrt bei unsichtigem Wetter unterhalb der Spyck'schen Fähre

Unterhalb der Spyck'schen Fähre (km 857,40) müssen sich die Fahrzeuge bei unsichtigem Wetter in Fahrtrichtung soweit wie möglich rechts halten. Die §§ 6.04 und 6.05 gelten nicht.“

12. Anlage 6 Buchstabe G wird wie folgt gefasst:

„a) Einzelnd fahrende Fahrzeuge und Verbände, die kein Radar benutzen



1 langer Ton, längstens jede
Minute wiederholt

§ 6.33 Buchstabe b

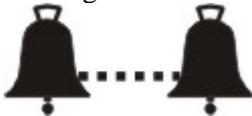
b) Fahrzeuge in der Radarfahrt, wenn kein Sprechfunkkontakt zustande kommt



1 langer Ton, wiederholt

§ 6.32 Nr. 2 Buchstabe d

c) Stillliegende Fahrzeuge



1 Gruppe von Glockenschlägen,
längstens jede Minute wiederholt

§ 6.31 Nr. 2“.

13. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

a) Die Erläuterung zu dem Zeichen A.1a wird wie folgt gefasst:

„A.1a Gesperrte Wasserflächen; jedoch für Kleinfahrzeuge
ohne Antriebsmaschine befahrbar. (§ 6.22 Nr. 2 Buchstabe a)“.

b) Die Erläuterung zu dem Zeichen A.12 wird wie folgt gefasst:

„A.12 Fahrverbot für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb
(§ 6.22 Nr. 2 Buchstabe b)“.

PROTOKOLL 19

Empfehlungen für einheitliche Bußgelder bei Zuwiderhandlungen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften auf dem Rhein und auf der Mosel

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass Rhein- und Moselschiffahrtspolizeiverordnung die zentralen inhaltlich gleichen, überwiegend sogar identischen Verhaltensvorschriften für die Schiffsführer enthalten,

in dem Bestreben, das Recht beider Flussregime zu vereinheitlichen,

von dem Wunsch geleitet, Verstöße gegen die gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften in den Mitgliedstaaten möglichst einheitlich zu sanktionieren,

billigt die in der Anlage aufgeführten „Empfehlungen für einheitliche Bußgelder bei Zuwiderhandlungen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften auf dem Rhein und auf der Mosel“,

legt ihren Mitgliedstaaten nahe, diese Empfehlungen für einheitliche Bußgelder in der Rheinschiffahrt ihren zuständigen nationalen Stellen zu übermitteln und dafür zu sorgen, dass diese Empfehlungen soweit wie möglich angewendet werden,

legt ihren Mitgliedstaaten nahe, diese Empfehlungen auch den infragekommenden Gerichten zur Verfügung zu stellen, um die Festlegung von Sanktionen zu erleichtern,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, diese Empfehlungen entsprechend den Änderungen in den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften bei Bedarf in eigener Zuständigkeit und in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Schiffahrtspolizei und Fahrwasserbezeichnung der Moselkommission anzupassen.

Anlage

(am Ende der Ausgabe)

PROTOKOLL 20

Untersuchungsordnung - Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 10.03, 10.03a und 10.03b)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 10.03 – Tragbare Feuerlöscher
(angenommen mit Beschluss 2001-II-22),
- b) § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen
(angenommen mit Beschluss 2001-II-22),
- c) § 10.03b – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
(angenommen mit Beschluss 2001-II-22).

Die Vorschriften gelten vom 1. April 2005 bis zum 31. Dezember 2005.

PROTOKOLL 21

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 (§§ 22a.05, 22b.03, 24.06 und Anlage J)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe c, §§ 22b.03, 24.06 und zu Anlage J Teil IV der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in den Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in Anlage 1 aufgeführte Änderung gilt vom 1. April 2005 bis zum 30. September 2007, die in Anlage 2 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2005 bis zum 31. März 2008.

Anlage 1 zu Protokoll 21

§ 22a.05 Nr. 2 Buchstabe c ist in folgender Fassung anzuwenden:

„c) als Doppelhüllenschiffe nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) gebaut sein. Motorschiffe müssen den Nummern 9.1.0.91 bis 9.1.0.95, Tankschiffe den Nummern 9.3.2.11.7 und 9.3.2.13 bis 9.3.2.15 des Teils 9 des ADNR entsprechen;“.

