

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2011

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2011 - I)

Brüssel, den 27. Mai 2011

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (11) 1 Endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2011

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2011-I)

Brüssel, den 27. Mai 2011

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Sitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2: Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union, internationale Organisationen, Nichtmitgliedstaaten).....	1
Protokoll 3: Regeln betreffend das Verhältnis zwischen ZKR und dem CDNI.....	1
Protokoll 4: Kostenerstattung 2010 und 2011 (Abrechnung) zwischen der ZKR und dem CDNI.....	4
Protokoll 5: Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein	6
Protokoll 6: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	7
III. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 7: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt – Auswirkungen der Wirtschaftskrise	14
IV. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 8: Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse.....	26
Protokoll 9: Mit der slowakischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung.....	33
Protokoll 10: Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse.....	51
Protokoll 11: Mit der österreichischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung.....	55
V. Schifffahrtsregeln	
Protokoll 12: Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 7.01) und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen.....	81

	Seite
VI. Technische Vorschriften für Schiffe	
Protokoll 13: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06) Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§ 7.02 Nr. 2).....	89
Protokoll 14: Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I).....	90
VII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen	
Protokoll 15: Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen.....	95
VIII. Der Rhein als Schifffahrtsstrasse	
Protokoll 16: Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2009-I-23).....	95
Protokoll 17: Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke – Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim – Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2010	101
IX. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	
Protokoll 18: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppe getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	105
X. Verwaltungs- und Finanzfragen	
Protokoll 19: Haushalt der Zentralkommission für 2012.....	139
Protokoll 20: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2012	139
Protokoll 21: Verlängerung des Mandats des Stellvertretenden Generalsekretärs und des Chefindingenieurs.....	139
Protokoll 22: Ernennung des Sekretärs der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer.....	140
Protokoll 23: Revision des Stellenplans des Sekretariats	140
Protokoll 24: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2010	142
XI. Verschiedenes	
Protokoll 25: Pressemitteilung	150
Protokoll 26: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	150



ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2011 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union, internationale Organisationen, Nichtmitgliedstaaten)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Regeln betreffend das Verhältnis zwischen ZKR und dem CDNI

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erwägung, dass das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) am 1. November 2009 in Kraft getreten ist;

in der Erwägung, dass die ZKR die rechtlichen, administrativen und finanziellen Folgen des Anwendungsbegins dieses Übereinkommens in Bezug auf ihre Rechtsetzungsbefugnisse und der ihrem Sekretariat durch dieses Übereinkommen übertragenen Aufgaben festlegen sollte;

in der Erwägung, dass die ZKR dazu den diesem Beschluss als Anlage beigefügten „Regeln betreffend das Verhältnis zwischen ZKR und CDNI“ zustimmen kann;

beauftragt ihren Generalsekretär, diesen Beschluss der Konferenz der Vertragsparteien des CDNI zur Kenntnis zu bringen.

Anlage

Regeln betreffend das Verhältnis zwischen ZKR und CDNI

Grundregeln:

1. Das Vertragswerk der Mannheimer Akte und das CDNI sind eigenständige und von einander unabhängige völkerrechtliche Vereinbarungen.
2. Abschluss und Inkrafttreten des CDNI hatten weder den Zweck noch die Wirkung, die Befugnisse und Zuständigkeiten der ZKR aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte zu ändern.

Aufgaben der ZKR:

3. Die ZKR erörtert und regelt nach eigenem Ermessen sämtliche Fragen betreffend die Umwelt, die nicht im CDNI geregelt sind und keine unmittelbare Erweiterung der Bestimmungen dieses Übereinkommens darstellen.

Aufgaben des CDNI:

4. Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung des CDNI und zukünftiger Änderungen desselben fallen in den Zuständigkeitsbereich der Organe des CDNI.
5. Das CDNI verwaltet seine Finanzangelegenheiten unabhängig von der ZKR in eigener Zuständigkeit. Die Buchführung des CDNI ist unabhängig von jener der ZKR. Die Haushalts- und Buchführung des CDNI ist in dessen Finanzordnung geregelt. Der Haushalt des CDNI setzt sich aus den Haushalten der KVP und der IAKS zusammen. Diese Haushalte werden von den zuständigen Organen des CDNI aufgestellt und verabschiedet.

Sekretariat des CDNI:

6. Gemäß Artikel 10 Absatz 5 und Artikel 15 des CDNI wird das Sekretariat der KVP und der IAKS vom Sekretariat der ZKR wahrgenommen.
Die ZKR hat sich im Rahmen ihres Beschlusses 2007-II-15 bereit erklärt, den Organen des CDNI ihr Sekretariat zur Verfügung zu stellen.
7. Wenn es im Auftrag der Organe des CDNI handelt, ist das Sekretariat diesen Organen unterstellt und erstattet diesen Bericht. Die Aufgaben des Sekretariats gegenüber diesen Organen sind in den Geschäftsordnungen der KVP und der IAKS sowie der Finanzordnung des CDNI geregelt.
8. Unter „Wahrnehmung des Sekretariats“ ist die Bereitstellung von Personal, Räumlichkeiten, Material und sonstiger für die Umsetzung des CDNI erforderlicher Leistungen zu verstehen. Das Sekretariat erstellt auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten und der aus der Kostenrechnung der ZKR gewonnenen Indikatoren eine Abrechnung der im Rahmen des CDNI erbrachten Leistungen.
9. Die Kosten der vom Sekretariat im Auftrag der CDNI-Organen erbrachten Leistungen werden im Haushalt des CDNI berücksichtigt. Wenn der Haushalt des CDNI zur Deckung der erbrachten Leistungen nicht ausreicht, werden die entsprechenden Beträge nach Maßgabe der Finanzordnung des CDNI dem Reservefonds des CDNI entnommen.

Wechselwirkungen:

10. Da das CDNI von allen Mitgliedstaaten der ZKR ratifiziert worden ist, hält sich die ZKR an die Vorschriften und Normen dieses Übereinkommens gebunden.
11. Die zur Umsetzung des CDNI zu treffenden Vorschriften werden, soweit sie die Rheinschiffahrt und somit die Zuständigkeit der ZKR betreffen, von der der ZKR beschlossen.
12. Damit die an die Schifffahrt gerichteten Vorschriften und Normen des CDNI auf den Rhein angewandt werden können, bezieht die ZKR sie in ihre Verordnungen ein.

PROTOKOLL 4

Kostenerstattung 2010 und 2011 (Abrechnung) zwischen der ZKR und dem CDNI

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erwägung, dass die ZKR dem CDNI und dessen Organen ihr Sekretariat zur Verfügung stellt; dass vereinbart wurde, dass die Kosten für die vom Sekretariat der ZKR diesbezüglich erbrachten Leistungen grundsätzlich vom CDNI getragen werden;

in der Erwägung, dass in den Haushalten 2010 und 2011 die vom Sekretariat für das CDNI und dessen Organe übernommenen Ausgaben nur teilweise berücksichtigt sind; dass diese Ausgaben in der Anlage dieses Beschlusses aufgeführt sind;

in der Erwägung, dass es rechtmäßig ist, dass diese Ausgaben vom CDNI getragen werden, und die ZKR daher ihr Sekretariat anweisen sollte, an die Organe des CDNI ein Zahlungersuchen zu richten;

in der Erwägung, dass die ZKR damit einverstanden ist, dass die zurückzuzahlenden Beträge im Haushalt 2012 verbucht werden,

beauftragt ihren Generalsekretär, dafür zu sorgen, dass dieser Beschluss durchgeführt wird.

Anlage

Abrechnung über die von der ZKR in den Haushaltsjahren 2010 und 2011 getragenen Kosten, deren Rückerstattung in den CDNI-Haushalten nicht vorgesehen ist

In den Jahren 2009 und 2010 wurde der Haushalt der ZKR mit einer Reihe von Ausgaben belastet, die im Haushalt des CDNI aufgrund der Verzögerungen und Schwierigkeiten bei der Einführung dieses neuen Übereinkommens nicht berücksichtigt worden waren. Die ZKR konnte sich diese Ausgaben daher nicht zurückerstatten lassen. Diese Situation wird in Anbetracht der Ausgaben, die dieses Jahr im CDNI-Haushalt vorgesehen sind, 2011 anhalten (siehe Dokument PRE (10) 30 / CPC (10) 53 sowie PRE (10)m 35).

Die Ausgaben betreffen hauptsächlich die vom stellvertretenden Generalsekretär für das CDNI aufgewendete Arbeitszeit, die vom Sekretariatspersonal durchgeführten Übersetzungsarbeiten und die Gemeinkosten. Ab dem Jahr 2012 werden diese Ausgaben vollständig in den CDNI-Haushalt integriert (siehe Haushaltsentwurf 2012 des CDNI).

Jahr 2010 (Ausgaben)

Arbeiten des stellvertretenden Generalsekretärs (auf Stundenbasis)	37.000 Euro
Arbeiten des Übersetzungspersonals des Sekretariats 700 Seiten à 30,00 Euro =	21.000 Euro

Jahr 2011 (Prognose)

Arbeiten des stellvertretenden Generalsekretärs (auf Stundenbasis)	28.000 Euro
Arbeiten des Übersetzungspersonals des Sekretariats 700 Seiten à 30,00 Euro =	21.000 Euro

Gesamtsumme 2010 +2011 = 107.000 Euro, gerundet auf 105.000 Euro

Die Einzelheiten zur Feststellung dieser Beträge können im Sekretariat eingesehen werden.

PROTOKOLL 5

Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

in der Erwägung, dass Unfälle und damit verbundene Schifffahrtssperren für die Zentralkommission daher eine ständige Sorge darstellen und sie regelmäßig bemüht ist, aus solchen Ereignissen die notwendigen Lehren zu ziehen, um die Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein zu verbessern;

unter Hinweis darauf, dass sie sowohl die Havarie des TMS „Waldhof“ bei St. Goar im Januar 2011 und deren Auswirkungen als auch den Unfall des TMS „Calendula 12“ im gleichen Monat aufmerksam verfolgt hat;

unter Hinweis darauf, dass sie die Diskussionen in Folge der o.a. Ereignisse über mögliche Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Unglücke und havariebedingter Schifffahrtssperren sowie zur Begrenzung der nachteiligen Auswirkungen auf die Rhein- und Binnenschifffahrt sorgfältig beobachtet;

unter Bekundung ihrer Dankbarkeit gegenüber den deutschen Behörden für die bereitgestellten Informationen und die hohe Qualität der durchgeführten Rettungsarbeiten;

nach Kenntnisnahme der Erörterungen und Ergebnisse der von den deutschen Behörden am 27. und 28. April 2011 veranstalteten Sitzung zu den gefahrgutrechtlichen Konsequenzen sowie der von ihr am 9. Mai 2011 organisierten außerordentlichen Sitzung der Beratenden Konferenz;

in der Erwägung, dass bei einem Schiffsunfall das Freimachen des Fahrwassers eine möglichst hohe Priorität haben sollte, damit die Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs gewährleistet ist und es sinnvoll erscheint, dass sich die zuständigen Behörden auf internationaler Ebene über Erfahrungen und Maßnahmen zum Umgang mit Störungen des Schiffsverkehrs austauschen, um geeignete Präventivmaßnahmen und wirksame Mittel zur Begrenzung der Auswirkungen auf die Schifffahrt zu finden;

in der Absicht, das Schifffahrtsgewerbe dabei zu unterstützen das hohe Sicherheitsniveau der Rheinschifffahrt zu bewahren und der verladenden Wirtschaft deutlich zu machen, dass aktuelle Unfälle kein Zeichen für ein sinkendes Sicherheitsniveau darstellen, sondern vielmehr die Rheinschifffahrt auch in Zukunft einen zuverlässiger Partner darstellen wird;

ohne die Ergebnisse laufender Schiffsunfalluntersuchungen vorwegzunehmen, aber vorsorglich sicherzustellen, dass alle verfügbaren Hinweise auf etwaige Sicherheitsmängel in der Rhein- und Binnenschifffahrt aufgegriffen und bewertet werden,

- beauftragt ihr Sekretariat, ihr bis zu ihrer nächsten Plenarsitzung einen Zwischenbericht über die Ergebnisse der Diskussionen über die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein vorzulegen und ihr Vorschläge zur Weiterverfolgung der aufgeworfenen Fragen zu unterbreiten;
- fordert ihre Ausschüsse auf, geeignete Maßnahmen zu diskutieren, um den Umgang des verantwortlichen Schiffpersonals mit Stabilitätsfragen zu verbessern und insbesondere diejenigen Schiffsführer, die in den Bereichen der Binnenschifffahrt mit kritischen Beladungszuständen tätig sind, mit Stabilitätskontrollen besser vertraut zu machen;

- ersucht ihre Ausschüsse, die in Bezug auf die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße aufgeworfenen Fragen bei der Vorbereitung der Arbeitsprogramme 2011-2012 angemessen zu berücksichtigen;
- beschließt, dieses Thema bei ihrer nächsten Plenartagung erneut zu behandeln.

PROTOKOLL 6

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

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

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

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

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

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

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

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

In der Ratifikation befindliche Protokolle

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

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

Zusatzprotokoll Nr. 6: Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	20. April 2000
SCHWEIZ	24. September 2001

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

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

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

¹ Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte :

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

Erklärung :

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

² Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

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

Erklärung:

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar. Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

³ Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

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

Erklärung:

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

⁴ Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte:

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

Erklärung:

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

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

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

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde

Deutschland: 10. März 2004

Belgien: 22. September 2009

Frankreich: 15. September 2005

Luxemburg¹: 14. Mai 2002

Niederlande: 10. Juli 2000

Schweiz: 16. Juli 1998

¹Abgegebene Erklärungen Luxemburg nach diesem Übereinkommen

Die luxemburgische Regierung ist berechtigt, als innerstaatliche Institution nach Artikel 9 (1) des Übereinkommens eine innerstaatliche Institution eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zu bezeichnen.

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

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

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn : 7. Mai 2002
Luxemburg : 25. März 2004
Rumänien : 3. April 2004
Schweiz : 19. Mai 2004⁵
Kroatien : 7. Dezember 2004
Tschechische Republik : 14. November 2005
Bulgarien : 19. April 2006
Niederlanden : 20. Juni 2006
Russland : 11. April 2007
Frankreich : 11. Mai 2007
Deutschland : 10. Juli 2007
Slowakei : 27. November 2007
Moldau : 21. April 2008
Belgien : 5. August 2008
Serbien: 10. Juni 2010⁶

⁵ **Abgegebene Erklärung der Schweiz**

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

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

⁶ **Abgegebene Erklärungen Serbiens**

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

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

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

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

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

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

Russische Föderation : Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande : Annahme am 30. April 2003

Ungarn : Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich : Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien : Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg : Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland : Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau : Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich : Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien : Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien : Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei : Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien : Beitritt am 6. Februar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

PROTOKOLL 7

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt – Folgen der Wirtschaftskrise

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2010 und den Ausblick auf das Jahr 2011.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Jahr 2010 und Ausblick auf das Jahr 2011

I. Allgemeines

a) Allgemeine Lage

Die auf dem Rhein beförderten Gütermengen sind im Laufe des Jahres 2010 um etwas mehr als 10 % gestiegen. Im zweiten Halbjahr war insbesondere aufgrund einer deutlichen Zunahme der Transporte von Erdöl- und Stahlerzeugnissen sowie Containern ein Zuwachs von rund 15,6 % zu verzeichnen. Die in der Trockenschifffahrt und im Chemiesektor positiven Entwicklungen beruhten auf den Aufholeffekten im Nachgang zur Krise. Im Dezember wurden die Beförderungen auf dem Rhein durch die meteorologischen und hydrologischen Bedingungen beschränkt.

Obwohl die beförderten Mengen über das gesamte Jahr gesehen noch unter den Werten liegen, die vor der Krise zu verzeichnen waren, deutet die im Laufe des zweiten Halbjahres beobachtete Entwicklung darauf hin, dass die Beförderungsnachfrage bald wieder ihr Vorkrisenniveau erreichen wird.

b) Wasserführung

Die Wasserführung bewegte sich 2010 auf einem Niveau, das im überwiegenden Verlauf des Jahres eine volle Abladung der Schiffe zuließ. Erst im Dezember kam es zu einem starken Hochwasser, das im Januar infolge starker Niederschläge, welche die Schifffahrt mehrere Tage lang behinderten, anhielt.

c) Treibstoffpreise

Die Treibstoffpreise tendierten das gesamte Jahr 2010 über nach oben. So war im Laufe dieses Jahres ein Anstieg um 50 % zu verzeichnen, der sich insbesondere im zweiten Halbjahr deutlich beschleunigte.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen legten über das gesamte Jahr 2010 um 10,6 % zu. Im zweiten Halbjahr war die Beförderungsnachfrage mit einem Anstieg von 14,3 % sogar noch höher.

Landwirtschaftssektor

Die Getreideernte fiel im Vergleich zu 2009 deutlich geringer aus und die Beförderungsmengen gingen über das gesamte Jahr um 10 % zurück. Anschließend nahmen die Transporte wieder deutlich zu, und zwar um über 21 %. Die Ursache liegt in den Getreideeinfuhren über die Seehäfen, mit denen insbesondere auch der Bedarf für die Biokraftstoffproduktion gedeckt werden sollte. Die Transporte von Nahrungs- und Futtermitteln waren 2010 ebenfalls leicht rückläufig.

Bei den Beförderungen von Düngemitteln konnte hingegen über das gesamte Jahr eine deutliche Erholung festgestellt werden. So legten die Beförderungsmengen um fast 29 % zu.

Stahlsektor

Die Transporte von Erzen und Metallabfällen erreichten 2010 dadurch, dass die Beförderungsmengen um mehr als 36 % zunahm, wieder ihr Vorkrisenniveau. Nachdem der Aufholprozess im Wesentlichen abgeschlossen war, betrug die Zuwachsrate im zweiten Halbjahr verglichen zum zweiten Halbjahr 2009 nur noch 17 %.

Die Transporte von Stahlerzeugnissen nahmen über das ganze Jahr 2010 um 9,6 % und im zweiten Halbjahr um fast 34 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2009 zu.

Energiesektor: Kohle

Die Kohlebeförderungen haben im Rahmen des Aufholprozesses nach der Krise um 23 % zugelegt. In diesem Sektor waren 2010 in den beiden Hauptsegmenten unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten. So nahmen die Beförderungen von Koks Kohle entsprechend der Tätigkeit im Stahlsektor, für die sie bestimmt sind, zu, während die Kesselkohlebeförderungen für Wärmekraftwerke wegen der zunehmenden Konkurrenz durch Erdgas, die insbesondere dem aktuellen Preisniveau geschuldet ist, zurückgingen.

Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Die Beförderungen von Sand und Kies sind im Jahr 2010 aufgrund einer nur geringfügigen Zunahme der Nachfrage und eines sehr strengen und langen Winters 2009/2010 um fast 5 % zurückgegangen. Im zweiten Halbjahr konnte ein Anstieg um fast 4,5 % festgestellt werden. Über das gesamte Jahr gesehen lagen die Beförderungsmengen nach wie vor rund 17 % unter dem Vorkrisenniveau. Der Aufholeffekt ist in diesem Sektor somit noch nicht wirklich zum Tragen gekommen.

