

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2012

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2012 - II)

Straßburg, den 29. November 2012

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (12) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2012

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2012-II)

Straßburg, den 29. November 2012

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung der Zentralkommission	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
II. Allgemeine Fragen	
Protokoll 2 : Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union und internationale Organisationen).....	1
Protokoll 3 : Nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt.....	1
Protokoll 4 : Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgas- emissionen der Rheinschifffahrt	1
Protokoll 5 : Organisation des ZKR-Kongresses 2013: „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“	7
Protokoll 6 : Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt und Rolle der ZKR.....	7
III. Rechtsfragen	
Protokoll 7 : Prüfung einer bei der ZKR eingelegten Beschwerde	8
Protokoll 8 : Fazit der diplomatischen Konferenz zur Revision des CLNI: Bilanz	11
Protokoll 9 : Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	11
IV. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 10 : Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	17
V. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 11 : Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse.....	30
Protokoll 12 : Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02).....	35

VI. Schifffahrtsregeln

Protokoll 13 : Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	37
Protokoll 14 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	45

VII. Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein

Protokoll 15 : Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	51
---	----

VIII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 16 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.03, 9.15 Nr. 1, 9 und 10, 9.20 Nr. 2 a und f, 24.02 Nr. 2)	52
---	----

IX. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Protokoll 17 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen	52
---	----

X. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 18 : Gleichwertige Wasserstände (GIW) des Rheins 2012 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26)	53
Protokoll 19 : Fußgänger- und Radwegbrücke in Gamsheim (2012-I-13).....	53

XI. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden, sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften

Protokoll 20 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	59
---	----

XII. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 21 : Zusammensetzung des Sekretariats - Generalsekretär	81
Protokoll 22 : Zusammensetzung des Sekretariats - Stellvertretender Generalsekretär -	81

XIII. Verschiedenes

Protokoll 23 : Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein sowie auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	81
Protokoll 24 : Polizeiverordnung - Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	82
Protokoll 25 : Pressemitteilung	82
Protokoll 26 : Zeitpunkt der nächsten Sitzung	82



ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2012 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union und internationale Organisationen)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2011-II-9,

nach Kenntnisnahme des anliegenden Grundlagenberichts ihres Untersuchungsausschusses
„Möglichkeiten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der
Binnenschifffahrt“,

in dem Bewusstsein, dass die internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes und anderer betroffener Wirtschaftsbereiche den Bericht begrüßen und bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt mit der Zentralkommission zusammenarbeiten möchten,

beschließt die Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt, die als Anlage beigefügt ist, bittet

- ihren Untersuchungsausschuss,
 - seine Arbeiten im Hinblick auf die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rhein- und Binnenschifffahrt an dieser Strategie auszurichten,
 - sein Arbeitsprogramm nach einer Abstimmung mit den in der europäischen Binnenschifffahrt tätigen internationalen Organisationen und Verbänden im Rahmen eines Runden Tisches um die weiterführenden Arbeiten, die in der Strategie aufgeführt sind, zu ergänzen,
- ihre anderen Ausschüsse möglichen Arbeiten hinsichtlich der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen ebenfalls diese Strategie zugrunde zu legen,

schlägt der Europäischen Kommission, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und anderen betroffenen internationalen Organisationen vor, mit der Zentralkommission zusammenzuarbeiten, um zum Erreichen des Ziels einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt weitestmöglich Synergien zu erzielen und die begrenzten Ressourcen der Wirtschaft, Staaten und Organisationen möglichst effizient zu nutzen.

Anlagen

Anlage 1 zu Protokoll 4

Strategie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt

A. Prämissen

Neben der überragenden verkehrlichen Bedeutung des Rheins im Vergleich mit anderen Wasserstraßen ist die Schifffahrt auf dem Rhein auch unter Umweltaspekten attraktiv und bietet bereits über den Weg von Verkehrsverlagerungen ein nicht geringes Potential zur Verringerung der Umweltbelastung des Verkehrs insgesamt und der Gesamtreibhausgasemissionen.

Eine wirklich nachhaltige Rhein- und europäische Binnenschifffahrt verlangt jedoch größere Anstrengungen. Die ZKR ist der Überzeugung, dass es weiterer wesentlicher Fortschritte namentlich bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs der Binnenschiffe bedarf. Sie ist sich bewusst, dass die internationale Staatengemeinschaft entschlossen ist, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Treibhausgasemissionen zu ergreifen.

Auch wenn die absolute Menge der Treibhausgasemissionen in der Rhein- und Binnenschifffahrt im Vergleich zu der anderer Verkehrsträger gering ist, besteht aus Sicht der ZKR die Notwendigkeit, diese Emissionen im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedstaaten weiter zu senken.