Anlage 2 zu Protokoll 21

1. § 22b.03 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Abweichend von § 6.02 Nr. 1 muss bei Ausfall oder Störung der Antriebsanlage der Rudermaschine ohne Zeitverzug eine zweite unabhängige Antriebsanlage der Rudermaschine oder ein Handantrieb in Betrieb gehen.“

b) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4.

2. In der Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird nach der Angabe "**KAPITEL 22a**" folgende Angabe angefügt:

„22b.03 Nr. 3	In Betrieb gehen der zweiten unabhängigen Antriebsanlage oder des Handantriebs	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025	1.4.2005“.
---------------	--	---	------------

3. Anlage J Teil IV Nr. 1 Absatz 6 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„Abschnitt 5: Eine zweistellige laufende Nummer (mit ggf. vorangestellter Null) für die Erweiterung. Die Reihenfolge beginnt mit 01 für jede Nummer einer Grundgenehmigung.“

4. Anlage J Teil IV Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„a) Dritte von den Niederlanden erteilte Genehmigung entsprechend Stufe I, und der Anwendung des Motors für Schiffsantrieb - Propellerkurve (bislang noch ohne Erweiterung):

R 4*I*E3*0003*00

b) Zweite Erweiterung zu der von Deutschland erteilten vierten Genehmigung entsprechend Stufe II, für Schiffsantrieb - konstante Drehzahl und - Schiffsantrieb-Propellerkurve:

R 1*II*E2E3*0004*02“.

PROTOKOLL 22

Sicherheit der Fahrgastschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2004-I-20,

I.

stellt fest, dass ihr Untersuchungsausschuss den Entwurf für ein revidiertes Kapitel 15 – Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechend ihrem Auftrag abschließend geprüft und fertig gestellt hat und dass dazu ihre Gremien zusätzliche Anmerkungen der internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes und der Schiffbauindustrie, der anerkannten Klassifikationsgesellschaften und der gemeinsamen Expertengruppe mit der Europäischen Gemeinschaft berücksichtigt haben,

beschließt die in der Anlage aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, insbesondere eine Neufassung des Kapitels 15 und der dazugehörigen Übergangsbestimmungen,

beauftragt ihre betroffenen Ausschüsse, die Vorschläge der internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes für Maßnahmen, die es ermöglichen, aufgrund organisatorischer Vorkehrungen oder vorteilhafter regionaler Bedingungen auf bestimmte technische Ausrüstungen vorhandener Schiffe zu verzichten, zu prüfen und diese zur Übernahme in die Verordnungen der Zentralkommissionen vorzuschlagen,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss zu prüfen, inwieweit die Sicherheit von Fahrgästen auf Schiffen, auf die Übergangsvorschriften Anwendung finden, gewährleistet ist und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen,

fordert die internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes auf, ihre Vorschläge für derartige Maßnahmen weiter zu konkretisieren und zu ergänzen.

Die Änderungen, die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführt sind, gelten ab dem 1. Januar 2006. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage 1 aufgeführten Bestimmungen, die vor dem 25. November 2004 beschlossen wurden und zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

II.

stellt fest, dass ihr Ausschuss für Arbeits-, Sozial- und Berufsausbildungsfragen den Entwurf einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt abschließend auf seine Übereinstimmung mit den unter I. dieses Beschlusses genannten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchung geprüft hat.

beschließt die in der Anlage 2 zu diesem Beschluss aufgeführte Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt.

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2006 in Kraft.

Anlagen

(am Ende der Ausgabe)

PROTOKOLL 23

ADNR – Änderungen zum ADNR

Beschluss

Die Zentralkommission,

bezugnehmend auf ihren Beschluss 2004-I-21 betreffend die Frage der Einführung von Bestimmungen über die Sicherung,

in der Erwägung, dass es notwendig ist, die Verweise auf Normen für Schläuche und Schlauchleitungen zu aktualisieren,

billigt die in der Anlage aufgeführten Änderungen zum ADNR, das mit Beschluss 2004-I-21 gebilligt wurde.