Diesbezüglich ist anzumerken, dass auf dem traditionellen Rhein Beförderungen dieser Art hauptsächlich im Rahmen von Rückfahrten ab dem Oberrhein erfolgen. Sie werden auf dem Markt zu Frachtraten angeboten, die kaum über den Betriebskosten liegen und tragen so im Wesentlichen zu deren Deckung bei. Für die Rheinschifffahrt stellen diese Transporte mehr ein Zusatzgeschäft als ein autonomes Marktsegment dar.

b) Frachtniveau

In der Trockenschifffahrt konnte 2010 ein Anstieg der Frachtraten verzeichnet werden. Allerdings fiel dieser Anstieg niedriger als der Zuwachs bei den beförderten Gütermengen aus. Verursacht wurde er – vor dem Hintergrund einer Wasserführung, die über den Großteil des Jahres eine volle Abladung der Schiffe zuließ – hauptsächlich durch den Effekt der Gasölklauseln. Die schrittweise Zunahme der Beförderungsnachfrage hat jedoch ebenfalls dazu beigetragen.

c) Containerverkehr

Der Containerverkehr hat wie der Welthandel und die Aktivität in den Seehäfen zugenommen und im Laufe des Jahres 2010 wieder Vorkrisenniveau erreicht. Über das gesamte Jahr war ein mengenmäßiger Zuwachs von über 12 % auf dem Rhein festzustellen. Im zweiten Halbjahr stieg diese Rate weiter an und erreichte 16,6 %. Während die Beförderung von Vollcontainern über das gesamte Jahr um fast 10 % und im zweiten Halbjahr um 16,6 % zunahm, war die Entwicklung bei den Leercontainertransporten angesichts von Zuwachsraten von durchgängig über 20 % noch stärker. Dieser starke Zuwachs ist auf einen strukturellen Mangel an Leercontainern in den Seehäfen zurückzuführen.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) **Beförderungsmengen**

In der Tankschifffahrt war über das gesamte Jahr 2010 ein Anstieg der Beförderungsmengen um fast 9 % zu verzeichnen. Im zweiten Halbjahr beliefen sich die Zuwächse auf über 19 %.

Energiesektor: Erdölerzeugnisse

Die Beförderungen von Erdölerzeugnissen nahmen im Laufe des Jahres 2010 insgesamt um 4,6 % zu. Im zweiten Halbjahr stiegen die Beförderungsmengen um 23,5 % an. Die anhaltend hohen Preise haben weiterhin zu niedrigen Lagerbeständen geführt, wobei die Verbraucher nur Mengen gekauft haben, um den sofortigen Bedarf zu decken.

Chemiesektor

Im Chemiesektor legten die Beförderungsmengen 2010 um mehr als 15,5 % zu. Im zweiten Halbjahr war mit einem Plus von 13,8 % eine leichte Verlangsamung dieser Entwicklung festzustellen. Die Ursache dürfte im Ende des Aufholprozesses in diesem Sektor liegen.

b) **Frachtniveau**

Zu Beginn und gegen Ende des Jahres 2010 bewegten sich die Frachten in der Tankschifffahrt auf einem niedrigeren Niveau als in den zwei Vorjahren. Im Herbst fiel der positive Saisonimpuls geringer aus als sonst, was weniger an der Nachfrage, als an dem hohen Wasserstand sowie der starken Angebotsausdehnung lag.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Trockenschifffahrt

In der Trockenschifffahrt wurden 2010 24 neue Motorschiffe mit einer Kapazität von rund 73 000 Tonnen und 24 neue Schubleichter mit einer Kapazität von 37 000 Tonnen dem Markt hinzugefügt (*zum Vergleich: 2009 waren es 72 bzw. 44 Fahrzeuge*). Damit hat sich die angekündigte deutliche Reduzierung der Neubauaktivität in diesem Bereich bestätigt.

Obwohl die Anzahl abgewrackter Trockengüterschiffe 2010 im Vergleich zu den Vorjahren stark zugenommen hat, entspricht die dem Markt entzogene Kapazität (rund 25 000 Tonnen) lediglich einem Fünftel der hinzugefügten Kapazität. Der Großteil dieses Marktes entfällt übrigens auf niederländische Abwrackfirmen. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die hinzugefügte Kapazität eine höhere Produktivität als die abgewrackte Tonnage aufweist.

Zum Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage ist festzustellen, dass in der Trockenschifffahrt trotz der Aufholeffekte, welche die Beförderungsmengen auf ein vorkrisenähnliches Niveau gebracht haben, das Frachtniveau als wichtiger Indikator darauf schließen lässt, dass das Beförderungsangebot im Vergleich zur Nachfrage insbesondere in dem von den größeren Schiffen bedienten Marktsegment nach wie vor zu hoch ist. Um ein Gleichgewicht zu erreichen, wären daher trotz des deutlichen Rückgangs der Neubauaktivität ein zusätzlicher Anstieg der Beförderungsmengen bzw. eine Reduzierung des vorhandenen Schiffsraums erforderlich.

Tankschifffahrt

Am Tankschifffahrtmarkt war die Anzahl der Neubauten 2010 auf einem ähnlichen Niveau wie in den Vorjahren. So wurden 79 Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von 250 000 Tonnen in Betrieb genommen. Die Umstellung der Flotte von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe schritt damit munter voran. Es ist darauf hinzuweisen, dass in diesem Rahmen 2008 angesichts der stärker einbrechenden Trockenschifffahrt in letzter Minute eine bedeutende Umbestellung von Trockenschiffen zu Tankschiffen erfolgte. Dies erklärt zum Teil auch den massiven Zuwachs an Laderaum auf dem Markt, der 2010 anhielt. Es existieren zwei Wege um Schiffe aus dem Westeuropäischen Markt zu entfernen: Abwrackungen (ihre Anzahl war 2010 relativ gering) oder Verkäufe an Drittstaaten außer Europa, die der ADN-Regelung nicht unterliegen. Statistisch sind diese nicht nachvollziehbar.

Das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage hat sich im Jahr 2010 trotz anhaltender Neubauaktivität, nicht wesentlich verändert. Grund hierfür ist die Tatsache, dass sich die Nachfrage in ähnlichem Maße wie das Angebot ausgedehnt hat.

V. Betriebsbedingungen im Jahre 2010

Kostenseite

Bei den Betriebskosten sind im Jahr 2010 am stärksten die Kraftstoffkosten gestiegen.

Einnahmenseite

Trotz des starken Zuwachses bei den Beförderungsmengen verharrten die Frachten auf einem Niveau, das für einen zufrieden stellenden Betrieb zu gering war.

Finanzielle Lage der Unternehmen

In der Trockenschifffahrt ist die finanzielle Lage vieler Schifffahrtsunternehmen nach wie vor unsicher, da ihre Liquidität aufgrund des allgemein niedrigen Frachtrateniveaus trotz der Zunahme der Beförderungsmengen noch nicht wiederhergestellt ist.

Auch in der Tankschifffahrt verschlechterte sich die finanzielle Lage der Binnenschifffahrtsunternehmen angesichts der wachsenden Überkapazität auf dem Markt und deren Konsequenzen.

VI. Perspektiven für 2011

Anfang 2011 wurden die Beförderungen durch die Unterbrechung der Rheinschifffahrt infolge des Hochwassers und des Unfalls der „Waldhof“ gestört, weshalb die Güterumschlagsmengen in der Mittel- und Oberrheinregion vorübergehend zurückgingen.

Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt

Für 2011 ist vor dem Hintergrund der allgemeinen Konjunkturprognosen mit einer Verlangsamung der Wachstumsraten zu rechnen. Die Aufholphase nach der Wirtschaftskrise dürfte als beendet betrachtet werden. Auch wenn die Gangart in Bezug auf die Beförderungsnachfrage insgesamt langsamer werden dürfte, gibt es keinen Zweifel, dass 2011 wieder das Niveau von 2008 erreicht werden wird. Vor dem Hintergrund dieser auch im Jahr 2011 weiter steigenden Transportnachfrage und der rückläufigen Entwicklung der Neubautätigkeit dürfte die Marktlage im Jahr 2011 von einer zunehmenden Annäherung an ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage gekennzeichnet sein.

Die Aktivität in den Seehäfen war in den ersten Monaten des Jahres 2011 im Vergleich zu den letzten Monaten des Jahres 2010 relativ stabil. Dies ist auf die nunmehr geringere Wachstumsdynamik in der europäischen Industrie und die dämpfende Wirkung der hohen Rohstoffpreise auf die Wirtschaftstätigkeit zurückzuführen. So wird nach Prognosen auf Basis des Stahlverbrauchs davon ausgegangen, dass die Stahlproduktion – zumindest in Europa – in diesem Jahr weniger stark steigen wird, und sich dies auch dementsprechend auf die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein auswirken wird.

Diese prognostizierte Verlangsamung des Wachstums im Stahlsektor lässt auch im Kohlensegment für 2011 einen weniger starken Anstieg der Beförderungsnachfrage erwarten.

Im Jahr 2011 dürfte sich die Zunahme der Tätigkeit im Bausektor stimulierend auswirken. Allerdings war auch der Winter 2010/2011 lang und streng und legte diverse Baustellen still. Aus diesem Grund könnte die Zunahme der Beförderungen 2011 bescheiden ausfallen.

Bei den Containerbeförderungen gingen in den ersten Monaten des Jahres 2011 die Beförderungsmengen aufgrund der über vierwöchigen Rheinblockade im Januar und Februar stark zurück. Dabei wurde einmal mehr deutlich, dass die Landverkehrsträger (Schiene und Straße) – zumindest im Moment – kurzfristig nur ein Teil der normalerweise durch die Rheinschifffahrt beförderten Gütermengen übernehmen können. Allerdings ist wohl davon auszugehen, dass seitens der Logistiker strategische Überlegungen angestellt werden, um bei Störungen eine effiziente Verlagerung auf andere Verkehrsträger zu ermöglichen.

Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt

Die Erdölpreise haben im Frühjahr 2011 einen Höhepunkt erreicht, und sind seit her wieder um etwa 15 % zurück gegangen. Angesichts der niedrigen Lagerbestände besteht für das Jahr 2011 ein Aufholpotential, das die Beförderungsnachfrage beleben könnte.

Nachdem die Aufholeffekte bei den Beförderungen von Chemieerzeugnissen realisiert sind, dürften die Zuwächse bei den Beförderungsmengen 2011 geringer ausfallen.

Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs

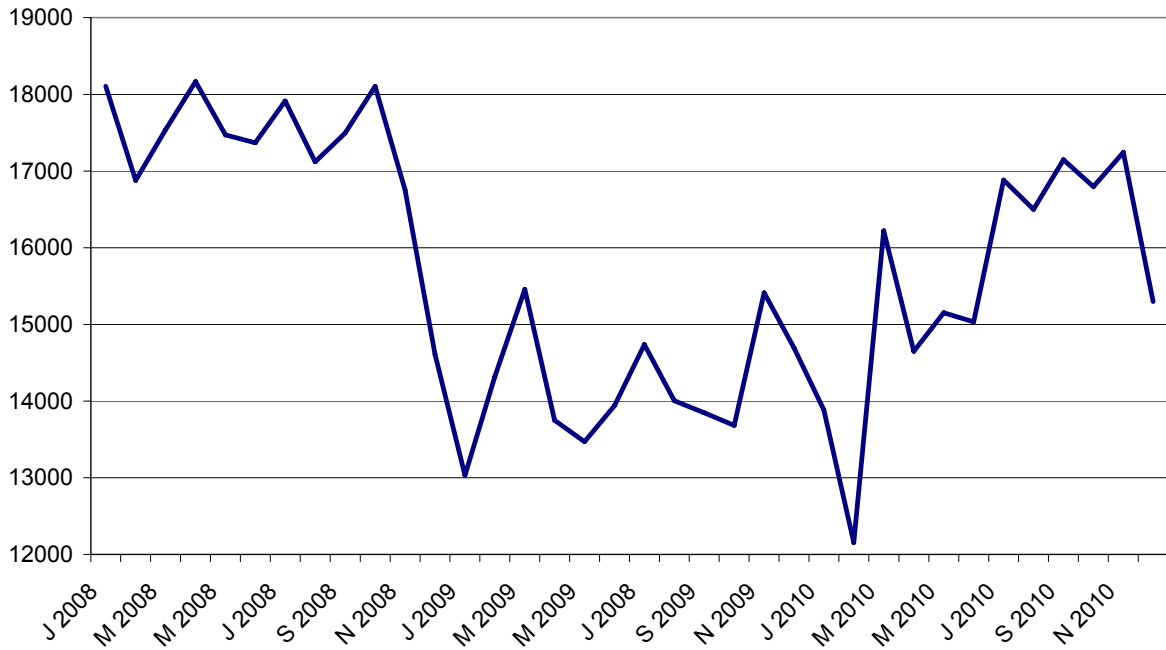
<i>Jahr (in 1000 t)</i>	2010	2009	Entwicklung 2010/2009	2. Halbjahr 2010	2. Halbjahr 2009	Entwicklung 2010/2009
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7497	8342	-10,1%	5003	4109	21,8%
1 Nahrungs- u. Futtermittel	10349	10820	-4,4%	5192	5738	-9,5%
2 Feste mineralische Brennstoffe	28375	23017	23,3%	14746	11774	25,2%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	29457	28126	4,7%	15660	12682	23,5%
4 Erze u. Metallabfälle	31087	22818	36,2%	15632	13339	17,2%
5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle	8922	8140	9,6%	5123	3835	33,6%
6 Steine, Erden u. Baustoffe	33781	35501	-4,8%	17709	16943	4,5%
7 Düngemittel	4065	3159	28,7%	2326	1722	35,1%
8 Chemische Erzeugnisse	18998	16448	15,5%	9801	8616	13,8%
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	15976	14790	8,0%	8681	7624	13,9%
insgesamt	188507	171161	10,1%	99875	86381	15,6%

Jahr	2010		2009		Entwicklung		
	leer	beladen	leer	beladen	leer	beladen	insgesamt
Container in TEU	448 975	1 445 560	372 924	1 317 642	20,4%	9,7%	12,1%

2. Halbjahr	2010		2009		Entwicklung		
	leer	beladen	leer	beladen	leer	beladen	insgesamt
Container in TEU	248 160	766 435	201 572	668 763	23,1%	14,6%	16,6%

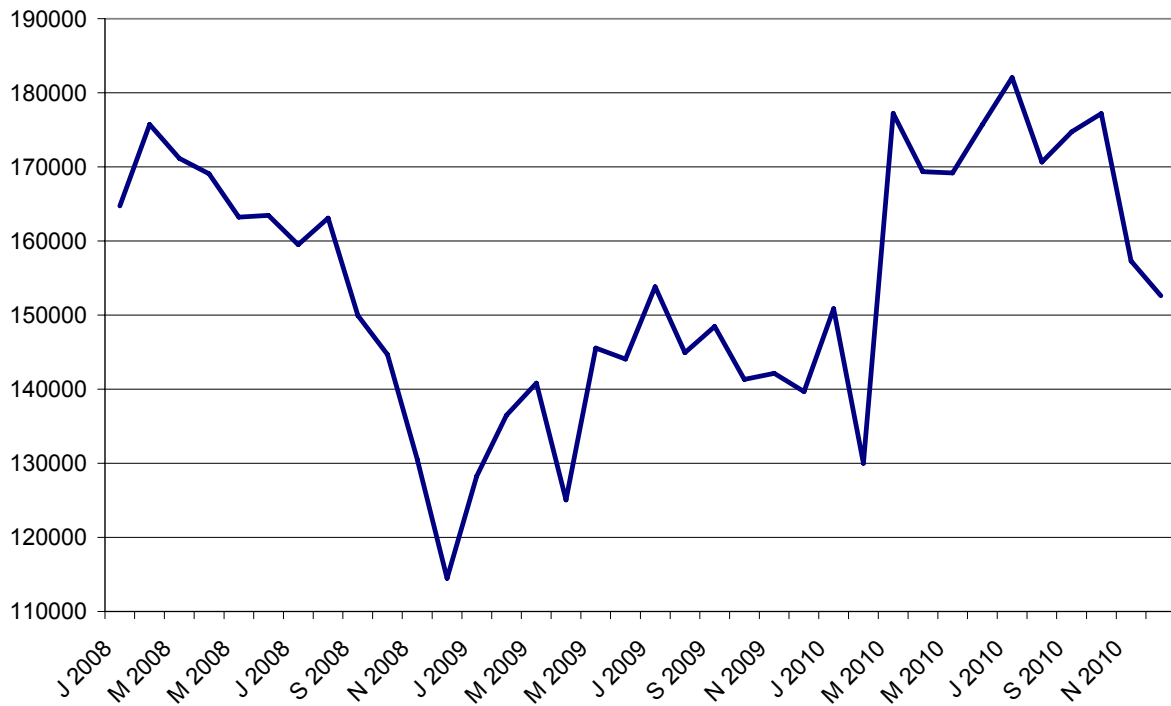
Quellen: ZKR-Sekretariat, Destatis

Monatliche Entwicklung der Güterbeförderungen auf dem traditionellen Rhein (in 1000 t)



Quellen: ZKR-Sekretariat, Destatis

Monatliche Beförderungen von Containern auf dem Traditionellen Rhein (in TEU)



Quellen: ZKR-Sekretariat, Destatis

Prognosen für 2011 (deutsche Binnenschifffahrt)

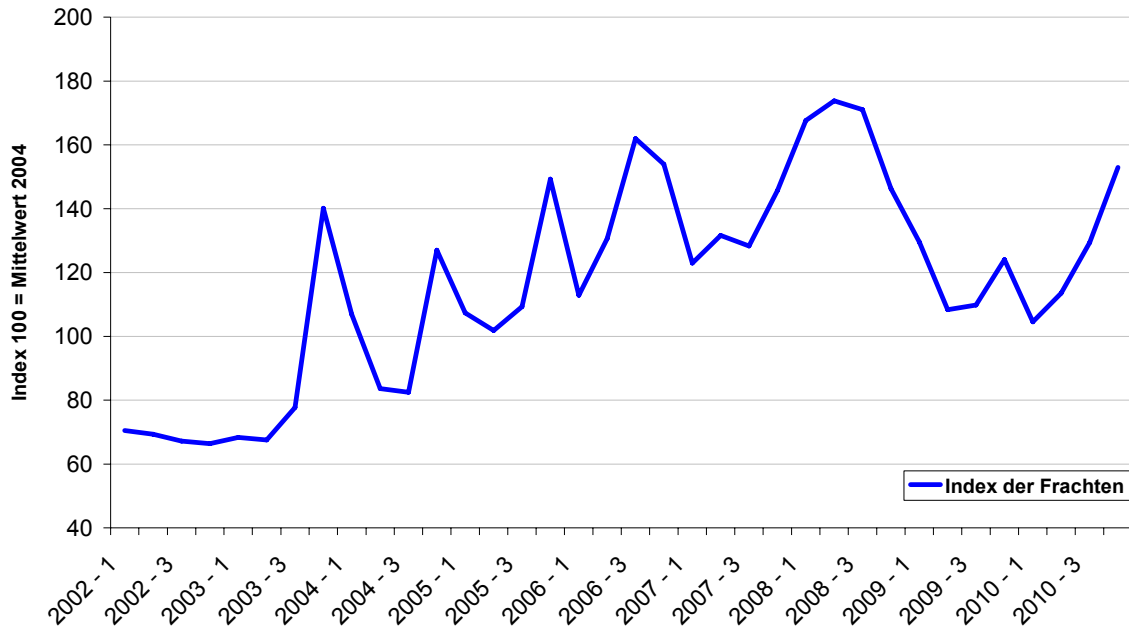
Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	Schlechte Ernten werden durch Seehafen-Importe ausgeglichen	16,00%	0
Kohle	Prognose Transporte + 5 % gegen 2010	19,00%	+
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod.: in 2011: + 7 % geg. Vorjahr	20%	++
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod.: in 2011: + 7 % geg. Vorjahr	8,00%	++
Baustoffe	Leichte Belebung bei der Baunachfrage, aber wiederum kalter Winter	27,00%	+
Andere Güter / Container	Container-Wachstum beständig	10%	+++
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt			+
Erdölprodukte	Hoher Ölpreis, Lagereffekte ausgeschöpft	60%	0
Chemie	Chemische Industrie +5 bis +10 %	40%	++
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt			+

Quellen:

- Eurofer
- Euracoal
- Verein deutscher Kohleimporteure
- Verband der chemischen Industrie
- CEFIC
- Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