Die ZKR stellt hierbei fest, dass die Reduzierung der Treibhausgasemissionen nur durch ein koordiniertes Handeln der Staaten, der Industrie und insbesondere der Gewerbetreibenden des Binnenschiffssektors erreicht werden kann und notwendige Maßnahmen zur Anpassung der Wasserstraße im Hinblick auf die Ermöglichung eines energieeffizienten Betriebs der Binnenschiffe durch die zuständigen Verwaltungen zu ergreifen sind.

Dazu sind alle Möglichkeiten einschließlich von Eigeninitiativen des Schifffahrts- und Hafengewerbes, positiver Anreizsysteme sowie Ausbildungs- und Aufklärungsmaßnahmen auszuschöpfen. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen, damit die angestrebten Emissionsminderungen möglichst rasch eintreten.

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt in einem großen Umfang erfordert neben der Einbeziehung aller Beteiligten eine Vielzahl von Maßnahmen, die auch über das Schiff hinausgehen. Daher ist die ZKR überzeugt, dass alle Beteiligte in einem Netzwerk zusammenarbeiten und sich dem gleichen Ziel verpflichtet fühlen sollten. Jeder Beteiligte sollte den Beitrag erbringen, für den er mehr als andere in der Lage ist oder der von anderen nicht geleistet wird. Wegen der Vielzahl von Beteiligten und Maßnahmen scheint es praktisch nicht möglich, dass eine Stelle alle Arbeiten plant und koordiniert. Vielmehr sollte jeder Beteiligte kommunizieren, welchen Beitrag er zu erbringen beabsichtigt, damit sich die anderen Beteiligten darauf einstellen können.

Barrieren, die verhindern, dass die Betroffenen Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen ergreifen, selbst wenn diese mit Kosteneinsparungen einhergehen, sind abzubauen, damit die bereits bekannten und zukünftig neuen Maßnahmen in der Binnenschifffahrt tatsächlich Anwendung finden.

Die ZKR bietet ihren Mitgliedstaaten und den Nutzern der Wasserstraße Rhein das geeignete Forum, grenzüberschreitend Erkenntnisse und Erfahrungen über die Verminderung von Treibhausgasemissionen auszutauschen, gemeinsam Strategien zu entwickeln sowie Programme und Maßnahmen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen abzusprechen und zu vereinbaren.

Mit der Reduzierung der Treibhausgasemissionen wird nach Überzeugung der ZKR eine erhebliche Entlastung der Umwelt insgesamt erreicht und die Ressourceneffizienz gesteigert. Viele Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen führen, führen zu einer ebenso großen Reduzierung der Schadstoff- und Partikelemissionen. Dies gilt insbesondere bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und beim Einsatz alternativer Energieträger. Letztendlich entsprechen geringe Treibhausgasemissionen auch einem zunehmenden Kundenbedürfnis der Binnenschifffahrt und helfen, die politische Unterstützung der Binnenschifffahrt zu sichern.

B. Ziele

Die ZKR unterstützt die ambitionierte Zielsetzung, die die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ propagiert, nämlich eine Reduktion von mindestens 60 % der absoluten Menge der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors bis 2050, die auch aus ihrer Sicht für die Binnenschifffahrt erreichbar scheint. Daher wird die ZKR ihre Arbeiten auf diese Zielsetzung ausrichten.

Die ZKR schlägt allen Beteiligten und insbesondere dem Schifffahrtsgewerbe vor, gleichermaßen zu verfahren, um so ein kohärentes Vorgehen aller, die durch ihr verantwortungsvolles Handeln zum Klimaschutz beitragen wollen, zu ermöglichen.

Insbesondere die vorgesehenen Arbeiten zur Verbreiterung der Datenbasis und das Schließen von Wissenslücken werden es ermöglichen, die Entwicklung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt mit ausreichender Genauigkeit zu quantifizieren und Zwischenziele zu setzen. Die ZKR wird im Jahre 2020 prüfen, ob die Treibhausgasemissionen entsprechend ihrer Zielsetzung zurückgegangen sind. Davon ausgehend, wird sie die von ihr ergriffenen Maßnahmen evaluieren und bei Bedarf ihre Strategie anpassen.

C. Grundsätze für die Umsetzung der Ziele

Bei der Umsetzung der vorstehend beschriebenen Ziele wird die ZKR nachfolgende Grundsätze beachten:

1. Die ZKR strebt ein koordiniertes Handeln der Staaten, der Industrie und insbesondere der Gewerbetreibenden des Binnenschiffssektors an.
2. Jeder Beteiligte erbringt den Beitrag, für den er mehr als andere in der Lage ist oder der von anderen nicht geleistet wird.
3. Aktivitäten im europäischen Kontext wird die ZKR mit der Europäischen Kommission abstimmen. Sofern die Europäische Kommission Aktivitäten selbst durchzuführen beabsichtigt, wird die ZKR ihre Unterstützung und Mitwirkung anbieten.