Diese Änderungen treten am 1. Januar 2005 in Kraft.

Anlage zu Protokoll 23

1. *In 1.3.1 am Ende folgenden Satz anfügen:*

"Die Unterweisung muss auch die in Kapitel 1.10 aufgeführten besonderen Vorschriften für die Sicherung von Beförderungen gefährlicher Güter beinhalten."

2. *In 1.8.1.1 wird der erste Satz am Ende wie folgt gefasst:*

"... ob die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter einschließlich der Vorschriften nach 1.10.1.5 eingehalten sind."

3. *In 1.8.3.3 Am Ende einen Spiegelstrich mit folgendem Wortlaut aufnehmen:*

"- Vorhandensein des Sicherungsplanes gemäß 1.10.3.2."

4. *Folgendes Kapitel 1.10 aufnehmen:*

"1.10 Vorschriften für die Sicherung

Bemerkung:

Für Zwecke dieses Kapitels versteht man unter „Sicherung“ die Maßnahmen oder Vorkehrungen, die zu treffen sind, um den Diebstahl oder den Missbrauch gefährlicher Güter, durch die Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können, zu minimieren.

1.10.1 Allgemeine Vorschriften

1.10.1.1 Alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen müssen entsprechend ihren Verantwortlichkeiten die in diesem Kapitel aufgeführten Vorschriften für die Sicherung beachten.

- 1.10.1.2** Gefährliche Güter dürfen nur Beförderern zur Beförderung übergeben werden, deren Identität in geeigneter Weise festgestellt wurden.
- 1.10.1.3** Liegeplätze im Bereich von Umschlagsanlagen für gefährliche Güter müssen ordnungsgemäß gesichert, gut beleuchtet und, soweit möglich und angemessen, für die Öffentlichkeit unzugänglich sein.
- 1.10.1.4** Für jedes Mitglied der Besatzung eines Schiffes, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung einen Lichtbildausweis an Bord sein.
- 1.10.1.5** Sicherheitsüberprüfungen gemäß 1.8.1 müssen sich auch auf die Maßnahmen für die Sicherung erstrecken.
- 1.10.1.6** Die zuständige Behörde muss Aufzeichnungen über gültige Bescheinigungen für Sachkundige nach 8.2.1, das die durch sie oder andere anerkannte Stellen ausgestellt wurden, auf dem neuesten Stand halten.

1.10.2 Unterweisung im Bereich der Sicherung

- 1.10.2.1** Die in Kapitel 1.3 festgelegte erstmalige Unterweisung und Auffrischungsunterweisung muss auch Bestandteile beinhalten, die der Sensibilisierung gegenüber der Sicherung dienen. Die Auffrischungsunterweisung im Bereich der Sicherung muss nicht nur mit Änderungen der Vorschriften zusammenhängen.
- 1.10.2.2** Die Unterweisung zur Sensibilisierung gegenüber der Sicherung muss sich auf die Art der Risiken, deren Erkennung und die Verfahren sowie die Maßnahmen zur Verringerung dieser Risiken beziehen. Sie muss Kenntnisse über eventuelle Sicherungspläne entsprechend dem Arbeits- und Verantwortungsbereich des Einzelnen und dessen Rolle bei der Umsetzung dieser Pläne vermitteln.

1.10.3 Vorschriften für gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential

Bemerkung:

Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential sind solche, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zur terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen, wie Verlust zahlreicher Menschenleben und massive Zerstörungen, besteht.

- 1.10.3.1** Die Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotential ist in Tabelle 1.10.5 enthalten.

1.10.3.2 Sicherungspläne

- 1.10.3.2.1** Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential nach Tabelle 1.10.5 beteiligten Beförderer und Absender sowie andere Beteiligte gemäß 1.4.2 und 1.4.3 müssen Sicherungspläne, die mindestens die in 1.10.3.2.2 aufgeführten Elemente beinhalten, einführen und anwenden.