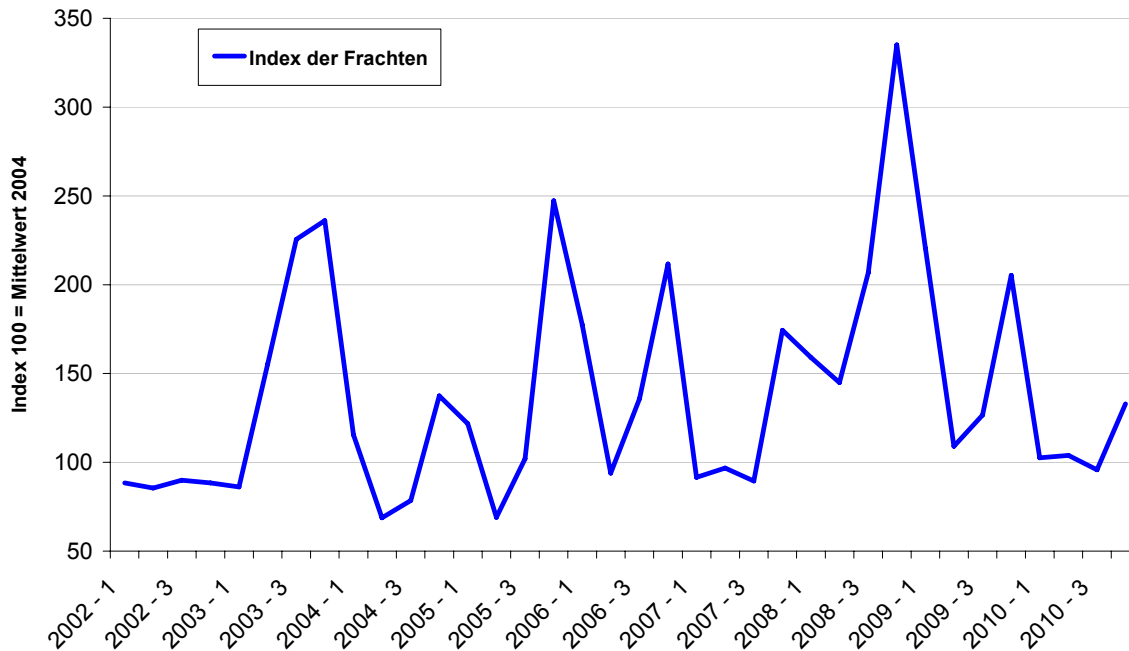
Entwicklung	
0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / ++
11 % bis 15 %	--- / +++
16 % bis 20 %	---- / ++++
über 20 %	----- / +++++

Entwicklung der Frachten in der Trockenschifffahrt



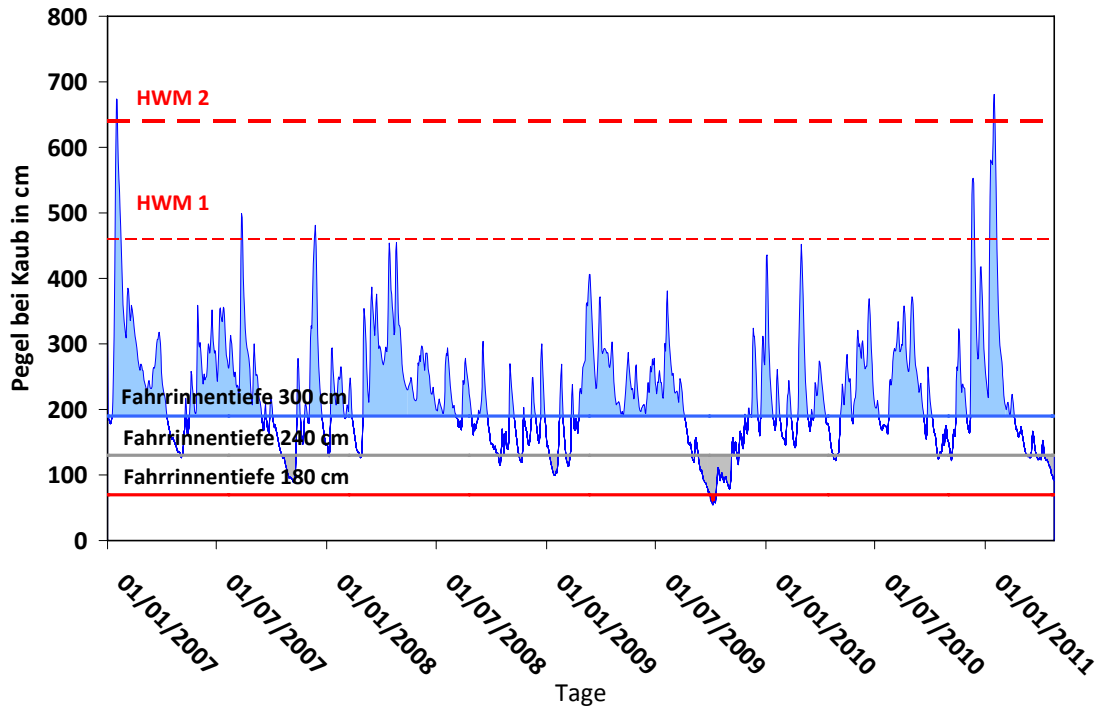
Quelle : NEA

Entwicklung der Frachten in der Tankschifffahrt (Erdölbereich)



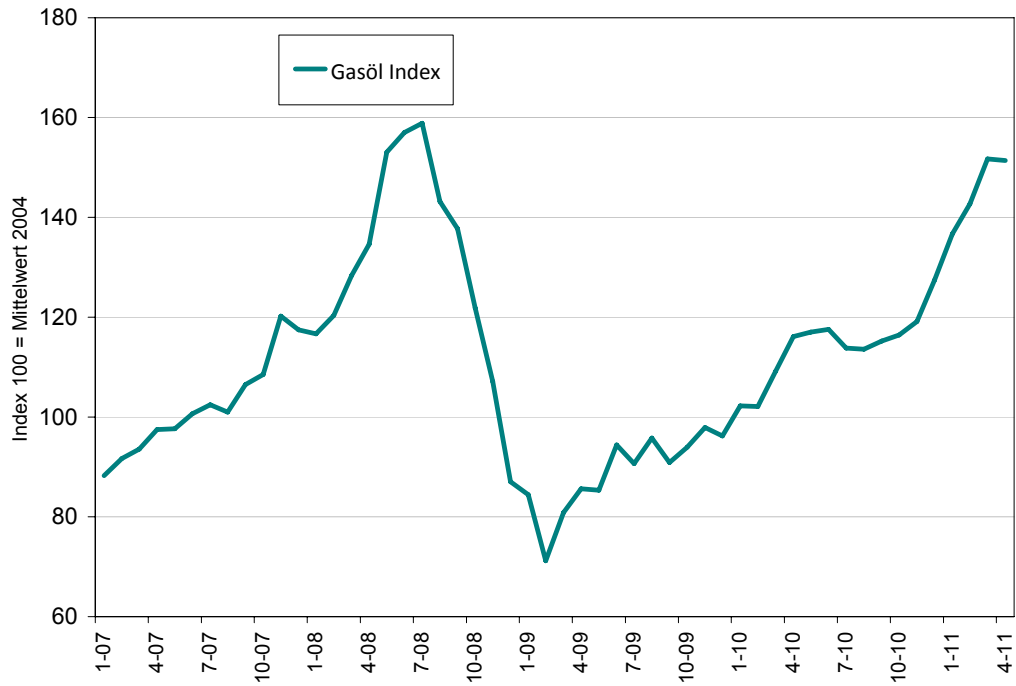
Quellen : NEA, PJK international

Entwicklung der Wasserführung in Kaub



Quelle : BAfG

Entwicklung der Gasölpreise



Quelle : CBRB

Neubauten

Schiffstyp	2005			2006			2007		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	33	93985	26637	35	111655	31460
Güterschubleichter	12	11401		18	18385		29	54336	
Insgesamt	46	99046	27490	51	112370	26637	64	165991	31460
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	0	0	0
Insgesamt	48	133387	43736	28	77565	24637	23	50333	16534
Schubboote	0		0	0		0	1		0
Schleppboote	0		0	0		0	0		0
Insgesamt	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Kabinenschiffe	5		6280	4	1644	3186	2		1816
Ausflugsschiffe	5		2832	2	1959	2244	1		1570
Insgesamt	10	0	9112	6	3603	5430	3	0	3386

Schiffstyp	2008			2009			2010		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	68	226750	92944	72	237668	114002	24	73000	36000
Güterschubleichter	38	70260		44	97461		24	37000	0
Insgesamt	106	297010	92944	116	335129	114002	48	110000	36000
Tankmotorschiffe	47	117500	31870	87	228020	72778	79	250000	42000
Tankschubleichter	0	0		0	0		3	5230	
Insgesamt	47	117500	31870	87	228020	72778	82	255230	42000
Schubboote	3		1684	6		11188	2		1368
Schleppboote	3		0	6		1697	0		0
Insgesamt	6	0	1684	12	0	12885	2	0	1368
Kabinenschiffe	3		5092	9			3		2871
Ausflugsschiffe	6		3092	1			4		2828
Insgesamt	9	0	8184	10	0	0	7	0	5699

Schiffstyp	2011 (Ende April)			Insgesamt seit 2002		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	2	4874	3148	375	1109693	464113
Güterschubleichter	1	2592		237	430407	0
Insgesamt	3	7466	3148	612	1540100	464113
Tankmotorschiffe	3	16265	3394	434	1207264	377064
Tanschubleichter	0			11	12162	0
Insgesamt	3	16265	3394	445	1219426	377064
Schubboote	1		1268	16		17776
Schleppboote	0			14		13823
Insgesamt	1		1268	30	0	31599
Kabinenschiffe	0		0	58	1644	43755
Ausflugsschiffe	0		0	30	1959	19628
Insgesamt	0		0	88		63383

Quelle : IVR

PROTOKOLL 8

Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes zu leisten,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschifffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben;

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse eine Maßnahme darstellt, die zum Ziel hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik des Sektors beizutragen,

in der Auffassung, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse für die ZKR eine vorrangige Aufgabe darstellt, die eine rasche Inkraftsetzung der notwendigen Änderungen an der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein durch Anwendung des § 1.02 dieser Verordnung rechtfertigt,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

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

I

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-I-9 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des slowakischen Schiffsführerzeugnisses für Kapitäne der Klasse I, das von der zuständigen slowakischen Behörde auf der Grundlage des letztmals am 31. Dezember 2010 geänderten Gesetzes 338/2000 vom 22. September 2000 und des letztmals am 11. Oktober 2007 geänderten Erlasses Nr. 12/2005 des Verkehrsministers vom 25. November 2005 über die beruflichen Qualifikationen und Kompetenzen der Besatzungsmitglieder erteilt wird, an, sofern die folgenden zusätzlichen Bedingungen erfüllt sind:

- Dieses Zeugnis ist nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fährle (Rhein km 857,40) gültig,
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

II

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-I-9 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des slowakischen Radarzeugnisses, das von den slowakischen Behörden auf der Grundlage des letztmals am 31. Dezember 2010 geänderten Gesetzes 338/2000 vom 22. September 2000 und des letztmals am 11. Oktober 2007 geänderten Erlasses Nr. 12/2005 des Verkehrsministers vom 25. November 2005 über die beruflichen Qualifikationen und Kompetenzen der Besatzungsmitglieder erteilt wird, an.

III

Beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlagen D5 und D6 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen treten vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-I-9 beigefügten Vereinbarung am 1. Oktober 2011 in Kraft.

Anlage

Anlage

Die Anlage D5 – „Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse“ – der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt ergänzt:

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige nationale ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
SL	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stoja I. triedy kategórie A</i>	<ul style="list-style-type: none"> - nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist. 	<p>Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Pristavná 10, 821 09 Bratislava 2</p> <p>Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk</p>	Muster

Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I

Preukaz odbornej spôsobilosti vodca plávajúceho stroja I. triedy kategórie A

(Vorderseite)

Preukaz odbornej spôsobilosti
Ausweis der Fachqualifikation

Slovenská republika
Štátna plavebná správa

S1 -Vodca plávajúceho stroja I. tr. kat. A

1. Vzorová Ing.
2. Jana
3. 27.09.1980-SK-Bratislava
4. 30.03.2007
5. 1849/07
6. [Photo]
7. [Signature]
8. S1
9. Radar,
10. Bez obmedzenia
11.

(Rückseite)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul
/ Name des Inhabers
2. Meno držiteľa preukazu / Normame des Inhabers
3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód Slovenskej republiky - miesto narodenia držiteľa preukazu
/ Geburtsdatum - Geburtsort
4. Dátum vydania preukazu / Ausstellungsdatum
5. Číslo preukazu / Ausstellungsnummer
6. Fotografia držiteľa preukazu / Lichtbild des Inhabers
7. Podpis držiteľa preukazu / Unterschrift des Inhabers
8. S1 odborná spôsobilosť na funkciu vodca plávajúceho stroja I. triedy kategórie A, ktorý samostatne vedie plávajúci stroj s vlastným strojovým pohonom na splavebnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru auf den schiffbaren Abschnitten der Donau und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze
9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz
/ Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, KW, Fahrgäste)
10. Dátum skončenia platnosti preukazu - žltá bis
11. Záznamy o obmedzeniach (napríklad lekárska spôsobilosť)
/ Vermerk (e), Beschränkungen

Die Anlage D6 – „Als gleichwertig anerkannte Radarzeugnisse“ – der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt ergänzt:

Staat	Name des anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Nationale Ausstellungsbehörde(n)	Muster
SL	Radarzeugnis <i>Preukaz radarového navigátora</i>	--	Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 Tel. + 421 2 333 00217 Fax +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	Muster

Radarzeugnis
Preukaz radarového navigátora

(Vorderseite)

SLOVENSKÁ REPUBLIKA
SLOWAKISCHE REPUBLIK
PREUKAZ radarového navigátora
AUSWEIS Radarnavigator

Číslo preukazu:
Ausweis Nummer: 1849/07

Priezvisko:
Zuname: Vzorová

Meno:
Vorname: Jana

Dátum narodenia:
Datum, Ort der Geburt: 27.09.1980

Rodné číslo:
Geburtsnummer: [REDACTED]

Vydala: Štátna plavebná správa v Bratislave
Ausgabe: Staatliche Schifffahrtverwaltung in Bratislava

Dátum vydania:
Datum der Ausstellung: 22.03.2007

Podpis/Unterschrift: [Signature]

SPECIMEN

(Rückseite)

Držiteľ preukazu odbornej pôsoblosti je na základe štátnej skúšky vykonanej pred komisiou Štátnej plavebnej správy v Bratislave

Der Inhaber des Befähigungsnachweises ist gemäß einer staatlichen Prüfung, abgenommen durch die Kommission der Staatlichen Schifffahrtverwaltung in Bratislava

oprávnený – berechtigt

k samostatnému vedeniu plavidla s vlastným strojovým pohonom za pomoci rádiolokátora.

zur selbstständiger Führung des Schiffes mit eigenem Maschinenantrieb unter Benützung einer Radaranlage.

PROTOKOLL 9

Mit der slowakischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse zu fördern,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschifffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7,

nach der Feststellung, dass das slowakische Schiffsführerzeugnis und das slowakische Radarzeugnis auf dem Rhein anerkannt werden können,

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Behörden zu koppeln ist,

in Anbetracht der Notwendigkeit, die Bedingungen der Zusammenarbeit in Partnerschaft mit den zuständigen slowakischen Behörden festzulegen,

nimmt die Aushandlung einer Verwaltungsvereinbarung mit den slowakischen Behörden unter Federführung des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen befriedigt zur Kenntnis,

beauftragt ihren Generalsekretär, diese in deutscher, französischer, niederländischer und slowakischer Sprache beigefügte Vereinbarung im Namen der ZKR zu unterzeichnen.

Anlage

Arrangement administratif sur la coopération

entre

la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

et

le Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque

concernant la reconnaissance des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités slovaques, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat slovaque de conduite de capitaine de classe I à compter du 1^{er} octobre 2011 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités slovaques compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau slovaques, sans conditions complémentaires.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1^{er} octobre 2011.

Les autorités slovaques compétentes reconnaissent la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau slovaques.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk, et la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité slovaque compétente pour délivrer les certificats de conduite slovaque et le certificat slovaque d'aptitude à la conduite au radar est :

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk ;	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.
4. Les parties, constatant l'équivalence des conditions de renouvellement des patentes de batelier rhénane et slovaque lorsque le titulaire atteint l'âge de 50 ans, conviennent que l'attestation relative à l'aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation du Rhin peut être délivrée indifféremment par une autorité rhénane ou par l'autorité slovaque.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République slovaque. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et slovaque sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et slovaque s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur le 1^{er} octobre 2011.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République slovaque en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et slovaque font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère du Transport, de la construction et du développement régional de la République slovaque.

Bruxelles, le 27 mai 2011

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire Général
Commission Centrale pour la Navigation du
Rhin

Matej VANICEK
Chef du bureau de la navigation intérieure
Ministère du Transport, de la construction et du
développement régional de la République slovaque

Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit

zwischen

der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

und

dem Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik

im Bereich der Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Radarzeugnisse

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum „Voranbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den slowakischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das slowakische Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fährle ist vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
 - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen slowakischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen slowakischen Wasserstraßen ohne zusätzliche Voraussetzungen an.

- Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das slowakische Radarzeugnis auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen.

Die zuständigen slowakischen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen slowakischen Binnenwasserstraßen an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

- Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre und das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgeschäft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

- Die zur Ausstellung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und des slowakischen Radarzeugnisses befugte slowakische Behörde ist:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk ;	Tel: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

- Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
- Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der slowakischen Republik und in der Rheinschiffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein gleichermaßen von einer Rheinschiffahrtsbehörde oder von der slowakischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Slowakischen Republik abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in der Slowakischen Republik zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Radarzeugnisse auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die zuständigen rheinischen und slowakischen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Radarzeugnissen die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Die Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2011 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Slowakische Republik als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und slowakischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim Ministerium für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik hinterlegt.

Brüssel, den 27. Mai 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Matej VANICEK
Leiter des Büros für Binnenschifffahrt
Ministerium für Verkehr, Bau und
regionale Entwicklung der Slowakischen
Republik

Administratieve overeenstemming over de samenwerking

tussen

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

**het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling
van de Republiek Slowakije**

inzake de erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Slowaakse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op middellange termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Slowaakse Kapiteinsvaarbewijs klasse I, vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
 - de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
 - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Slowaakse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Grote Patent zonder aanvullende voorwaarden op alle Slowaakse waterwegen.

2. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend.

De bevoegde Slowaakse autoriteiten erkennen de geldigheid van het radarpatent voor de Rijn op alle Slowaakse waterwegen.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent, het bewijs voor kennis van riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer, en het radarpatent af te geven:

Land	Afgevendende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het Radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Slowaakse autoriteit voor de afgifte van de verschillende Slowaakse kapiteinsvaarbewijzen en het Slowaakse radarbevoegdheidsbewijs is:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.
4. De partijen, vaststellend dat de voorwaarden voor de verlenging van vaarbewijzen in de Rijnvaart en in de Republiek Slowakije gelijkwaardig zijn, komen overeen dat het bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn, voor houders die de leeftijd van 50 jaar hebben bereikt, zowel door een Rijnvaartautoriteit als door een Slowaakse autoriteit kan worden afgegeven.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Slowaakse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Slowakije bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn zijn erkend, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Slowaakse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2011 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Republiek Slowakije als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Slowaakse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale Ontwikkeling van de Republiek Slowakije neergelegd.

Gedaan te Brussel op 27 mei 2011

Jean-Marie WOEHLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Matej VANICEK
Hoofd van het Bureau voor de Binnenvaart
Ministerie van Vervoer, Bouwwezen en Regionale
Ontwikkeling
van de Republiek Slowakije

Administratívna dohoda o spolupráci

medzi

Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR

a

Centrálneou komisiou pre plavbu na Rýne

v oblasti uznávania preukazov odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a radarového navigátora

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a Centrálna komisia pre plavbu na Rýne (ďalej ZKR, Zentralkommission für die Rheinschiffahrt)

v snahe zjednodušiť povinnosti podnikateľov vo vnútrozemskej plavbe a uľahčiť slobodu pohybu členov posádok,

v zmysle deklarovanej spoločnej vôle na celoeurópskych konferenciách v Rotterdame (2001) a Bukurešti (2006) pre "Posilnenie celoeurópskej spolupráce na vytvorenie slobodného a výkonného dopravného systému na vnútrozemských vodných cestách",

zistením, že vzájomné uznávanie preukazov odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a radarového navigátora a metódy spolupráce medzi príslušnými slovenskými orgánmi a príslušnými orgánmi pre plavbu na Rýne spolu súvisia, najmä aby sa zabezpečila rovnocennosť preukazov v strednodobom horizonte, rozvíjala sa spoločná spolupráca a vytvorili sa spoľahlivé systémy pre výmenu informácií,

uzatvárajú nasledujúcu dohodu:

Článok 1

Vzájomné uznávanie

1. ZKR uznesením rozhodla, že od 1. októbra 2011 bude uznávať slovenský preukaz kapitána I triedy na Rýne pod podmienkou, že budú splnené nasledujúce dodatočné podmienky:
 - Pre plavbu na úseku medzi Iffezheimom a Spyckským prievozom musí držiteľ podľa pravidiel platných pre plavbu na Rýne predložiť úsekové osvedčenie podľa prílohy D3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne;
 - držiteľ musí po dosiahnutí veku 50 rokov predložiť potvrdenie o spôsobilosti podľa vzoru B3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne, ktoré sa musí v zmysle tohto poriadku obnovovať.

Príslušné slovenské orgány uznávajú tzv. „Veľký patent“ bez ďalších podmienok ako platný na všetkých slovenských vnútrozemských vodných cestách.

- ZKR uznesením rozhodla, že od 1. októbra 2011 bude uznávať slovenský preukaz odbornej spôsobilosti na vedenie plavidla pomocou radaru na Rýne.

Príslušné slovenské orgány uznávajú radarový patent pre plavbu na Rýne ako platný na všetkých slovenských vnútrozemských vodných cestách.

Článok 2

Príslušné orgány

- Nasledujúce orgány sú oprávnené vydávať tzv. „Veľký patent“, úsekové osvedčenie na plavbu na úseku medzi Iffezheimom a Spyckským prievozom a radarový patent:

Štát	Vydávajúce orgány
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

- Oprávneným orgánom na vydanie slovenského preukazu odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a slovenského preukazu radarového navigátora je:

Státna plavebná správa (ŠPS) Vedúci odboru plavebnej bezpečnosti	Prístavná 10, 821 09 Bratislava 2 sekretariat @sps.sk	Tél: + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913
---	--	---

- Strany sa podľa článku 6 tejto dohody budú bezodkladne informovať o prípadných zmenách v zozname príslušných orgánov.
- Strany sa uzniesli potom, ako zistili, že predpoklady pre obnovenie preukazu spôsobilosti v Slovenskej republike a v rýnskej plavbe pre držiteľov, ktorí dosiahli vek 50 rokov, sú rovnocenné, že potvrdenie spôsobilosti podľa prílohy B3 Nariadenia o lodných posádkach na Rýne môže vydávať príslušný orgán pre plavbu na Rýne rovnako ako príslušný slovenský orgán.

Článok 3

Spoločné zasadnutie

Ak to bude potrebné, budú sa konať spoločné zasadnutia expertov Slovenskej republiky a členských štátov ZKR. Týchto zasadnutí sa môžu zúčastniť aj experti štátov, ktorých preukaz odbornej spôsobilosti vodcu plavidla a preukaz radarového navigátora sa uznávajú na Rýne ako platné, a tiež experti štátov a medzinárodných organizácií so štatútom pozorovateľa v ZKR. Sekretariát ZKR poskytne logistickú podporu potrebnú na organizovanie spoločných stretnutí.

Spoločnými stretnutiami sa budú sledovať najmä nasledovné ciele:

- prispievať k zosúladeniu stanovísk k rôznym platným predpisom pri budúcej potrebe ich novelizácie a k formulovaniu ustanovení;
- rokovať o problémoch súvisiacich s vykonávaním tejto dohody, o jej porušeníach a žiaducich nápravných opatreniach;
- koordinovať mechanizmy kontroly medzi štátmi;
- porovnávať spôsoby skúšok odborných znalostí v rôznych štátoch;
- prispievať na zjednotenie preukazov.

Článok 4

Spoločné zasadnutie skúšobných komisií

Budú sa konať pravidelné spoločné stretnutia príslušných skúšobných komisií pre vnútrozemskú plavbu v Slovenskej republike a pre plavbu na Rýne, na ktorých sa budú vymieňať skúsenosti, diskutovať prípadné problémy v realizácii a vzájomne dávať do súladu praktiky skúšobných komisií. Na tieto zasadania možno pripustiť aj skúšobné komisie štátov, ktorých preukaz odbornej spôsobilosti vodcu plavidla alebo preukaz radarového navigátora na Rýne budú uznané, a tiež skúšobné komisie štátov so štatútom pozorovateľa v ZKR.

Článok 5

Zasielanie informácií o nariadeniach týkajúcich sa odňatia a zadržania preukazov spôsobilosti a tiež udelenia zákazu plavby

Príslušné slovenské orgány a príslušné orgány pre plavbu na Rýne sa budú okamžite vzájomne informovať o nariadeniach týkajúcich sa odňatia alebo zadržania preukazov, rovnako ako o udelení zákazov plavby. Prenos týchto informácií sa uskutočňuje predovšetkým cez sekretariát ZKR. V dlhodobejšom výhľade sa predpokladá využitie elektronických nástrojov.

Článok 6

Povinnosť informovania a odsúhlasenia v prípade zmien už platných predpisov

Strany sa budú, čo najskôr a nezávisle od spoločných zasadnutí, vzájomne informovať o plánovaných zmenách a vývoji v oblasti svojich platných predpisov. Skôr ako sa prijme konečné rozhodnutie o zmenách, strany ich vzájomne odsúhlasia, aby sa zabránilo tomu, že sa so zmenou spochybní rovnocennosť predpisov už platných pre strany. Ak sa prijme nejaká zmena, musia sa príslušné ustanovenia v upravenom znení bezodkladne zaslať druhej strane s uvedením dátumu nadobudnutia platnosti upraveného znenia.

Článok 7

Ukončenie vzájomného uznávania

1. Ak po zmene predpisov jedna zo strán dospeje k názoru, že čo sa týka získania preukazu odbornej spôsobilosti vodcu plavidla alebo preukazu radarového navigátora, rovnocennosť predpokladov už neexistuje, strany sa stretnú, aby prerokovali riešenie, za pomoci ktorého zostane vzájomné uznávanie príslušných preukazov v platnosti.
2. Ak bude po ukončení rokovaní jedna zo strán naďalej presvedčená, že predpisy už nie sú rovnocenné, môže ukončiť platnosť uznesenia o vzájomnom uznávaní príslušných preukazov. Toto rozhodnutie nadobudne účinnosť dvanásť mesiacov po jeho doručení druhej strane.

Článok 8

Záverečné ustanovenia

1. Táto dohoda nadobudne platnosť 1. októbra 2011.
2. Každá zo strán môže túto dohodu prostredníctvom doručenia druhej strane vypovedať. Výpoveď bude platná dvanásť mesiacov po jej doručení druhej strane.
3. Táto dohoda nie je medzinárodnou zmluvou ani medzinárodnou dohodou a neukladá Slovenskej republike ako štátu a ZKR ako medzinárodnej organizácii žiadne medzinárodné záväzky.
4. Originálne vyhotovenie dohody, ktorej znenie v slovenskom, francúzskom, nemeckom a holandskom jazyku je rovnako záväzné, bude uložené na Ministerstve dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky a u generálneho tajomníka ZKR.

V Bruseli, dňa 27. mája 2011

Jean-Marie WOEHLING
Generálny tajomník
Centrálne komisia pre plavbu na Rýne

Matej VANÍČEK
riaditeľ odboru vodnej dopravy
Ministerstvo dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

PROTOKOLL 10

Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtmarktes zu leisten,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschiffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben;

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse eine Maßnahme darstellt, die zum Ziel hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik des Sektors beizutragen,

in der Auffassung, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse für die ZKR eine vorrangige Aufgabe darstellt, die eine rasche Inkraftsetzung der notwendigen Änderungen an der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein durch Anwendung des § 1.02 dieser Verordnung rechtfertigt,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

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

I

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-I-11 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des österreichischen Kapitänspatents, das von der österreichischen Behörde auf der Grundlage des letztmals am 30. Dezember 2010 geänderten Binnenschiffahrtsgesetzes Nr. 62/1997 und der letztmals am 14. Dezember 2010 geänderten Verordnung Nr. 258/1997 erteilt wurde, an, sofern die folgenden zusätzlichen Bedingungen erfüllt sind:

- Das österreichische Kapitänspatent ist nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig;
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

II

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-I-11 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des Vermerkes „Radar“ betreffend die Befähigung zur Radarfahrt, der von der zuständigen österreichischen Behörde auf der Grundlage der letztmals am 14. Dezember 2010 geänderten Verordnung Nr. 258/1997 im Kapitänspatent eingetragen wurde, an.

III

Beschließt gemäß § 1.02 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlagen D5 und D6 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2011-I-11 beigefügten Vereinbarung vom 1. Oktober 2011 bis zum 30. September 2014.

Anlage

Anlage

Die Anlage D5 – „Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse“ – der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt ergänzt:

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
AT	Kapitänspatent	<ul style="list-style-type: none"> - nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fährre (Rhein km 857,40) gültig; - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist. 		Muster

Die Anlage D6 – „Als gleichwertig anerkannte Radarzeugnisse“ – der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird wie folgt ergänzt:

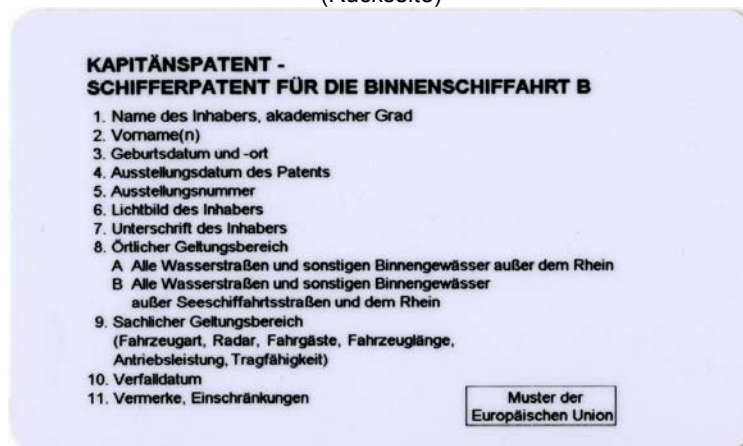
Staat	Name des anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	nationale Ausstellungsbehörde(n)	Muster
AT	Vermerk „Radar“ im Kapitänspatent	--		

Kapitänspatent

(Vorderseite)



(Rückseite)



PROTOKOLL 11

Mit der österreichischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse zu fördern,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschifffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7,

nach der Feststellung, dass das österreichische Schiffsführerzeugnis und das österreichische Radarzeugnis auf dem Rhein anerkannt werden können,

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Behörden zu koppeln ist,

in Anbetracht der Notwendigkeit, die Bedingungen der Zusammenarbeit in Partnerschaft mit den zuständigen österreichischen Behörden festzulegen,

nimmt die Aushandlung einer Verwaltungsvereinbarung mit den österreichischen Behörden unter Federführung des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen befriedigt zur Kenntnis,

beauftragt ihren Generalsekretär, diese in deutscher, französischer und niederländischer Sprache beigefügte Vereinbarung im Namen der ZKR zu unterzeichnen.

Anlage

Arrangement administratif sur la coopération

entre

la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

et

**le Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie
de la République d'Autriche**

**concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République d'Autriche,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités autrichiennes, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin de la patente de capitaine autrichienne à compter du 1^{er} octobre 2011 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

L'autorité autrichienne compétente reconnaît la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau autrichiennes, dès lors que la condition complémentaire suivante est remplie :

- Pour naviguer sur les secteurs du Danube énumérés à l'annexe 1, le titulaire doit présenter une attestation conforme à l'annexe 2 délivrée par l'autorité autrichienne compétente et prouvant qu'il/elle a effectué 8 voyages en aval et 8 voyages en amont sur le secteur considéré.
2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin de la mention « Radar » inscrite sur la patente de capitaine par l'autorité autrichienne compétente pour attester de l'aptitude à la conduite au radar, à compter du 1^{er} octobre 2011.

L'autorité autrichienne compétente reconnaît la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau autrichiennes.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk, et la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtssdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtssdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtssdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtssdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité autrichienne compétente pour délivrer la patente de capitaine autrichienne, l'attestation conforme à l'annexe 2, et la mention relative à l'aptitude à la conduite au radar est :

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Oberste Schifffahrtsbehörde
Radetzkystraße 2
1030 Wien

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République d'Autriche. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et autrichienne sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et autrichienne s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1^{er} octobre 2011.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.

3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République d'Autriche en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des Transports, de l'Innovation et de la Technologie de la République d'Autriche.

Bruxelles, le 27 mai 2011

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire Général
Commission Centrale pour la Navigation
du Rhin

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Haute autorité pour la navigation intérieure
Ministère des Transports, de l'Innovation et
la Technologie de la République d'Autriche

**Liste des secteurs des voies d'eau autrichiennes sur lesquels des connaissances de secteur
sont requises**

Sur le Danube :

- de Wallsee à Persenbeug
- de Melk à Altenwörth
- de Wien-Freudenau jusqu'à la frontière nationale entre l'Autriche et la Slovaquie

Modèle de l'attestation autrichienne de connaissance de secteurs



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011

DVR:0000175

Herrn
Max van MUSTERMAN
Musterstrasse 37
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

Für die Bundesministerin:
(Name)

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Monika Neuhold
Tel.Nr.: **+43 (1) 71162 65 5704.**
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit

zwischen

der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

und

**dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich**

im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich,

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum "Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen",

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den österreichischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

treffen folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das österreichische Kapitänspatent auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen,
 - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständige österreichische Behörde erkennt das Große Patent auf allen österreichischen Wasserstraßen an, sofern zusätzlich die folgende Voraussetzung erfüllt ist:

- Für die Fahrt auf den Donaustrecken, die in Anlage 1 aufgeführt sind, ist vom Inhaber eine von der zuständigen österreichischen Behörde ausgestellte Bescheinigung nach Anlage 2 vorzulegen, mit der bestätigt wird, dass er/sie auf der betreffenden Strecke acht Fahrten zu Tal und acht Fahrten zu Berg absolviert hat.
2. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung den von der zuständigen österreichischen Behörde zwecks Bestätigung der Befähigung zur Radarfahrt im Kapitänspatent eingetragenen Vermerk „Radar“ auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Oktober 2011 anzuerkennen.

Die zuständige österreichische Behörde erkennt das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen österreichischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre und das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtssdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtssdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtssdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtssdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung des österreichischen Kapitänspatents, der Bescheinigung nach Anlage 2 und des Vermerks betreffend die Befähigung zur Radarfahrt befugte österreichische Behörde ist das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Oberste Schifffahrtsbehörde
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien
3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Republik Österreich abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen Seiten geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in Österreich zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, allfällige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt auf dem Rhein anerkannt werden, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR Staaten zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die für die Rheinschifffahrt und die österreichische Schifffahrt zuständigen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR- Sekretariat. Sie ist längerfristig auf elektronischem Wege denkbar.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald wie möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Änderung vorgenommen wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die andere Partei zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen oder Befähigungszeugnissen für die Radarfahrt die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2011 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.

3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Republik Österreich als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher und niederländischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hinterlegt.

Brüssel, den 27. Mai 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Oberste Schifffahrtsbehörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie der Republik Österreich

**Liste der Strecken der österreichischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse
vorgeschrieben sind**

Auf der Donau:

- von Wallsee bis Persenbeug
- von Melk bis Altenwörth
- von Wien-Freudenau bis zur österreichisch-slowakischen Staatsgrenze

Muster des österreichischen Streckenzeugnisses



GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn
Max van MUSTERMAN
Musterstrasse 37
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

Für die Bundesministerin:
(Name)

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Monika Neuhold
Tel.Nr.: **+43 (1) 71162 65 5704.**
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

Administratieve overeenstemming over de samenwerking

tussen

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

**het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie
van de Republiek Oostenrijk**

inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie van de Republiek Oostenrijk,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Oostenrijkse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op middellange termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Oostenrijkse Kapiteinspatent vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
 - de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen,
 - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Oostenrijkse autoriteit erkent de geldigheid van het Grote Patent op alle Oostenrijkse waterwegen, zodra aan de volgende aanvullende voorwaarde is voldaan:

- voor de vaart op de riviergedeelten van de Donau die in bijlage 1 vermeld staan, moet door de houder een door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit afgegeven bewijs overeenkomstig bijlage 2 worden overgelegd waaruit blijkt dat hij/zij op het desbetreffende riviergedeelte acht vaarten stroomafwaarts en acht stroomopwaarts heeft afgelegd.
2. De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat de door de bevoegde Oostenrijkse autoriteit ter bevestiging van de bekwaamheid voor de radarvaart op het Kapiteinspatent ingeschreven aantekening „Radar“ vanaf 1 oktober 2011 op de Rijn als geldig wordt erkend.

De bevoegde Oostenrijkse autoriteit erkent de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Oostenrijkse waterwegen.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent, het bewijs voor kennis van riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijsche Veer, en het radarpatent af te geven:

Land	Afgevendende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het Radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Oostenrijkse autoriteit voor de afgifte van het Kapiteinspatent, het bewijs overeenkomstig bijlage 2 en de aantekening voor de bekwaamheid voor de radarvaart is:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Oberste Schifffahrtsbehörde
Radetzkystraße 2
A-1030 Wenen

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Oostenrijkse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Oostenrijk bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen, waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn zijn erkend, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Oostenrijkse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen of van radarbevoegdheidsbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2011 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.

3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Republiek Oostenrijk als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse en Nederlandse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Bondsministerie van Verkeer, Innovatie en Technologie neergelegd.

Gedaan te Brussel op 27 mei 2011.

Jean-Marie WOEHLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Hoge Autoriteit voor de Binnenvaart
Ministerie van Verkeer, Innovatie en
Technologie van de Republiek Oostenrijk

**Lijst van Oostenrijkse vaarweggedeelten waarvoor specifieke
vaarwegkennis vereist is**

Op de Donau

- van Wallsee tot Persenbeug
- van Melk tot Altenwörth,
- van Wenen-Freudenau tot aan de grens tussen Oostenrijk en Slowakije.

Model van het Oostenrijkse bewijs van kennis van riviergedeelten



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-553.068/0009-IV/W1/2011 DVR:0000175

Herrn
Max van MUSTERMAN
Musterstrasse 37
Rotterdam

Wien, 1. Jänner 1234

**Betr.: Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 Schifffahrtsgesetz;
Bescheinigung**

Gebühr entrichtet

**B e s c h e i n i g u n g
über die Anerkennung eines Befähigungsausweises
gemäß § 121 Abs. 1 des Schifffahrtsgesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, bescheinigt hiermit, dass Herr Max van MUSTERMAN, Inhaber eines niederländischen Rheinpatents, die erforderliche Fahrpraxis auf der österreichischen Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) absolviert hat und das genannte Rheinpatent daher als Befähigungsausweis für die selbständige Führung von Motorfahrzeugen jeder Art und Größe für die österreichische Donau zwischen Strom-km 2223,150 (Passau) und Strom-km 1872,700 (Wolfsthal, Staatsgrenze) anerkannt wird.

Diese Anerkennung ersetzt **n i c h t**

- einen für die österreichisch-slowakische Grenzstrecke (Strom-km 1880,260 bis 1872,700) nach slowakischem Recht erforderlichen Befähigungsnachweis!

Für die Bundesministerin:
(Name)

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Monika Neuhold
Tel.Nr.: **+43 (1) 71162 65 5704.**
E-Mail: monika.neuhold@bmvit.gv.at

Amtssignatur

PROTOKOLL 12

Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 7.01) und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art Reduzierung von Ertrinkungsunfällen

1. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) dient auch der Gewährleistung der Arbeitssicherheit an Bord von Binnenschiffen. In ihrer derzeitigen Fassung enthält sie ausreichende Vorschriften für Absturzsicherungen von für Fahrgäste zugänglichen Bereichen auf Fahrgastschiffen und für solche Bereiche auf Güterschiffen, wo die Gefahr des Absturzes auf andere Decks oder in den Laderaum besteht. Im Gegensatz dazu enthält sie jedoch keine Vorgaben für wasserseitige Absturzsicherungen an Gangborden zur Vermeidung von Ertrinkungsunfällen. In diesem Zusammenhang werden unter Absturzsicherungen Geländer, Schanzkleider oder Lukensülle verstanden.