- 1.10.3.2.2** Jeder Sicherungsplan muss mindestens folgende Elemente beinhalten:

- a) spezifische Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Bereich der Sicherung an Personen, welche über die erforderlichen Kompetenzen und Qualifikationen verfügen und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet sind;
- b) Verzeichnis der betroffenen gefährlichen Güter oder der Art der betroffenen gefährlichen Güter;

- c) Bewertung der üblichen Vorgänge und den sich daraus ergebenden Risiken, einschließlich der transportbedingten Aufenthalte, des verkehrsbedingten Verweilens der Güter an Bord der Schiffe vor, während und nach der Ortsveränderung und des zeitweiligen Abstellens gefährlicher Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag), soweit angemessen;
- d) klare Darstellung der Maßnahmen, die für die Verringerung der Risiken entsprechend den Verantwortlichkeiten und Pflichten des Beteiligten zu ergreifen sind, einschließlich:
 - Unterweisung;
 - Sicherungspolitik (z.B. Maßnahmen bei erhöhter Bedrohung, Überprüfung bei Einstellung von Personal oder Versetzung von Personal auf bestimmte Stellen, usw.);
 - Betriebsverfahren (z.B. Wahl und Nutzung von Strecken, sofern diese bekannt sind, Zugang zu gefährlichen Gütern während der Zwischenlagerung (wie in Absatz c) bestimmt), Nähe zu gefährdeten Infrastruktureinrichtungen, usw.);
 - für die Verringerung der Risiken zu verwendende Ausrüstungen und Ressourcen;
- e) wirksame und aktualisierte Verfahren zur Meldung von und für das Verhalten bei Bedrohungen, Verletzungen der Sicherheit oder damit zusammenhängenden Zwischenfällen;
- f) Verfahren zur Bewertung und Erprobung der Sicherungspläne und Verfahren zur wiederkehrenden Überprüfung und Aktualisierung der Pläne;
- g) Maßnahmen zur Gewährleistung der physischen Sicherheit der im Sicherheitsplan enthaltenen Beförderungsinformation und
- h) Maßnahmen zur Gewährleistung, dass die Verbreitung der im Sicherheitsplan enthaltenen Information betreffend den Beförderungsvorgang auf diejenigen Personen begrenzt ist, die diese Informationen benötigen. Diese Maßnahmen dürfen die an anderen Stellen des ADNR vorgeschriebene Bereitstellung von Informationen nicht ausschließen.

Bemerkung:

Beförderer, Absender und Empfänger sollten untereinander und mit den zuständigen Behörden zusammenarbeiten, um Hinweise über eventuelle Bedrohungen auszutauschen, geeignete Sicherungsmaßnahmen zu treffen und auf Zwischenfälle, welche die Sicherheit gefährden, zu reagieren.

- 1.10.3.3** Schiffe, die gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential nach Tabelle 1.10.5 befördern, müssen mit betrieblichen oder technischen Maßnahmen gegen die missbräuchliche Verwendung des Schiffes oder der gefährlichen Güter geschützt sein. Die Anwendung dieser Schutzmaßnahmen darf die Reaktion auf Notfälle nicht gefährden.

Bemerkung:

Sofern dies geeignet ist und die notwendigen Ausrüstungen bereits vorhanden sind, sollten Telemetriesysteme oder andere Methoden oder Vorrichtungen, die eine Transportverfolgung von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotential nach Tabelle 1.10.5 ermöglichen, eingesetzt werden.

- 1.10.4** Die Vorschriften in 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 gelten nicht, wenn die Mengen je Schiff nicht größer sind als die in 1.1.3.6.1 des ADNR aufgeführten Mengen.
- 1.10.5** Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten gefährlichen Güter sind, sofern sie in Mengen befördert werden, welche die in der Tabelle angegebenen Mengen überschreiten, gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential.