Die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die globale Forderung, dass Fahrzeuge so gebaut und ausgerüstet sein müssen, dass die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen und der Schifffahrt gewährleistet ist. In ihrer derzeitigen Fassung enthält sie jedoch keine Vorschriften zum Tragen von Rettungswesten oder zum Setzen eventuell vorhandener umlegbarer oder wegnehmbarer Geländer.

2. Die bekannt gewordenen Unfälle lassen die Annahme zu, dass Ertrinken die bei weitem bedeutendste Ursache von tödlichen Arbeitsunfällen der Rheinschiffahrt darstellt. Allerdings liegen der ZKR aufgrund fehlender oder für diese Zwecke unzureichender Unfallstatistiken der Mitgliedsstaaten keine systematisch erfassten Angaben zu Ertrinkungsunfällen in der Binnenschiffahrt vor.
3. Für Deutschland sind seit 1971 Gangbordgeländer Pflicht, und das ohne Übergangsfrist für ältere Fahrzeuge. Die Ertrinkungsunfälle sind seit dem rapide zurückgegangen: Betrug sie bis Anfang der 70er Jahre noch ca. 1,5 Ertrunkene je 1000 Besatzungsmitglieder, so verringerte sich diese Zahl innerhalb von weniger als einem Jahrzehnt auf 1/3, also etwa 0,5 Ertrunkene pro 1000 Besatzungsmitglieder pro Jahr. Ein weiterer Rückgang auf 1/10 des ursprünglichen Wertes war seit 1994 zu verzeichnen, als einerseits durch massives Schulungsangebot Schiffseigner und Besatzungsmitglieder sensibilisiert wurden, andererseits durch Bußgelder für das Nichtsetzen der Geländer und das Nichttragen der Rettungswesten weiterer Druck ausgeübt wurde.

Die jährlich 1 bis 5 Ertrunkenen in der deutschen Binnenschiffahrt in den letzten 15 Jahren sind zu 80 % alkoholbedingte Unfälle beim nächtlichen Versuch, vom Landgang an Bord zu kommen, zu 20 % Unfälle während der Arbeit, wenn entgegen den Vorschriften weder Geländer gesetzt noch Rettungswesten getragen werden.

4. Die Richtlinie des Rates 89/391/EWG über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit bestimmt, dass der Arbeitgeber ausgehend von den allgemeinen Grundsätzen der Gefahrenverhütung, wonach dem kollektiven Gefahrenschutz vor individuellem Gefahrenschutz Vorrang einzuräumen ist, die für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer erforderlichen Maßnahmen zu treffen hat.

In diesem Sinne sind Geländer als kollektive Schutzmaßnahme anzusehen, der vor etwaigen individuellen Schutzmaßnahmen (einschließlich Rettungswesten, Rückhaltesystemen) Vorrang eingeräumt werden sollte. Zudem dienen Geländer und Rettungswesten unterschiedlichen Schutzzwecken. So schützen Rettungswesten vor dem Ertrinken, während Geländer und Rückhaltesysteme vor Abstürzen schützen. Bei niedrigen Wassertemperaturen bieten Rettungswesten jedoch nur einen sehr begrenzten Schutz, weil dann schon nach wenigen Minuten der Tod durch Unterkühlung eintritt. Rückhaltesysteme sind technisch komplex und bei der Arbeit an Bord hinderlich.

5. Kosten und Nutzen von Absturzsicherungen können im Rahmen der ZKR nicht monetarisiert werden. Dazu fehlen die notwendigen Daten. Die wenigen vorliegenden Daten deuten darauf hin, dass für ein Schiff die Beschaffung und Anbringung von Geländern etwa 3.000 € bis 20.000 €, wobei der Betrag insbesondere von der Länge des Schiffes abhängt, und die eines Rückhaltesystems mit sechs Körpergurten etwa 11.000 € kosten würden.
6. Das Schifffahrtsgewerbe benötigt einen angemessenen Zeitrahmen für die Anbringung der geforderten Absturzsicherungen an bereits bestehenden Fahrzeugen.
7. Da derzeit Kosten und Nutzen von Absturzsicherungen nach Ansicht einiger Mitgliedstaaten nicht ausreichend verlässlich angegeben werden können, sollen die Änderungen insbesondere wegen der Übergangsbestimmungen zunächst als eine Anordnung vorübergehender Art ergehen. Bevor diese definitiv in die Verordnungen aufgenommen werden, wäre an Hand einer Unfallanalyse zu prüfen, ob und wie die Vorschriften gegebenenfalls angepasst werden sollten.
8. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschifffahrtsverordnungen sollen die Ertrinkungsunfälle in der Rheinschifffahrt deutlich reduzieren.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen könnten darin bestehen,

- i. die bestehenden Vorschriften unverändert zu lassen;
- ii. anstelle der Ausrüstung der Fahrzeuge mit Absturzsicherungen das Tragen von Rettungswesten durch die Besatzungen, eventuell in Verbindung mit einem Rückhaltesystem, vorzuschreiben;
- iii. anstelle der jetzt vorgeschlagenen Änderung der RheinSchPV wesentliche umfangreiche Änderungen, nämlich die Zusammenfassung der nach ii vorgeschlagenen neuen Bestimmungen mit allen anderen derzeit in der RheinSchPV vorhandenen Bestimmungen zur Unfallverhütung und zum Verhalten nach Unfällen in einem neuen „Vierten Teil: Bestimmungen zur Unfallverhütung und zum Verhalten nach Unfällen“, ähnlich dem „Dritten Teil: Umweltbestimmungen“, vorzusehen.

Alternative i ließe weiterhin jedes Jahr Ertrinkungsunfälle von Besatzungsmitgliedern erwarten, die beim Vorhandensein von Absturzsicherungen nicht eingetreten wären. Diese Alternative stünde auch im Widerspruch zu den allgemeinen europäischen Arbeitsschutzbestimmungen.

Alternative ii würde den wasserseitigen Absturz nur im Fall der Nutzung eines Rückhaltesystems verhindern. Ertrinken kann selbst beim Tragen von Rettungswesten wie auch bei der Nutzung eines Rückhaltesystems eintreten, nämlich dann, wenn die Rettungsleine des Systems zu lang ist. Das Tragen von Rettungswesten und die Nutzung eines Rückhaltesystems verlangen ständig ein aktives Mitwirken der Besatzungsmitglieder. Sie sind durch Aufsichtsbehörden kaum zu kontrollieren. Rettungswesten wie Rückhaltesysteme entsprechen nicht der Forderung des allgemeinen europäischen Arbeitsschutzrechtes, wonach kollektivem Gefahrenschutz Vorrang vor individuellem Gefahrenschutz einzuräumen ist.

Alternative iii würde die Zielsetzung der Unfallverhütung in der RheinSchPV stärken. Der mit diesem Vorschlag verbundene Aufwand der Änderung der RheinSchPV scheint sich jedoch allenfalls im Rahmen einer weitreichenden Neugestaltung der Verordnung rechtfertigen zu lassen. Dies könnte im Zusammenhang mit der Revision des CEVNI der Fall sein.

Folgen dieser Änderungen

Alle neuen Fahrzeuge sind mit Absturzsicherungen zu versehen. Vorhandene Fahrzeuge sind damit in spätestens etwa 15 Jahren nachzurüsten.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Jedes Jahr würde eine bedeutende Zahl von Besatzungsmitgliedern ertrinken, was beim Vorhandensein von Geländern oder ähnlichen Absturzsicherungen verhindert worden wäre. (Siehe Alternative i).

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

in der Überzeugung, dass die allgemeinen europäischen Arbeitsschutzvorschriften zum Schutz vor Absturz auch in der Rheinschiffahrt zur Anwendung kommen sollten,

in der Absicht, vor einer endgültigen Übernahme der jetzt vorgesehenen Ergänzungen der Vorschriften in die Rheinschiffahrtsverordnungen diese nach einigen Jahren anhand einer Unfallanalyse zu evaluieren und bei Bedarf anzupassen,

in der Erkenntnis, dass dem Schifffahrtsgewerbe ein angemessener Zeitrahmen für die Anbringung der geforderten Absturzsicherungen auf bereits in Betrieb befindlichen Schiffen zugestanden werden sollte,

in der Erwägung, dass die Europäische Union mit ihrer Richtlinie 2006/87/EG technische Vorschriften für Binnenschiffe verabschiedet hat,

in dem Bewusstsein, welche Bedeutung einer dauerhaften Übereinstimmung der Vorschriften ihrer Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit den Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG zukommt,

in der Erwartung, dass die vorgenannte Richtlinie in ähnlicher Form ergänzt werden soll,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt sind, durch Anordnungen vorübergehender Art,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, vor einer eventuellen definitiven Änderung der Rheinschiffahrtsverordnungen die Entwicklung der Zahl der Ertrinkungsunfälle in der Rheinschiffahrt zu untersuchen und bittet die Delegationen, die dazu notwendigen Daten bereitzustellen.

Die in den Anlagen aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Dezember 2011 bis zum 30. November 2014.

Anlagen

Anlage 1: Änderungen der RheinSchPV

1. § 1.08 Nr. 5 und 6 werden wie folgt angefügt:

- „5. Sind die nach § 11.02 Nr. 4 Rheinschiffsuntersuchungsordnung geforderten Geländer umlegbar oder wegnehmbar, dürfen sie nur bei stillliegenden Fahrzeugen geöffnet oder teilweise entfernt werden und nur bei folgenden Betriebszuständen:
- a) zum An- und Vonbordgehen an den hierfür vorgesehenen Stellen,
 - b) beim Einsatz des Schwenkbaumes in seinem Schwenkbereich,
 - c) beim Festmachen und Lösen von Seilen im Pollerbereich,
 - d) bei Fahrzeugen, die an senkrechten Ufern liegen, an der dem Ufer zugekehrten Seite, wenn keine Absturzgefahr besteht,
 - e) bei Fahrzeugen, die Bord an Bord liegen, an den sich berührenden Stellen, wenn keine Absturzgefahr besteht, oder
 - f) wenn die Be- und Entladearbeiten oder der Baubetrieb unverhältnismäßig behindert würden.

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

6. Die Mitglieder der Besatzung und die sonstigen Personen an Bord müssen Rettungswesten nach § 10.05 Nr. 2 Rheinschiffsuntersuchungsordnung tragen
- a) beim An- und Vonbordgehen, sofern Absturzgefahr ins Wasser besteht,
 - b) bei Aufenthalt im Beiboot,
 - c) bei Arbeiten außenbords, oder
 - d) bei Aufenthalt und Arbeit an Deck und im Gangbord, sofern Schanzkleider von mindestens 90 cm Höhe nicht vorhanden oder Geländer nach Absatz 5 nicht durchgehend gesetzt sind.

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

2. § 7.01 Nr. 5 wird wie folgt angefügt:

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

Sind Abstände zwischen Fahrzeug und Land vorhanden, müssen Landstege nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe d Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgelegt und sicher befestigt sein; deren Geländer müssen gesetzt sein.

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

Anlage 2: Änderungen der RheinSchUO

1. § 11.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Die Außenkanten der Decks und Gangborde sowie solche Arbeitsbereiche, bei denen die Fallhöhe mehr als 1 m betragen kann, müssen mit Schanzkleidern oder Lukensäulen von jeweils mindestens 0,90 m Höhe oder mit durchgehenden Geländern entsprechend der Europäischen Norm EN 711 : 1995 versehen sein. Sind die Gangbordgeländer umlegbar, müssen

- a) an den Lukensäulen zusätzlich durchgehende Handläufe mit einem Durchmesser von 0,02 bis 0,04 m in einer Höhe von 0,7 bis 1,1 m und
- b) an gut sichtbaren Stellen am Anfang der Gangborde Hinweisschilder nach Anlage I, Bild 10 von mindestens 15 cm Durchmesser angebracht sein.“

b) Nummer 5 und 6 werden wie folgt eingefügt:

„5. Abweichend von Nummer 4 brauchen bei Schubleichtern und Schleppkähnen ohne Wohnungen keine Schanzkleider oder Geländer vorhanden zu sein, wenn

- a) an den Außenkanten der Decks und Gangborde Fußleisten,
- b) an den Lukensäulen Handläufe nach Nr. 4 Buchstabe a und
- c) an gut sichtbaren Stellen an Deck Hinweisschilder nach Anlage I, Bild 10 von mindestens 15 cm Durchmesser angebracht sind.

6. Abweichend von Nummer 4 brauchen bei Schiffen mit einem Glatt- oder einem Trunkdeck die Geländer nicht unmittelbar an den Außenkanten dieser Decks oder der Gangborde angebracht zu sein, wenn

- a) die Verkehrswege auf diesen Decks verlaufen,
- b) die Verkehrswege und Arbeitsbereiche auf diesen Decks von festen Geländern nach der Europäischen Norm EN 711 : 1995 umgeben sind und
- c) an gut sichtbaren Stellen an den Übergängen zu den nicht durch Geländer geschützten Bereichen Hinweisschilder nach Anlage I, Bild 10 von mindestens 15 cm Durchmesser angebracht sind.“

c) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 7.

2. § 11.04 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Bis zu einer Höhe von 0,90 m über dem Gangbord kann die lichte Breite des Gangbords bis auf 0,50 m verringert werden, wenn darüber eine lichte Breite zwischen Bordwandaußenkante und Laderauminnenkante von mindestens 0,65 m vorhanden ist.“

3. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 11.02 Nr. 4 und 11.04 wird wie folgt gefasst:

„11.02	Nr. 4	Einrichtung der Außenkanten von Decks, Gangborden und anderen Arbeitsbereichen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020
		Höhe der Lukensäule	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
11.04	Nr. 1	Lichte Breite des Gangbordes	**) N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 bei Fahrzeugen mit mehr als 7,30 m Breite
	Nr. 2	Gangbordgeländer	Für Schiffe mit L<55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020

**) Die Vorschrift gilt für Schiffe, die nach dem 31.12.1994 auf Kiel gelegt wurden und für in Betrieb befindliche Schiffe mit folgender Maßgabe:

Bei einer Erneuerung des gesamten Laderaumbereichs sind die Vorschriften des § 11.04 einzuhalten.

Bei Umbauten, die sich über die gesamte Länge des Gangbordbereichs erstrecken und durch die die lichte Breite des Gangbords verändert wird,

- a) muss § 11.04 eingehalten werden, wenn die vor dem Umbau vorhandene lichte Breite des Gangbords bis zu einer Höhe von 0,90 m oder die lichte Breite darüber verringert werden soll,
- b) darf die vor dem Umbau vorhandene lichte Breite des Gangbords bis zu einer Höhe von 0,90 m oder die lichte Breite darüber nicht unterschritten werden, wenn diese Maße kleiner sind als die nach § 11.04.“

4. Die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 11.02 Nr. 4 und 11.04 wird wie folgt eingefügt:

„11.02	Nr. 4	Höhe der Schanzkleider und Lukensülle sowie Gangbordgeländer	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.12.2011
		Höhe der Lukensülle	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035	1.12.2011
11.04	Nr. 2	Gangbordgeländer	Für Schiffe mit L<55 m und Wohnungen nur auf dem Hinterschiff gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.12.2011“.

5. Anlage I, Bild 10 wird wie folgt eingefügt:

„Bild 10 Rettungswesten benutzen		Farbe: blau/weiß“.
-------------------------------------	--	--------------------

PROTOKOLL 13

**Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art
nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung
(§ 7.02 Nr. 2)**

Beschluss

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

§ 7.02 Nr. 2 - Sichtschatten
(angenommen mit Beschluss 2002-I-31, zuletzt verlängert mit Beschluss 2008-I-23).

Die Vorschrift gilt vom 1. Oktober 2011 bis zum 30. September 2014.

PROTOKOLL 14

Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)

1. Mit ihrem Beschluss 2007-II-24 hat die Zentralkommission durch die Ergänzung der RheinSchUO um die Anlage N Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten mit einer Anordnung vorübergehender Art eingeführt. Diese Anordnung wurde mit Beschluss 2010-II-26 um drei Jahre verlängert.
2. Die Expertengruppe Vessel Tracking and Tracing on Inland Waterways hat einen Leitfaden für den Einbau von Inland AIS Geräten ausgearbeitet. Dieser Leitfaden reflektiert wichtige Erfahrungen, die bei der Ausrüstung der europäischen Binnenschiffsflotte mit Inland AIS Geräten gemacht wurden. Im Rahmen der Arbeitsgruppe RIS haben die Delegationen dem Leitfaden mit einigen Änderungen zugestimmt. Er ist auf der Webseite der ZKR publiziert. Dieser Leitfaden ist rechtlich unverbindlich, weshalb dessen Beachtung von den zuständigen Behörden nicht eingefordert werden kann.
3. Der Leitfaden enthält zwei wichtige Anforderungen, die sicherheitstechnisch so bedeutsam sind, dass sie in die RheinSchUO, Anlage N Teil I Abschnitt B „Einbau und Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten an Bord“, übernommen werden sollten. Diese betreffen die Zugänglichkeit der Eingabe-/Anzeigeeinheit für den Rudergänger und die Anforderungen an externe Sensoren. Die vorgeschlagenen Ergänzungen übernehmen – mit einigen Anpassungen – die entsprechenden Textstellen des Leitfadens.
4. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderungen eingehen sollen

Die Anforderungen an den Einbau von Inland AIS Geräten an Bord sind in Anlage N RheinSchUO geregelt. Die Anlage N enthält jedoch keine Anforderungen hinsichtlich der Zugänglichkeit für den Rudergänger und auch nicht für externe Sensoren, die an die Inland AIS Geräte angeschlossen sein können. Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird diese Regelungslücke geschlossen. Damit soll sichergestellt werden, dass

- die Anzeigen der Inland AIS Geräte vom Rudergänger tatsächlich abgelesen werden können,
- an die Inland AIS Geräte nur solche Sensoren angeschlossen werden, von denen keine Störungen der Inland AIS Geräte oder anderer nautischer Einrichtungen an Bord ausgehen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen könnten darin bestehen, dass

- i. die Vorschriften der Anlage N unverändert bleiben;
- ii. die Vorschriften der Anlage N dann geändert werden, wenn die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Inland AIS Geräten verbindlich vorgeschrieben wird.

Alternative i ließe erwarten, dass auch künftig Inland AIS Geräte vereinzelt so installiert werden, dass der Rudergänger deren Anzeigeeinheit während des Steuerns des Fahrzeuges nicht ablesen kann. In diesen Fällen ist es dem Rudergänger insbesondere nicht möglich, einen eventuellen Ausfall des Gerätes oder die Angabe der Position anderer Fahrzeuge zu erkennen. Außerdem könnten externe Sensoren installiert werden, von denen Störungen der Inland AIS Geräte oder anderer nautischer Einrichtungen an Bord ausgehen. Hinsichtlich der betroffenen Fahrzeuge wäre der mit der Nutzung von AIS erwartete Sicherheitsgewinn fraglich; bei Aussendung von fehlerhaften Meldungen oder der Störung anderer nautischer Einrichtungen an Bord würde sogar die Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs oder anderer Fahrzeuge beeinträchtigt.

Alternative ii ließe erwarten, dass der unter Alternative i beschriebene Zustand noch einige Jahre bestehen würde. Neben den negativen Auswirkungen auf die Sicherheit in diesem Zeitraum ergeben sich bei dieser Alternative möglicherweise wirtschaftliche Konsequenzen. Bei einer späteren Änderung der Anlage N ist zu erwarten, dass eine größere Anzahl von Installationen an Bord an die geänderten Vorschriften anzupassen ist als bei einer früheren Änderung der Vorschriften.