Tabelle: Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotential

Klasse	Unterklasse	Stoff oder Gegenstand	Menge		
			Tank o-der La-detank (Liter)	Lose Schüttung*) (kg)	Güter in Verpackungen (kg)
1	1.1	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	a)	a)	0
	1.2	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	a)	a)	0
	1.3	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der Verträglichkeitsgruppe „C“	a)	a)	0
	1.5	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	0	a)	0
2		entzündbare Gase (Klassifizierungs-codes, die nur den Buchstaben „F“ enthalten)	3000	a)	b)
		giftige Gase (Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben „T“, „TF“, „TC“, „TO“, „TFC“ oder „TOC“ enthalten) mit Ausnahme von Druckgaspackungen	0	a)	0
3		entzündbare flüssige Stoffe der Verpackungsgruppen I und II	3000	a)	b)
		desensibilisierte explosive flüssige Stoffe	a)	a)	0
4.1		desensibilisierte explosive Stoffe	a)	a)	0
4.2		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
4.3		Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
5.1		Entzündend (oxidierend) wirkende flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)
		Perchlorate, Ammoniumnitrat und ammoniumnitrat-haltige Düngemittel	3000	3000	b)
6.1		giftige Stoffe der Verpackungsgruppe I	0	a)	0
6.2		ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie „A“	a)	a)	0
7		radioaktive Stoffe	3000 A ₁ (in besonderer Form) bzw. 3000 A ₂ in Typ B- oder Typ C-Versandstücken		
8		ätzende Stoffe der Verpackungsgruppe I	3000	a)	b)

a) gegenstandslos

b) Unabhängig von der Menge gelten die Vorschriften in 1.10.3 nicht.

*) Lose Schüttung umfasst lose Schüttung im Schiff, in Straßenfahrzeugen oder in Containern.

Bemerkung:

Zum Zwecke der Nichtverbreitung nuklearer Stoffe findet das Übereinkommen über den physischen Schutz von nuklearen Stoffen in der Ergänzung der Empfehlungen des Informationsrundschriftens INFCIRC/225 (Rev.4) der IAEA Anwendung auf internationale Beförderungen."

5. 8.1.6.2 wird wie folgt gefasst:

"8.1.6.2 Die für das Laden und Löschen, die Abgabe von Schiffsbetriebsstoffen und die Abgabe von Ladungsresten benutzen Schläuche und Schlauchleitungen müssen der Norm EN 12115 : 1999 (Gummi- und Kunststoffschläuche) oder EN 13765 : 2003 (Thermoplastische, mehrlagige, nicht vulkanisierte Schläuche und Schlauchleitungen) oder EN ISO 10380 : 2003 (gewellte Metallschläuche und Metallschlauchleitungen) entsprechen. Sie müssen innerhalb eines Jahres entsprechend den Angaben des jeweiligen Herstellers durch ihn oder durch hierfür von der zuständigen Behörde zugelassene Personen nach Tabelle 6 der EN 12115 : 1999 oder Tabelle K.1 der EN 13765 : 2003 oder Absatz 7 der EN ISO 10380 : 2003 geprüft werden. Eine Bescheinigung über diese Prüfung muss sich an Bord befinden."

PROTOKOLL 24

Kennntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von

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

Anlagen zu Protokoll 24

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-I-26	Änderung der RheinSchPV infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 4.06	I	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003	24.8.2004	7.6.2002
2002-I-27	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen, Vorschriften für den Einbau, und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern infolge des Standards Inland ECDIS	I	1.4.2003	8.1.2003	3.4.2003	24.8.2004	7.6.2002
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004			24.8.2004	29.1.2003
2002-II-17	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	2.7.2003		24.8.2004	29.1.2003
2002-II-18	Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2003-II-22	Anordnung vorüberg. Art nach § 1.22 1 §§ 1.01, 6.20, 7.08, 14.11 2. 10.01	I		5.12.2003	23.1.2004	9.2.2004	12.12.2003
			1.4.2004 1.1.2004				
2004-I-14	Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22 - § 1.01	I	1.10.2004	23.8.2004	13.7.2004	11.11.2004	7.6.2004

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	-	14.4.1999	3.12.1998

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)		6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002 I 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

Protokoll	Inhalt)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)		2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)			18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004

) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

3. ADNR: Inkraftsetzung

ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005		**)			9.6.2004

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004		12.12.2003

5. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatentverordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) In Belgien wird noch rechtlich geprüft, in welcher Form die Inkraftsetzung stattfinden kann. Bis dahin werden die Beschlüsse der Zentralkommission ohne abschließende Klärung der rechtlichen Situation faktisch angewandt.