Folgen dieser Änderungen

Installationen von Inland AIS Geräten an Bord in einer Weise, bei der die Eingabe-/Anzeigeeinheit für den Rudergänger nicht zugänglich ist, werden weitestgehend ausgeschlossen. Sofern die Zugänglichkeit heute nicht gegeben ist, wäre die Installation anzupassen und das AIS Gerät bis dahin außer Betrieb zu setzen. Die Anpassung der Installation dürfte Kosten von weniger als 500 € verursachen. Externe Sensoren, die den jetzt vorgeschlagenen Anforderungen nicht entsprechen, wären abzuschalten. Die AIS Geräte könnten mit den darin integrierten Sensoren weiter betrieben werden oder es wären typzugelassene Sensoren auf den betreffenden Fahrzeugen zu montieren. Je nach Art und Anzahl der Sensoren könnte deren Austausch Kosten bis etwa 3000 € verursachen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Auf einigen Fahrzeugen der Rheinschifffahrt wäre der mit der Nutzung von AIS erwartete Sicherheitsgewinn fraglich; bei Aussendung von fehlerhaften Meldungen oder der Störung anderer nautischer Einrichtungen an Bord würde sogar die Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs oder anderer Fahrzeuge beeinträchtigt. (Siehe Alternative i).

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass zum Erreichen des mit der Einführung von Inland AIS angestrebten Sicherheitsgewinns Lücken in den derzeitigen Anforderungen an den Einbau von Inland AIS Geräten zu füllen sind,

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

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Dezember 2011 bis zum 30. November 2014.

Anlage

**Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften
betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten**

A. Anforderungen an Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte müssen die Anforderungen des im Beschluss 2007-I-15 enthaltenen Test Standards einhalten. Die Einhaltung wird durch eine Typgenehmigungsprüfung einer zuständigen Behörde nachgewiesen.

B. Einbau und Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten an Bord

Beim Einbau von Inland AIS Geräten an Bord sind folgende Bedingungen einzuhalten:

1. Der Einbau der Inland AIS Geräte darf nur durch eine Fachfirma erfolgen, die von der zuständigen Behörde anerkannt ist.
2. Das Inland AIS Gerät muss im Steuerhaus oder an einer anderen gut zugänglichen Stelle eingebaut sein.
3. Die Funktionalität eines internen oder externen MKD (integrierte Eingabe-/Anzeigeeinheit) muss für den Rudergänger zugänglich sein. Alarm- und Statusinformationen des Inland AIS Gerätes müssen sich im direkten Sichtbereich des Rudergängers befinden. Jedoch können andere Geräte, die zum Navigieren benutzt werden, einen höheren Stellenwert bezüglich der direkten Sicht haben. Alle Warnlampen müssen nach dem Einbau sichtbar bleiben.
4. Es muss optisch erkennbar sein, ob das Gerät in Betrieb ist. Das Gerät muss über einen ausfallsicheren Stromkreis mit eigener Absicherung ständig mit elektrischer Energie versorgt werden und direkt an diese Versorgung angeschlossen sein.
5. Die Antennen der Inland AIS Geräte sind so zu installieren und an die Geräte anzuschließen, dass diese unter allen normalen Betriebsbedingungen sicher funktionieren. Andere Geräte dürfen nur dann angeschlossen werden, wenn die Schnittstellen beider Geräte kompatibel sind.

⁷ Anlage N gilt vom 1.12.2011 bis 30.9.2014 (Beschluss 2011-I-14).

6. Es dürfen nur typzugelassene externe Sensoren mit dem Inland AIS Gerät verbunden werden. Die externen Sensoren, die mit dem Inland AIS Gerät verbunden sind, müssen in Übereinstimmung mit den folgenden entsprechenden maritimen Standards typzugelassen sein.

Sensor	Minimum Performance Standard (IMO)	ISO/IEC Standard
GPS	MSC.112(73)	IEC 61108-1 : 2003
DGPS/DGLONASS	MSC.114(73)	IEC 61108-4 : 2004
Galileo	MSC.233(82)	IEC 61108-3 : 2010
Heading/GPS Compass	MSC.116(73)	ISO 22090-3 : 2004 Part 3 : GNSS principles

7. Vor der ersten Inbetriebnahme nach dem Einbau, bei Erneuerungen respektive Verlängerungen des Schiffsattests (ausgenommen nach § 2.09 Nr. 2 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) sowie nach jedem Umbau am Schiff, der die Betriebsverhältnisse dieser Geräte beeinträchtigen könnte, muss von der zuständigen Behörde oder von einer anerkannten Fachfirma eine Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt werden.
8. Die anerkannte Fachfirma, die die Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt hat, stellt über die besonderen Merkmale und die ordnungsgemäße Funktion des Inland AIS Geräts eine Bescheinigung gemäß Anlage N Teil II aus.
9. Die Bescheinigung ist ständig an Bord mitzuführen.
10. Eine Bedienungsanleitung ist zum Verbleib an Bord auszuhändigen. Dies ist in der Bescheinigung über den Einbau zu vermerken.

C. Unterrichtung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen der Zentralkommission unverzüglich

- a) jede Benennung einer zuständigen Behörde,
- b) jede Erteilung oder Entziehung einer Typp Genehmigung für Inland AIS Geräte,
- c) jede Anerkennung einer Fachfirma für den Einbau von Inland AIS Geräten oder Entziehung einer derartigen Anerkennung

mit.“

PROTOKOLL 15

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2003-I-28 und 2009-I-23)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
im Jahre 2011**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Baggerung im oberen Wehrkanal Iffezheim	333,5-334,0	Beginn: Feb. 2011, Abschluss: Juli 2011	keine
2	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0-338,0	laufende Durchführung	keine
3	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0-352,0	laufende Durchführung	keine
4	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6-384,6	Beginn: 1999 Ende: 2011	keine
5	Geschiebemanagement Mittelrhein			keine
	a) Geschiebefang Weisenau	493,3-494,5	Beginn: Nov. 2010 / Ende: Feb. 2011	
	b) Geschiebezugabe Wallersheim	593,0-596,4	Beginn: April 2011	
6	Sohlenstabilisierung „Königswardt / Marwick“	820,5- 824,0	Beginn: 16.2.2009 Fertigstellung: Dez. 2010	keine
7	Flutmulde Rees	833,5- 838,5	Beginn: 7.9.2009 Fertigstellung: Aug. 2014	keine
8	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“	810,0- 811,5 813,5- 814,5 824,0- 826,0 835,0- 838,0 847,0- 850,0	Beginn: 3.3.2008 Fertigstellung: Ende 2013	keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schiffahrt während der Bauzeit
8a	Baggerungen im Bereich des WSA Duisburg-Rhein	760,2-761,4 768,3-768,7 769,9-770,5 773,5-773,8 789,7-790,3 832,7-833,1 833,6-834,1 834,5-834,8	Abarbeitung: geplant in 2011	keine
9	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“ (Konjunkturprogramm II)	734,0- 741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Beginn: Mai 2010 Fertigstellung: Mitte Mai 2011	keine
9a	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“ Staffel 2	734,0-741,0 743,0-747,0 753,0-759,7 759,7-763,5	Beginn: Mitte 2012 Fertigstellung: Ende 2015	keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schiffahrt während der Bauzeit
9b	Baggerungen im Bereich des WSA Köln	640,3-640,9 644,7-645,1 646,2-646,3 646,2-646,3 655,0-655,6 657,6-657,9 659,3-659,4 660,8-661,1 661,8-662,5 668,0-668,8 681,8-682,0 682,2-683,6 687,1-687,7 705,1-705,4 708,4-709,1 732,0-732,8 736,6-737,3 743,0-743,2 745,6-746,5 748,0-748,3	Abarbeitung / geplant in 2011	keine
10	Sohlenstabilisierung Spyk	856,1-858,0	Beginn: Anfang/Mitte Juni 2012 Fertigstellung: Anfang 2013	keine
11	Verbesserung der Liegemöglichkeiten im fiskalischen Hafen Emmerich Autoabsetzplatz!	851,8 rechtes Ufer	Beginn: 15.2.2010 Fertigstellung: Mitte November 2012 Beginn: Mitte September/Oktober 2011 Fertigstellung: 2012	keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2010 - 2011**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860	Verzögerungen in der Planungsphase aufgrund von rechtlichen Verfahren, Beginn der Arbeiten voraussichtlich 2013	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Kolkverbau in Spijk	857	Stabilisierung des Strombettes, Beginn der Arbeiten im Jahr 2011, Fertigstellung Ende 2012	einige Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Projekt Bühnenabsenkung	887 - 899	Im Jahr 2010 wurden auf einer ca. 30 km langen Strecke der Waal 70 Bühnen um etwa 1 Meter abgesenkt. Im Jahre 2011 werden noch mal 30 Bühnen abgesenkt, damit wurde das Projekt auf mindestens 100 Bühnen ausgedehnt. Möglicherweise werden nach einer Bewertung weitere Bühnen gesenkt.	einige Behinderungen während der Arbeiten
5	Neubau Straßenbrücken Nimwegen und Ewijk	885,785 893,700	Neubau der Brücken Nimwegen und Ewijk Bau der beiden Brücken hat im Jahr 2011 begonnen und Fertigstellung ist für 2013 vorgesehen.	maximal 10-stündige Sperrung, intensive Betreuung und rechtzeitige Bekanntmachung an die Schifffahrt
6	Projekt Ausbau von vier Seitenarmen (Raum für den Fluss)	verschiedene Stellen	in Vorbereitung	einige Behinderungen beim Bau der Ein- und Auslaufstellen
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
7	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	erneute juristische Vorbereitung nach einem problematischen Start, Beginn der Arbeiten teilweise Ende 2011.	geringfügige Behinderungen

PROTOKOLL 17

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2010

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Im Jahre 2010 konnten keine Abflüsse nahe GLQ gemessen werden. Die Einhaltung des Vertragswasserstandes von 111,11 m + NN bei einem Abfluss von 570 m³/s wird daher mit dem Vergleich der arithmetischen Mittelwerte (Anlage) nachgewiesen.

Anlagen

Wasserstandsentwicklung am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,200) im Jahr 2010

Die Abflüsse im Jahr 2010 lagen über denen des Vorjahres. Bei den Wasserstands- / Abflussmessungen am Pegel Iffezheim wurden Abflusswerte von $Q=660\text{m}^3/\text{s}$ nicht unterschritten. Dies macht die Aussage zum Wasserstand bei $GIQ=570\text{m}^3/\text{s}$ schwierig und den Rückgriff auf eine Extrapolation notwendig.

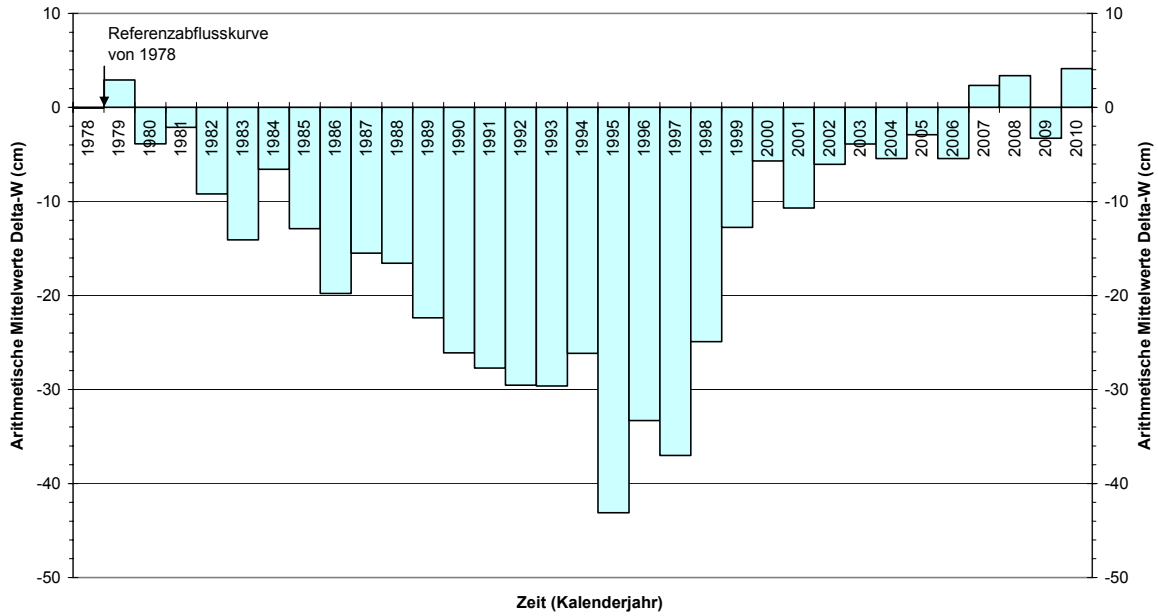
Auch im Histogramm *Jährliche arithmetische Mittelwerte der Delta-W-Werte (Wgem-Wber) bezogen auf die Abflusskurve des Pegels Iffezheim (Rhein-km 336,200) von 1978, aufgetragen über die Zeit* finden die erhöhten Abflüsse einen unerwünschten Niederschlag. So werden wie seit jeher bekannt, die Delta-W-Werte mit zunehmenden Abflüssen größer. Dies mag unterschiedliche Gründe haben wie die nicht perfekte Bezugsabflusskurve von 1978 im oberen Abflussbereich oder veränderliche Rauigkeiten im Laufe der Jahrzehnte. Jedenfalls hat dies unerwünschte Auswirkungen auf den arithmetischen Mittelwert des Jahres. So wurde schon frühzeitig überlegt, nur Messwerte für den Delta-W-Wert bei Niedrigwasser heranzuziehen, schließlich will man ja die Veränderung im GIW-Bereich ermitteln. Dies hätte dann aber zur Folge, dass für einige Jahre im abflussreichen Jahrzehnt 1980-1990 kaum noch Messwerte für einen vernünftigen arithmetischen Mittelwert zur Verfügung stünden. So wurde ein Kompromiss vorgenommen, in dem nur Messwerte bei Abflüssen $<MQ$ verwandt wurden. Die Ergebnisse dieser Auswertung sind im Histogramm *Jährliche arithmetische Mittelwerte der Delta-W-Werte (Wgem-Wber) bezogen auf die Abflusskurve des Pegels Iffezheim (Rhein-km 336,200) von 1978, aufgetragen über die Zeit ausgewertet nur für Abflusswerte $<MQ$* zu ersehen. Die Delta-W-Werte sind hier geringer je nach Jahr bis zu 8 cm (2007) als im erstgenannten Histogramm und sind in jedem Fall für die Beurteilung des Niedrigwasserbereiches Aussage kräftiger.

Für das Jahr 2010 ergeben sich daraus gegenüber dem Vorjahr um ca. 7 cm gestiegene Wasserstände.

Betrachtet man das Extrapolationsdiagramm *Wasserspiegelhöhen am Vertragspegel Iffezheim (Rhein km 336,201) im GIQ-Bereich 2010 (Messungen und Korrelation)*, so lässt sich erkennen, dass der Wasserstand im Jahr 2010 ca. 20-30 cm über dem Vertragswasserstand am Pegel Iffezheim liegt. Das vertragliche Limit ist damit deutlich überschritten.

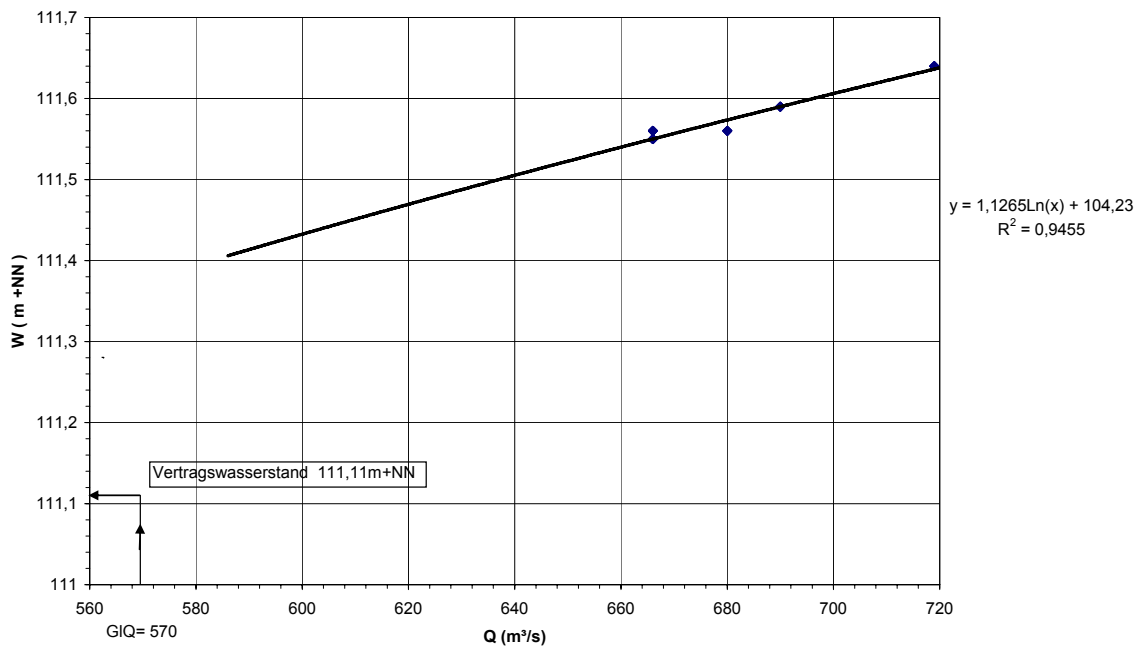
Anlage 2

Jährliche arithmetische Mittelwerte der Delta-W-Werte (Wgem-Wber) bezogen auf die Abflusskurve des Pegels Iffezheim (Rhein-km 336,200) von 1978 , aufgetragen über die Zeit ausgewertet nur für Abflusswerte < MQ



Anlage 3

Wasserspiegelhöhen am Vertragspegel Iffezheim (Rhein km 336,201) im GIQ-Bereich 2010 (Messungen und Korrelation)



PROTOKOLL 18

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
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
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007	30.4.2007	27.8.2007	11.9.2007	20.3.2007
2007-II-19	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchPV (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-20	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07)	I	1.10.2008	28.7.2008	28.8.2008	27.8.2008	12.6.2008
2008-I-21	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009		24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	I	1.12.2009		16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchPV, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009		22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchPV im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009		11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§§ 10.01, 11.02 bis 11.05)	I	1.10.2009	11.8.2009	16.7.2009	1.1.2010	5.6.2009
2009-I-17	Einführung der Verpflichtung zum Elektronischen Melden in der Rheinschifffahrt	W	1.1.2010	11.8.2009	16.7.2009	1.4.2010	2007-II-20 19.12.2007
2009-II-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 RheinSchPV (§ 1.10)	I	1.4.2010	25.1.2010	15.1.2010	1.4.2010	26.1.2010
2009-II-18	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Anlagen 1, 3, 7 und 10)	I	1.12.2011			1.12.2011	27.1.2010
2010-II-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.01, 1.02, 1.07, 1.09, 1.10, Kapitel 4, 4.06, 4.07, 6.32, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	I	1.4.2011	14.1.2011	22.12.2010	1.4.2011	19.1.2011
2010-II-24	Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung - Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten; Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31 und 3.32, Anlage 3)	I	1.12.2011		**)		20.1.2011
2010-II-25	Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung - Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10)	I	1.12.2011		**)		20.1.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) Keine Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten.

Nichtverlängerung vorübergehender Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes Ausser-Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. e: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e. die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		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 (betrifft nicht die franz. Fassung)	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	*)	Vorgesehe- nes 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	**)	31.12.2001	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	**)	24.11.2006	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	**)	24.11.2006	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 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	**)	28.11.2006	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	**)	2.2.2008	8.11.2005	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
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) 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
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006 1.4.2006	12.1.2006 12.1.2006	**) **)	13.2.2006 13.2.2006	3.4.2006 3.4.2006	9.12.2005 9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007		31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) 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
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008		**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der Untersuchungsordnung (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) 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
2008-I-24	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

*) 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
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011		**)			19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011		**)	****)		19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011

*) 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.