6. Empfehlungen Rheinschiffsuntersuchungsordnung
(Beschluss 1997-II-28)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

EMPFEHLUNG Nr. 3/2004
vom 16. Juni 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

NAVIRA

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Tankmotorschiff „NAVIRA“ - amtliche Schiffsnummer 8060021 - als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) in den Maschinenräumen und in dem Pumpenraum unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind $1,26 \text{ m}^3/\text{kg}$ zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2004
vom 16. Juni 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

VERA CRUZ

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Tankmotorschiff „VERA CRUZ“ - amtliche Schiffsnummer 6004001 - als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) in den Maschinenräumen unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind 1,26 m³/kg zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 5/2004
vom 16. Juni 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

REHOBOTH

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Gütermotorschiff „REHOBOTH“ - amtliche Schiffsnummer 2326505 - als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) im Maschinenraum unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind 1,26 m³/kg zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 6/2004
vom 16. Juni 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
CF3CF2C(O)CF(CF3)2 (NOVEC 1230)

NAVIGATIE

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Gütermotorschiff „NAVIGATIE“ - amtliche Schiffsnummer 2326493 - als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel CF3CF2C(O)CF(CF3)2) im Maschinenraum unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten CF3CF2C(O)CF(CF3)2 sind 1,26 m³/kg zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an CF3CF2C(O)CF(CF3)2 für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 7/2004
vom 16. Juni 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

TORTUGA

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Gütermotorschiff „TORTUGA“ - amtliche Schiffsnummer 6004022 - als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) im Maschinenraum unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind 1,26 m³/kg zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 8/2004
vom 17. Juni 2004

Zu § 14.04 Nr. 1 Absatz 1 Satz 3 - von der Außenseite der Aufbauten her öffnen

TIGRE D'OR

In Anwendung von § 2.19 Nr. 1, wird das Sportfahrzeug Tigre d'Or, ID 40322, gestattet, dass sich die Tür des Schanks für die Behälteranlage der Flüssiggasanlage, der im Aufbau des Steuerhauses aufgestellt ist, zur Innenseite des Aufbaus öffnen lässt. Die folgenden Bedingungen sind dabei einzuhalten:

1. die Tür ist gasdicht und abschließbar;
2. der Schlüssel zu der Tür wird beim Schiffsführer aufbewahrt;
3. an den niedrigsten Punkten der Wohnung sind Gaswarnanlagen angebracht, die ständig im Betrieb sind;
4. die in § 14.04 Nr. 3 genannten Be- und Entlüftungen führen nach Außenbord.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 9/2004
vom 9. September 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

VELOCITY

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Motortankschiff „Velocity“ - amtliche Schiffsnummer 2326634 - als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) in der Maschinenräumen unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind $1,26 \text{ m}^3/\text{kg}$ zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoreaumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 10/2004
vom 9. September 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

FIDE DEO

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Gütermotorschiff „FIDE DEO“ – ID Nr. 41729 - als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) im Maschinenraum unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind $1,26 \text{ m}^3/\text{kg}$ zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 11/2004
vom 9. September 2004

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

ALSVIN

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Tankmotorschiff „ALSVIN“ - amtliche Schiffsnummer 6004017- als Löschmittel NOVEC 1230 (Formel $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) in den Maschinenräumen unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 und Nr. 11 Buchstaben a, c und e Satz 2 sind einzuhalten.
2. § 10.03b Nr. 11 Buchstaben b und f sind sinngemäß einzuhalten.
3. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe d darf der Füllungsgrad der Behälter nicht mehr als 1 kg pro Liter betragen. Für das spezifische Volumen des entspannten $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ sind 1,26 m³/kg zu Grunde zu legen.
4. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe e Satz 1 muss das Volumen an $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ für den zu schützenden Raum mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen.
5. Abweichend von § 10.03b Nr. 11 Buchstabe g darf nach Flutung die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10 % sein.
6. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte sowie Schutzanzüge mit Helm, Stiefeln und Handschuhen anzulegen.

PROTOKOLL 25

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2003

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2003.

PROTOKOLL 26

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2003

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2003. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

PROTOKOLL 27

Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein sowie auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2004 und vom 31. Dezember 2004 auf den 1. Januar 2005 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2004 sowie vom 31. Dezember 2004 auf den 1. Januar 2005 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 28

**Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes
auf dem Neder-Rijn und dem Lek
an Wochenenden**

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember 2005 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 29

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 30

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 1. und 2. Juni 2005, in Straßburg, statt.