****) Gegenstandslos.

****) Keine Veröffentlichung vor dem Inkrafttreten.

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	3.1.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	ADNR 2007	I	1.1.2007	21.12.2006	**)	27.2.2008	19.12.2006	21.6.2006
2008-I-25	ADNR 2009	I	(1.1.2009) 1.3.2009	17.6.2009	**)		2009-I-20---	13.6.2008
2009-I-20	ADNR 2009 (niederländische Sprachfassung)	I	(1.1.2009) 1.3.2009	---	**)	---	1.7.2009	---
2009-II-20	Aufhebung des ADNR – Einführung des ADN auf dem Rhein	I	1.1.2011	4.3.2011 ^{***)}	**)	9.12.2010	1.1.2011	2.3.2010

*) 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.

****) rückwirkend in Kraft getreten am 1.1.2011.

4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

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
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatent- verordnung und der Radarpatent- verordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführer- zeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008		16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009				1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.4.2010			20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

5. Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER SICHERHEITSPERSONAL IN DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

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

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Billigung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein und Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.7.2011				1.7.2011	11.6.2010

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

7.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

...

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger

Navigationsradaranlagen

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron 3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	R-4-018

...

**3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung
aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Navigationsradaranlagen**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	e-01-014
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	e-01-018

4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger anerkannten Fachfirmen

...

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mailadresse
1.	De Backer Scheepselectro ⁸	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
2.	Periskal Bvba ⁹	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
3.	Sedna Bvba ¹⁰	Vaartkaai 12 2170 Merksem		
4.	Sperry Marine Belgium n.v. ¹¹	Noorderlaan 96 2030 Antwerpen	(0)3 233 14 33	sales.belgium@sperry.ngc.com
5.	Tresco Engineering Bvba ¹²	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
6.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V. ¹³	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

...

⁸ Radaranlage Marke: Furuno Electric Nishinomyia, Japan Radio Company. Wendeanzeigern Marke: Radio Holland, Radio Zeeland, Alpatron

⁹ Radaranlage Marke: Periskal. Wendeanzeigern Marke: /

¹⁰ Radaranlage und Wendeanzeigern Marke: Alpatron

¹¹ Radaranlage und Wendeanzeigern Marke: Sperry Marine

¹² Radaranlage Marke: TRESKO JRC (Alpatron). Wendeanzeigern Marke: Alpaturn (Alpatron)

¹³ Radaranlage Marke: Furuno Electric Nishinomyia. Wendeanzeigern Marke: Radio Holland, Radio Zeeland

7.2. Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

...

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	ACR Electronics Europe GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18.	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218

...

**4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung
für den Einbau oder Austausch von Inland AIS Geräten anerkannten Fachfirmen**

Österreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +43	E-Mail Webseite
1.	ACR Electronics Europe GmbH	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
2.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
3.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	(0)50 4321-1704	marketa.zednicek@via-donau.org

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
1.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
3.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
4.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
5.	Northrop Grumman Sperry Marine Herr Luc Helsen	Noorderlaan 96 B-2030 Antwerpen	(0)3 233 14 33	sales.belgium@sperry.ngc.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
6.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
7.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
8.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
9.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G. und M. Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
17.	lfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	lfE.Hanicke@t-online.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Frankreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
1.	GH2E ¹⁴	3 rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
2.	ATEYS ¹	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	AEMI ¹	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
4.	SIECMI ¹	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
5.	Établissement Max Guerdin et fils ¹	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
6.	THEMYS ¹	Quartier de la chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(02)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
7.	PROMAT ¹	68, boulevard Jules Durand F-76056 Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

¹⁴ Die Zuständigkeiten der jeweiligen Fachfirma wurden durch Ministerialerlass vom 2. Februar 2011 betreffend die Zulassung von Signallichtern, Radargeräten, Wendeanzeigern und Inland AIS Geräten und die Anerkennung von Firmen für den Einbau solcher Geräte festgelegt.

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +36	E-mail Website
1.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 303 0168	robert.rafael@rsoe.hu
2.	NOVOFER Zrt	Hegyalja u. 86 H-1112 Budapest	1 319 8913	info@novofer.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 459 8050	dnd@dnd.hu
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvarar utca 4. 1155 Budapest	30 952 864	horvath.gabor@hajovill.hu

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van der Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 514244	ams@alewijnse.nl www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10 4534000 M. (0)6 53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24 3559417	info@autena.nl www.autena.nl
4.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113 573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
6.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115 616329 M. (0)6 53686036	www.navimar.nl

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
7.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
8.	Radio Holland Netherlands B.V.	Eekhoutstraat 2 NL-3087 AB Rotterdam	(0)10 4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	T. (0)10 479 5444 M. (0)10 479 5545	info@sam-electronics.nl www.sam-electronics.nl
10.	Shipton Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shipton.nl www.shipton.nl
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl www.werkina.nl

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +41	E-Mail Webseite
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	(0)41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com

Ist keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

7.3. Untersuchungsausschuss (Beschluss 1994-II-21 (II) und 2008-II-16)

1. Die Dienstanweisung Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„DIENSTANWEISUNG Nr. 4 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN nach § 1.07 RheinSchUO

Anwendung der Übergangsbestimmungen

(Kapitel 15 bis 22b, Kapitel 24)

1. Anwendung der Übergangsbestimmungen beim Zusammenbau von Schiffsteilen

1.1 Grundsätze

Bei dem Zusammenbau von Schiffsteilen wird Bestandschutz nur für die Teile, die zu dem Fahrzeug gehören, dessen Schiffsattest erhalten bleibt, gewährt. Somit können nur für diese Übergangsvorschriften in Anspruch genommen werden. Andere Teile werden wie ein Neubau behandelt.

1.2 Anwendung der Übergangsbestimmungen im Einzelnen

1.2.1 Bei dem Zusammenbau von Schiffsteilen können nur für die Teile, die zu dem Fahrzeug gehören, dessen Schiffsattest erhalten bleibt, Übergangsvorschriften in Anspruch genommen werden.

1.2.2 Teile, die nicht zu dem Fahrzeug gehören, dessen Schiffsattest erhalten bleibt, werden wie ein Neubau behandelt.

1.2.3 Nach Ergänzung eines Fahrzeugs um ein Teil eines anderen Fahrzeugs erhält Ersteres die Schiffsnummer des Fahrzeuges, dessen Schiffsattest bei dem umgebauten Fahrzeug verbleibt.

1.2.4 Bei Beibehaltung eines vorhandenen Schiffsattestes oder bei Erteilung eines neuen Schiffsattestes für ein Fahrzeug nach einem Umbau wird zusätzlich das Baujahr des ältesten Teils des Fahrzeugs im Schiffsattest vermerkt.

1.2.5 Wenn ein neues Vorschiff an ein Fahrzeug gesetzt wird, muss auch der Motor für die im Vorschiff installierte Bugsteueranlage den aktuellen Vorschriften entsprechen.

1.2.6 Wenn ein neues Achterschiff an ein Fahrzeug gesetzt wird, müssen auch die in dem Achterschiff installierten Motoren den aktuellen Vorschriften entsprechen.

1.3 Beispiele zur Verdeutlichung

1.3.1 Ein Schiff wird aus zwei älteren Schiffen (Schiff 1 Baujahr 1968; Schiff 2 Baujahr 1972) zusammengesetzt. Von Schiff 1 wird der gesamte Teil außer dem Vorschiff übernommen, von Schiff 2 das Vorschiff. Das zusammengebaute Schiff erhält das Schiffsattest von Schiff 1. Das Vorschiff des zusammengebauten Schiffes muss nun u. a. mit Ankernischen ausgerüstet werden.

- 1.3.2 Ein Schiff wird aus zwei älteren Schiffen (Schiff 1 Baujahr 1975; Schiff 2 Baujahr 1958, ältestes Bauteil 1952) zusammengesetzt. Von Schiff 1 wird der gesamte Teil außer dem Vorschiff übernommen, von Schiff 2 das Vorschiff. Das zusammengebaute Schiff erhält das Schiffsattest von Schiff 1. Das Vorschiff des zusammengebauten Schiffes muss nun u. a. mit Ankernischen ausgerüstet werden. Zusätzlich wird in das Schiffsattest das älteste Bauteil aus dem ursprünglichen Schiff 2 mit Baujahr 1952 eingetragen.
- 1.3.3 Bei einem Schiff (Baujahr 1988) wird das Heckteil eines Schiffes (Baujahr 2001) angebaut. Der Motor des Schiffes mit Baujahr 1988 soll im Schiff verbleiben. In diesem Fall muss der Motor typpgenehmigt werden. Der Motor müsste auch typpgenehmigt werden, wenn es sich um den 2001 im Heckteil befindlichen Motor handeln würde.

2. Anwendung von Übergangsbestimmungen bei der Änderung der Fahrzeugart (Zweckbestimmung des Fahrzeuges)

2.1 Grundsätze

- 2.1.1 Bei einer Entscheidung über die Anwendung von Übergangsbestimmungen bei der Änderung der Fahrzeugart (Schiffstyp; Zweckbestimmung des Schiffes) sind im Hinblick auf die RheinSchUO sicherheitstechnische Aspekte maßgeblich.
- 2.1.2 Eine Änderung der Fahrzeugart liegt dann vor, wenn für die neue Art andere sicherheitstechnische Vorschriften gelten als für die alte Fahrzeugart; dies ist dann der Fall, wenn für die neue Art Sonderbestimmungen der Kapitel 15 bis 22b der RheinSchUO anzuwenden sind, die für die alte Art Typ keine Anwendung fanden.
- 2.1.3 Bei der Änderung der Fahrzeugart sind alle Sonderbestimmungen und alle für diese Fahrzeugart spezifischen Vorschriften vollständig einzuhalten; Übergangsbestimmungen können für diese Vorschriften nicht in Anspruch genommen werden. Dies gilt auch für Fahrzeugteile, die von dem vorhandenen Fahrzeug übernommen werden und unter diese Sonderbestimmungen fallen.
- 2.1.4 Der Umbau eines Tankschiffes in ein Trockengüterschiff stellt keine Änderung der Fahrzeugart im Sinne von Nummer 2.1.2 dar.
- 2.1.5 Bei dem Umbau eines Kabinenschiffes in ein Tagesausflugsschiff müssen alle neuen Teile den aktuellen Vorschriften vollständig entsprechen.

2.2 Anwendung der Übergangsbestimmungen im Einzelnen

- 2.2.1 § 24.02 Nr. 2 (N.E.U.) gilt für die Teile des Fahrzeugs, die erneuert werden, so dass neue Fahrzeugteile nicht den Übergangsbestimmungen unterliegen können.
- 2.2.2 Für die Teile des Fahrzeugs, die nicht umgebaut werden, sind die Übergangsbestimmungen auch weiterhin anwendbar mit Ausnahme der Teile nach 2.1.3 Satz 2.
- 2.2.3 Werden die Abmessungen des Fahrzeugs geändert, kommen die Übergangsbestimmungen nicht mehr auf diejenigen Fahrzeugteile zur Anwendung, die mit dieser Änderung im Zusammenhang stehen (z.B. Abstand des Kollisionsschotts, Freibord, Anker).

- 2.2.4 Bei Änderung der Fahrzeugart kommen die besonderen Vorschriften der RheinSchUO zur Anwendung, die nur für die neue Fahrzeugart gelten. Alle vom Umbau des Fahrzeuges betroffenen Teile und Ausrüstungsgegenstände müssen den aktuellen Anforderungen der Teile II und III der Untersuchungsordnung genügen.
- 2.2.5 Dem Fahrzeug wird dann ein neues oder ein geändertes Schiffsattest erteilt und unter den Nummern 7 und 8 dieses Attestes wird ein Vermerk sowohl über den ursprünglichen Bau als auch den Umbau aufgenommen.

2.3 Beispiele zur Verdeutlichung

- 2.3.1 Ein Güterschiff (Baujahr 1996) wird in ein Fahrgastschiff umgebaut. Kapitel 15 RheinSchUO kommt dann für das gesamte Schiff zur Anwendung, ohne Inanspruchnahme von Übergangsbestimmungen. Wenn das Vorschiff weder nach den Umbauplänen noch aufgrund von Kapitel 15 geändert wird, braucht das Schiff keine Ankernischen nach § 3.03 aufzuweisen.
- 2.3.2 Ein Schleppboot (Baujahr 1970) wird in ein Schubboot umgebaut. Der materielle Umbau umfasst nur eine Veränderung der Deckausrüstung und die Installation einer Schubvorrichtung. Alle Übergangsbestimmungen für ein Schiff von 1970 bleiben anwendbar, außer was Kapitel 5, 7 (teilweise), §§ 10.01 und 16.01 betrifft.
- 2.3.3 Ein Tankmotorschiff (Baujahr 1970) wird in ein Schubboot umgebaut. Der materielle Umbau umfasst die Abtrennung des Vorschiffs und des Ladungsteils sowie eine Veränderung der Deckausrüstung und die Installation einer Schubvorrichtung. Alle Übergangsbestimmungen für ein Schiff von 1970 bleiben anwendbar, außer den Bestimmungen aus Kapitel 5, 7 (teilweise), §§ 10.01 und 16.01.
- 2.3.4 Ein Tankmotorschiff wird zu einem Gütermotorschiff umgebaut. Das Gütermotorschiff muss den aktuellen Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit am Arbeitsplatz entsprechen, die insbesondere in § 11.04 des Kapitels 11 der RheinSchUO genannt sind.

3. Anwendung der Übergangsbestimmungen beim Umbau von Fahrgastschiffen

3.1 Anwendung der Übergangsbestimmungen

- 3.1.1 Umbaumaßnahmen, die für die Erfüllung von Vorschriften des Kapitels 15 erforderlich sind, bedeuten – unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Durchführung – keinen Umbau “U” im Sinne von § 24.02 Nr. 2, § 24.03 Nr. 1 bzw. § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO.
- 3.1.2 Bei dem Umbau eines Kabinenschiffes in ein Tagesausflugschiff müssen alle neuen Teile den aktuellen Vorschriften vollständig entsprechen.

3.2 Beispiele zur Verdeutlichung

- 3.2.1 Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1995) muss spätestens nach dem 1.1.2015 einen zweiten unabhängigen Antrieb installiert haben. Sofern an diesem Fahrgastschiff keine anderen freiwilligen Umbauten vorgenommen werden, muss dafür keine Stabilitätsberechnung nach den neuen Vorschriften vorgenommen werden, sondern es kann, sofern deren Durchführung sachlich notwendig ist, eine Stabilitätsberechnung nach der Fassung der RheinSchUO, nach der letztmalig die Stabilität berechnet wurde, durchgeführt werden.

- 3.2.2 Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1994, letzte Erneuerung Schiffsattest 2012) wird im Jahr 2016 um 10 m verlängert. Dieses Fahrzeug muss zudem einen zweiten unabhängigen Antrieb erhalten. Außerdem wird eine neue Stabilitätsrechnung notwendig, die nach dem Kapitel 15 für den Ein- und Zweiabteilungsstatus durchgeführt werden muss.
- 3.2.3 Ein Fahrgastschiff (Baujahr 1988) erhält einen stärkeren Antrieb inklusive Propeller. Dieser Umbau ist so gravierend, dass eine Stabilitätsberechnung notwendig wird. Diese muss nach den aktuellen Vorschriften erfolgen."
2. *Die Dienstanweisung Nummer 11 Punkt 43 wird wie folgt gefasst:*
- „43. Tragbare Feuerlöscher, die nach den Bestimmungen anderer Sicherheitsvorschriften z. B. ADN-Verordnung, gefordert sind, werden hier nicht erfasst.“
3. *Die Dienstanweisung Nummer 18 Punkt 4 wird wie folgt gefasst:*
- „4. Die Anforderungen nach den Nummern 2 und 3 gelten auch als erfüllt, wenn für jedes der beiden Teile die Stabilitätsanforderungen nach der ADN-Verordnung in Absatz 9.1.0.95.2 eingehalten werden.“
4. *In der Dienstanweisung Nummer 26, Tabelle über die vorgesehenen Prüfungen, wird die Angabe zu § 11.11 Nr. 3 gestrichen.*

7.4 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 1994-I-23 (II))

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2011 vom 15. März 2011

zu § 22a.06

ROMERA

Das Gütermotorschiff „Romera“ (Baujahr 2004), einheitliche europäische Schiffsnummer 02326627, wird von einer Länge ü.a. = 110 m auf eine Länge ü.a. = 135 m umgebaut.

Nach § 22a.06 RheinSchUO dürfen Übergangsbestimmungen nach Kapitel 24 RheinSchUO bei Verlängerungen auf eine Länge von über 110 m nur aufgrund einer Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt angewandt werden.

Unter Anwendung von § 2.19 wird für das Gütermotorschiff „Romera“ der Inanspruchnahme der Übergangsbestimmungen nach § 24.06 zu § 8.02 Nr. 5 und § 8a.02 Nr. 2 unter den nachstehenden Bedingungen zugestimmt:

1. Der Backbord-Hauptantriebsmotor des Motorenherstellers Caterpillar, Typ 3412 D, Nennleistung 632 kW, Nenndrehzahl 1800 U/min, Serien-Nummer REA 00185, Baujahr 2004, Typgenehmigungsnummer R4*1*E2E3*0421*00, erfüllt die Forderungen nach § 8a.02 Nr. 2, (Emissionsstufe I) RheinSchUO.
2. Der Steuerbord-Hauptantriebsmotor des Motorenherstellers Caterpillar, Typ 3412 D, Nennleistung 632 kW, Nenndrehzahl 1800 U/min, Serien-Nummer REA 00199, Baujahr 2004, Typgenehmigungsnummer R4*1*E2E3*0421*00, erfüllt die Anforderungen nach § 8a.02 Nr. 2 (Emissionsstufe I) RheinSchUO.
3. Der Heck-Generatormotor des Motorenherstellers John Deere, Typ 4045 TF 158/120, Nennleistung 80 kW, Nenndrehzahl 1500 U/min, Serien-Nummer CD4045T754911, Baujahr 2004, Typgenehmigungsnummer R2*1*D2*0001*00, erfüllt die Anforderungen nach § 8a.02 Nr. 2 (Emissionsstufe I) RheinSchUO.
4. Der Vorschiff-Generatormotor des Motorenherstellers John Deere, Typ 4045 DF 158/120, Nennleistung 42 kW, Nenndrehzahl 1500 U/min, Serien-Nummer CD4045D754524, Baujahr 2004, Typgenehmigungsnummer R2*1*D2*0001*00, erfüllt die Anforderungen nach § 8a.02 Nr. 2 (Emissionsstufe I) RheinSchUO.
5. Der Bugstrahlmotor des Motorenherstellers DAF, Typ XE 390 C1, Nennleistung 390 kW, Nenndrehzahl 1900 U/min, Serien-Nummer 457439, Baujahr 2004, Typgenehmigungsnummer R4*1*C1D1E2E3*0002*00, erfüllt die Anforderungen nach § 8a.02 Nr. 2 (Emissionsstufe I) RheinSchUO.
6. Alle weiteren Anforderungen der RheinSchUO werden erfüllt einschl. der Bedingungen des Kapitels 22a, Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet.
7. Das Fahrzeug wird unter Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft umgebaut.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNG AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2011
vom 15. März 2011

zu § 10.03a Nr. 4 – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Wohnungen,
Steuerhäusern und Fahrgasträumen in Verbindung mit § 15.11

Druckwassersprühanlage mit abweichendem Wasservolumen
nach § 10.03a Nr. 4 als Ergänzung zum Brandschutz nach § 15.11

VIKING PRESTIGE

Auf dem Fahrgastschiff „Viking Prestige“ mit der Bau-Nummer 517, einheitliche europäische Schiffsnummer 07001942, darf eine Druckwassersprühanlage (Sprinkler System) der Firma Minimax GmbH & Co. KG, Bad Oldesloe, die nach den Bestimmungen einer Klassifikationsgesellschaft eine Gesamtleistung von 875 l/min hat, was bei dem vorgeschriebenen Mindestwasservolumen von 5 l/m² in der Minute einer Schutzfläche von 175 m² entspricht, und damit in den öffentlichen Bereichen Restaurant und Lounge von § 10.03a Nummer 4 abweicht, als zusätzliche Brandschutzmaßnahme eingebaut werden, wenn die Anforderungen des § 15.11 Nummern 2 bis 5 so eingehalten werden, als wenn keine Druckwassersprühanlage eingebaut wäre.

Für alle anderen Bereiche des Schiffes entspricht die Druckwassersprühanlage den Anforderungen von § 10.03a Nummer 4, so dass dort die Ausführung entsprechend § 15.11 Nummer 2 bis 5 unter Berücksichtigung der Druckwassersprühanlage erfolgen darf.

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

Dienstanweisungen nach § 1.03 RheinSchPersV an die zuständigen Behörden
(gesondert)

PROTOKOLL 19

Haushalt der Zentralkommission für 2012

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2012 an, der auf **2 521 300.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich, unter Berücksichtigung der Überweisung in Höhe von **20.000.- €** von Seiten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer und des dem Reservefonds im Rahmen einer Haushaltsanpassung entnommenen Anteils in Höhe von **45 000.- €** auf **504 260.- €**.

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

PROTOKOLL 20

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2012

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2012 auf **42 840.- €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 140.-€**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer bekanntgegeben.

PROTOKOLL 21

Verlängerung des Mandats des Stellvertretenden Generalsekretärs und des Chefsingenieurs

Beschluss

Die Zentralkommission beschließt, mit Wirkung vom 1. August 2011

- den Dienstvertrag von Herrn H.A.F. VAN DER WERF für das Amt des Stellvertretenden Generalsekretärs der Zentralkommission um fünf Jahre und zwei Monate und
- den Dienstvertrag von Herrn Gernot PAULI für das Amt des Chefsingenieurs der Zentralkommission um vier Jahre

zu verlängern.

PROTOKOLL 22

Ernennung des Sekretärs der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf das Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer und insbesondere dessen Artikel 71;

aufgrund des Vorschlags des Generalsekretärs, Frau Cécile Tournaye, Rechtsberaterin des Sekretariats der ZKR, für das Amt des Sekretärs des Sekretariats der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer zu benennen;

gestützt auf die Zustimmung der Zentralen Verwaltungsstelle zu dieser Benennung,

beschließt:

Frau Cécile Tournaye zur Sekretärin der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer zu ernennen.

PROTOKOLL 23

Revision des Stellenplans des Sekretariats

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf Artikel 7 der Personalordnung,

beschließt die Verabschiedung des geänderten Stellenplans. Dieser Stellenplan ist diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

**Stellenplan des Sekretariats
am 1. Januar 2011**

Regelung	Dienstgrad	Anzahl	Einstufung
Bedienstete nach Artikel 10			
Generalsekretär	A6 – A7	1	1 A7
Stellv. Generalsekretär	A4 – A5	1	1 A4
Chefingenieur	A4 – A5	1	1 A4
Bedienstete nach Artikel 12 (Gesamthaushalt)			
Hauptverwaltungsrat / Rechtsberater	A3 – A4	1	1 A4
Verwaltungsrat	A2 – A3	3	2 A3 – 1 A2
Verwaltungsrat Netzwerk	A1 – A3	1	1 A2
Übersetzer	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
Direktionsassistent(in)	B2 – B5	5	2 B5 + 2 B4 + 1 B2
Dokumentarin	B2 – B4	1	1 B2
Drucktechniker	C4 – C6	1	1 C6
Bedienstete nach Artikel 12 (Projekten zugeordnet, die aus eigenen Budgets finanziert werden)			
Finanzverwaltungsrat (CDNI)	A2 – A3	1	1 A2
Ökonometriker (OM)	A1 – A2	1	1 A1
Direktionsassistent(in) (CDNI – JWG)	B2 – B4	1	1 B2
Insgesamt		21,5	

Anmerkung:

Einige Bedienstete arbeiten in Teilzeit, nämlich

- die Dokumentarin (80 %)
- zwei Direktionsassistentinnen (80 %)
- eine Übersetzerin (50 %).

Eine Übersetzerstelle ist unbesetzt.

Der Finanzverwaltungsrat wird zu 2/3 aus dem CDNI-Haushalt und zu 1/3 aus dem ZKR-Haushalt finanziert.

PROTOKOLL 24

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2010

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2010.

Anlage

Bericht über die Tätigkeit der Zentralkommission im Jahre 2010

I. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2010

Herr VAN KEER, Generalrat bei der Generaldirektion Bilaterale Angelegenheiten, Direktion: Nachbarländer – Grenzüberschreitende Zusammenarbeit – BENELUX beim Föderalen Öffentlichen Dienst Auswärtige Angelegenheiten und Leiter der belgischen Delegation, nimmt seit dem 1. Januar 2010 das Amt des Präsidenten der ZKR wahr.

Frau BELLIARD, Mitglied des französischen Staatsrats, Direktorin der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige und europäische Angelegenheiten der Französischen Republik und Leiterin der französischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2010 das Amt der Vizepräsidentin der ZKR wahr.

Herr DÜRLER, Botschafter, Direktor des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes, Direktion für Völkerrecht des Eidgenössischen Departments für auswärtige Angelegenheiten, und Leiter der schweizerischen Delegation, wurde mit Wirkung vom Januar 2010 als Nachfolger von Herrn SEGER, der andere Aufgaben übernommen hat, zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR ernannt.

Frau AUGUSTIJN vom niederländischen Ministerium für öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2010 zur stellvertretenden Kommissarin der Niederlande bei der ZKR ernannt.

Herr BORDRY, Generalinspektor der Verwaltung für nachhaltige Entwicklung der Französischen Republik, wurde mit Wirkung vom 19. März 2010 als Nachfolger von Herrn VERDEAUX, der andere Aufgaben übernommen hat, zum Kommissar Frankreichs bei der ZKR ernannt.

Frau DUCHENE, Leiterin des Büros für Binnenschiffsverkehr der Direktion für Verkehrsdienstleistungen des Ministeriums für Umwelt, Energie, nachhaltige Entwicklung und Meeresfragen der Französischen Republik, wurde als Nachfolgerin von Herrn MATHIEU, der andere Aufgaben übernommen hat, zur Kommissarin Frankreichs bei der ZKR ernannt.

Herr SEGURA, Unterabteilungsleiter für See- und Binnenschiffahrtsrecht beim Ministerium für auswärtige und europäische Angelegenheiten der Französischen Republik, wurde mit Wirkung vom 19. März 2010 als Nachfolger von Herrn BELLENGER, der die Aufgabe des Sekretärs der französischen Delegation übernommen hat, zum stellvertretenden Kommissar Frankreichs bei der ZKR ernannt.

Herr RENARD, bevollmächtigter Gesandter und Direktor der Direktion für internationale Verkehrspolitik beim FÖD Auswärtige Angelegenheiten Belgiens, wurde mit Wirkung vom 22. März 2010 als Nachfolger von Herrn ARDUI zum Kommissar Belgiens bei der ZKR ernannt.

Herr GEIB, Oberregierungsrat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Deutschlands, wurde mit Wirkung vom 1. August 2010 als Nachfolger von Frau ACKERMANN zum stellvertretenden Kommissar Deutschlands bei der ZKR ernannt. Herr GEIB ist Mitte Oktober 2010 verstorben.

Herr HÄUSLER vom Auswärtigen Amt Deutschlands, wurde mit Wirkung vom September 2010 als Nachfolger von Herrn ROSENBERG, der andere Aufgaben übernommen hat, zum stellvertretenden Kommissar Deutschlands bei der ZKR ernannt.

Herr ADAM, Attaché bei der Generaldirektion Seeverkehr des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen Belgiens, wurde mit Wirkung vom 6. Dezember 2010 zum stellvertretenden Kommissar der belgischen Delegation bei der ZKR ernannt.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2010 folgendermaßen zusammen:

DEUTSCHLAND:

Kommissare:	Herr	LINGEMANN,
	Herr	HÖNEMANN,
	Herr	KAUNE,
	Herr	WEMPE,
Stellvertretende Kommissare:	Herr	HÄUSLER;

BELGIEN:

Kommissare:	Herr	VAN KEER, Präsident
	Herr	CROO,
	Herr	RENARD,
	Frau	VANLUCHENE,
Stellvertretende Kommissare:	Herr	ADAM,
	Herr	VERSCHUEREN;

FRANKREICH:

Kommissare:	Frau	BELLIARD, Vizepräsidentin
	Herr	BORDRY,
	Frau	DUCHENE
	Herr	JEROME,
Stellvertretende Kommissare:	Herr	SEGURA,
	Herr	PIET;

NIEDERLANDE:

Kommissare:	Herr	HUYSER,
	Herr	TEN BROEKE,
	Herr	MULLER,
	Herr	POST,
Stellvertretende Kommissare:	Herr	MENSINK,
	Frau	AUGUSTIJN;

SCHWEIZ:

Kommissare:	Herr	DÜRLER,
	Herr	FEIERABEND,
	Herr	HADORN,
	Herr	STÜCKELBERGER,
Stellvertretende Kommissare:	Herr	BÜHLER,
	Herr	REUTLINGER;

Das Sekretariat wurde zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär:	Herr	WOEHLING
Stellvertretender Generalsekretär:	Herr	VAN DER WERF
Chefingenieur:	Herr	PAULI

II. TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

1. Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen, Arbeitsgruppen und Rundtischgespräche in der ZKR

a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Herrn VAN KEER zwei ordentliche Plenarsitzungen am 2. Juni sowie am 8. und 9. Dezember in Straßburg ab.

b) Die Ausschüsse, Ad-hoc-Gruppen und Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen:

der Haushaltsausschuss unter dem Vorsitz von Herrn RENARD am 1. Juni in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER am 24. März in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss unter dem Vorsitz von Herrn VAN KEER am 23. März, 1. Juni, 13. Oktober und 8. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 24. März, 1. Juni, 26. Oktober und 7. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER am 23. März, 14. Oktober und 8. Dezember: Sitzung zum Thema CLNI in Straßburg;

der Polizeiausschuss unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE am 15. April und 28. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 14. April, unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND am 31. Mai: gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen in Straßburg und unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 27. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 13. April und 26. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt unter dem Vorsitz von Herrn STÜCKELBERGER und Herrn TEN BROEKE am 29. Oktober: gemeinsame Sitzung mit dem Ständigen Technischen Ausschuss in Straßburg;

der Informelle Ausschuss der Innerstaatlichen Institutionen (CINNA) unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALESEKRETÄRS am 3. Februar in Straßburg, am 17. Februar: Sitzung der Ad-hoc-Gruppe der Buchführer und Finanzexperten der Innerstaatlichen Institutionen in Duisburg, am 25. März in Rotterdam, am 7. April in Basel, am 10. und 11. Mai in Duisburg, am 22. Juni in Straßburg und am 22. September in Rotterdam;

der Ständige Technische Ausschuss unter dem Vorsitz von Herrn STÜCKELBERGER am 15. April, 28. Oktober, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE und Herrn STÜCKELBERGER am 29. Oktober: gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt in Straßburg;

Am 27. April 2010 nahm eine Delegation des Ständigen Technischen Ausschusses an der Sitzung des Technischen Ausschusses der Moselkommission teil. Ziel dieser gemeinsamen Sitzung war der Informationsaustausch über die Planung der Schleusenschließungen für Revisionsarbeiten.

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND am 28. Januar: außerordentliche Sitzung des Ausschusses zur Anerkennung der Schifferdienstbücher, am 25. März, 31. Mai: gemeinsame Sitzung mit dem Untersuchungsausschuss, am 13. Oktober und 7. Dezember in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss und der Ständige Technische Ausschuss: gemeinsame Sitzung am 31. Mai und 6. Dezember in Straßburg;

der Marktbeobachtungsausschuss am 19. März in Brüssel;

die Arbeitsgruppe „Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschifffahrt“ unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALESEKRETÄRS am 18. Oktober mit Workshop in Brüssel;

die Expertenarbeitsgruppe des Gewerbes zur Marktbeobachtung unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALESEKRETÄRS am 19. März in Brüssel;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter dem Vorsitz von Herrn BAUMANN am 4., 5. Februar, 31. August und gemeinsame Sitzung mit der Arbeitsgruppe RIS am 1. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung unter dem Vorsitz von Herrn Kliche vom 2. bis 4. März in Straßburg, am 1. Juli in Straßburg, vom 14. bis 16. September in Berlin und am 20. Oktober in Brüssel;

die gemeinsame Expertengruppe der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der ZKR für die technischen Vorschriften für Binnenschiffe unter dem Vorsitz von Herrn BIERINGER am 4. und 5. Mai in Straßburg, am 29. Juni und 1. Juli in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn PYTKO am 19. und 20. Oktober in Brüssel, am 30. November und 1. Dezember in Brüssel;

die Arbeitsgruppe RIS unter dem Vorsitz von Herrn ADAM am 20. Mai, unter dem Vorsitz von Herrn BAUMANN am 1. September: gemeinsame Sitzung mit der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, am 2. und 3. September sowie am 15. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen unter dem Vorsitz von Herrn GRIES am 26. und 27. Januar, am 27. und 28. April, am 17. und 18. November: Sitzung zum Thema Dienstanweisungen in Straßburg;

die Ständige Technische Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Herrn STURRMAN am 23. und 24. Februar in Straßburg sowie am 6. und 7. September in Duisburg;

die Arbeitsgruppe für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt unter dem Vorsitz von Herrn Kliche am 2. Februar und unter dem Vorsitz von Herrn VERSCHUEREN am 23. Juni in Straßburg;

das Steuerungskomitee des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT) unter dem Vorsitz von Herrn JAEGER am 11. März und 23. April in Rotterdam und am 21. Oktober in Duisburg;

die Steuerungsarbeitsgruppe des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT) unter dem Vorsitz von Herrn PÖTTMANN am 25. Februar in Duisburg;

die gemeinsame Arbeitsgruppe mit WP 15/AC2 der UN-ECE (ADN-Sicherheitsausschuss und ADN-Verwaltungsausschuss) unter dem Vorsitz von Herrn REIN vom 25. bis 29. Januar und am 23. und 26. August in Genf;

Außerdem fanden folgende weitere Veranstaltungen statt:

Die gemeinsame Gruppe ZKR – EDINNA und PLATINA über Berufsbilder traf sich am 4. Februar in Bonn, am 24. Juni in Rotterdam und am 15. Oktober in Basel.

Am 8. Juni 2010 wurde in Brüssel eine neue Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit des Transports gefährlicher Güter in der Binnenschifffahrt (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)) eingeführt. Diese Richtlinie wurde Experten aus der Binnenschifffahrt und der Erdölindustrie vorgestellt. Gastgeber der Veranstaltung war die belgische Delegation der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR).

ISGINTT wurde gemeinsam von ZKR, OCIMF, CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA, SIGTTO und deren Mitglieder entwickelt.

Diese Organisationen haben seit 2006 ihr Fachwissen gebündelt, um binnenschifffahrtsspezifische Sicherheitsrichtlinien für Tankschiffe und Umschlagstellen auf der Grundlage des international anerkannten „International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals“ (ISGOTT, 5. Edition) zu erarbeiten.

Der Zweck des ISGINTT ist, die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Binnentankschiffen mit anderen Schiffen oder Anlagen an Land (Umschlagstellen) zu verbessern. Die Absicht ist nicht, aktuelle Rechtsvorschriften zu ersetzen oder zu ändern, sondern zusätzliche Empfehlungen zur Verfügung zu stellen. ISGINTT ist das Ergebnis von „Bester Praxis“, wie sie von den beteiligten Verbänden empfohlen wird. ISGINTT ist mit den Sicherheitsrichtlinien der Seeschifffahrt kompatibel.

Am 30. November und 1. Dezember fand eine Konferenz „Barge to Business“ statt. Zweck dieser Veranstaltung war es, die Kontakte zwischen Industrie und Binnenschifffahrt zu fördern und so für Letztere eine politische Grundlage zu schaffen.

- c) Die Beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 12. Oktober unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.
- d) Im Rahmen ihrer verstärkten Kooperation setzten die Zentralkommission und die Donaukommission ihre Kontakte und ihren Informationsaustausch fort.
- e) Ein Treffen über verstärkte Kooperation von ZKR und EU fand zwischen dem GENERALDIREKTOR der GD Move, Herrn RUETE, und dem PRÄSIDENTEN der ZKR, Herrn VAN KEER, am 19. März und 4. Oktober in Brüssel statt.
Des Weiteren fand am 4. Mai ein informelles Treffen zwischen Herrn THEOLOGITIS, dem GENERALSEKRETÄR und dem STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄR statt.

Die Redaktionsgruppe zur Vorbereitung von Vorschlägen für die Kooperation ZKR-EU traf sich unter dem Vorsitz von Herrn VAN KEER am 23. März, 29. April und 2. Juni in Straßburg.

Eine Sitzung der gemeinsamen Arbeitsgruppe „Rivers“ der GD TREN und GD ENV fand am 29. November in Brüssel zur Erarbeitung eines Leitfadens bezüglich Schifffahrt und NATURA-2000-Gebieten im Zusammenhang mit der Fauna-, Flora- und Habitatrichtlinie (FFH 92/43/EWG) statt.

- f) Im Rahmen von PLATINA wurde eine Reflexionsgruppe zum künftigen Organisationsrahmen für die europäische Binnenschifffahrt ins Leben gerufen. Die erste Sitzung dieser Gruppe fand am 28. Oktober 2009 in Brüssel statt. Das Sekretariat der ZKR war dabei durch den STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄR vertreten. Am 27. Januar und 5. März 2010 trat die Gruppe in Brüssel unter Beteiligung des GENERALSEKRETÄRS erneut zusammen. Im Mai 2010 veröffentlichte sie einen Bericht mit dem Titel „Regina“.
- g) Im Rahmen der Kooperation zwischen ZKR und Moselkommission nahmen der CHEFINGENIEUR an der Frühjahrsplenartagung am 8. Juni in Luxemburg und der GENERALSEKRETÄR an der Herbstplenartagung am 4. Dezember in Straßburg teil.

2. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat unter dem Vorsitz von Herrn FILLON am 30. März und 23. Dezember in Straßburg zusammen.

3. Die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) des CDNI tagte unter dem Vorsitz von Herrn CHAMAILLARD am 18. März, 29. April und 8. Juni in Brüssel, am 11. Oktober in Straßburg sowie am 9. und 10. Dezember in Straßburg.

Der Gemeinsame Begleitausschuss von ZKR und Atos Worldline trat unter dem Vorsitz des Sekretariats am 26. März in Rotterdam, am 11. Mai in Aachen und am 26. Oktober in Straßburg zusammen.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle trat unter dem Vorsitz des GENERALESEKRETÄRS am 3. Februar und unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALESEKRETÄRS am 22. Juni und 2. Dezember in Straßburg zusammen.

4. Beziehungen zu weiteren internationalen Organisationen

a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener mit den Belangen der Binnenschifffahrt befasster Arbeitsgruppen);
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden;
- bei den Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums;
- bei der Donaukommission (Plenartagung und Sitzungen der technischen Experten);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR);
- bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR);
- beim Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtkongresse (PIANC);
- bei der Moselkommission;
- bei der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR).

b) Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war bei der ordentlichen Herbstplenartagung durch Frau JAIMURZINA vertreten.

Die Donaukommission wurde in der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch den Generaldirektor des Sekretariats, Herrn VALKAR, vertreten.

Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins wurde in der ordentlichen Herbstplenartagung durch Herrn Van de WETERING vertreten.

Die Moselkommission war bei der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch ihre Sekretariatsleiterin, Frau BRUCKNER, vertreten.

III. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2010 folgende Mitglieder an:

als Richter:

Herr BALL (Deutschland)
Herr CRAEYBECKX (Belgien)
Frau GEBHARDT (Frankreich)
Herr DE SAVORNIN-LOHMAN (Niederlande)
Herr RAPP (Schweiz)

als stellvertretende Richter:

Herr GÖBEL (Deutschland)
Herr VERSTREKEN (Belgien)
Herr BANGRATZ (Frankreich)
Herr HAAK (Niederlande)
Frau STAMM (Schweiz)

Gerichtskanzlerin: Frau TOURNAYE

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Herrn BALL am 11. März und unter dem Vorsitz von Herrn BALL und Herrn RAPP am 28. Oktober in Straßburg und fällte in letzter Instanz zwei zivil- und drei strafrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 25

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 26

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 30. November 2011, in Straßburg, statt.