4. Die ZKR kann – vor allem in Anbetracht ihrer begrenzten Ressourcen – nur einige der in ihrem Grundlagenbericht als notwendig identifizierten weiterführenden Arbeiten durchführen oder unterstützen. Daher wird sie sich auf solche Arbeiten konzentrieren,
 - bei denen sie über Daten oder Kenntnisse verfügt, die anderswo nicht in diesem Umfang oder dieser Qualität vorliegen, wie zum Beispiel im Hinblick auf die verordnungsrechtliche Tätigkeit oder die Marktbeobachtung,
 - die der Entwicklung von Strategien und damit einer mittel- bis langfristigen Ausrichtung der Arbeiten der ZKR dienen,
 - die notwendige Vorarbeiten darstellen für Maßnahmen anderer, insbesondere des Schifffahrtsgewerbes oder für spätere Arbeiten der ZKR selbst.

Die ZKR wird ihre Maßnahmen gemeinsam mit den anderen Beteiligten erarbeiten.

5. Notwendige Maßnahmen zur Anpassung der Wasserstraße im Hinblick auf die Ermöglichung eines energieeffizienten Betriebs der Binnenschiffe obliegen den zuständigen Verwaltungen.
6. Vorrangig beachtet werden sollten:
 - Kosteneffiziente Maßnahmen;
 - Eigeninitiativen und freiwillige Maßnahmen;
 - Maßnahmen mit bedeutendem zusätzlichem Nutzen, insbesondere der Reduzierung der Schadstoffemissionen und der Erhöhung der Ressourceneffizienz.
7. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen.
8. Zu ergreifende Maßnahmen dürfen weder anderen Emissionsschutzziele zuwiderlaufen, noch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen.
9. Zielführende Maßnahmen, die bereits ausgearbeitet sind und in einzelnen Ländern schon zur Anwendung kommen, werden mit dem Ziel eines grenzüberschreitenden Einsatzes geprüft und ggf. angepasst.
10. Bestehende Wissenslücken sind zu füllen, soweit sie für fundierte Entscheidungen der ZKR und anderer Beteiligter notwendig sind.
11. Pilotvorhaben (z.B. Einsatz alternativer Energieträger) mit dem Ziel der breiten Anwendung in der Rheinschifffahrt sind zu fördern.
12. Zwischenschritten für die Erreichung einzelner und der oben angegebenen Gesamtziele sind festzulegen.
13. Die ZKR wird ihren Grundlagenbericht zu den Treibhausgasemissionen zyklisch aktualisieren.
14. Eine zyklische Erfolgskontrolle der Arbeiten ist notwendig um sicherzustellen, dass die gesetzten Ziele auch erreicht werden.

D. Arbeiten, die konkret von den Gremien der ZKR geleistet werden können

Die ZKR hat bereits erste wichtige Arbeiten mit dem Ziel der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen in der Binnenschifffahrt begonnen, wobei insbesondere ihr entsprechender Grundlagenbericht zu nennen ist. Zur Erreichung ihrer Ziele und unter Beachtung vorstehender Grundsätze beabsichtigt die ZKR, zudem die nachstehend aufgeführten Arbeiten durchzuführen.

1. Abstimmung mit den Beteiligten, insbesondere mit den internationalen Verbänden des Binnenschifffahrtsgewerbes über die durchzuführenden Arbeiten und zu ergreifenden Maßnahmen
2. Verbreiterung der Datenbasis – Schließen von Wissenslücken
 - 2.1 Ergänzender Bericht Fahrgastschifffahrt (Abschätzung der Treibhausgasemissionen, Darstellung von Besonderheiten im Vergleich zur Güterschifffahrt)
 - 2.2 Erarbeitung von Szenarien und Verifizierung der quantitativen Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt
 - 2.3 Bestimmung des Carbon Footprint der Binnenschifffahrt durch Auswertung der Daten des CDNI
3. Anpassung der technischen Vorschriften für die Binnenschiffe im Hinblick auf die Zulassung von alternativen Energieträgern
 - 3.1 Anpassung im Hinblick auf die Zulassung von Flüssig-Erdgas
 - 3.2 Anpassung hinsichtlich des Einsatzes dieselektrischer Antriebe
 - 3.3 Aussprechen von Empfehlungen für weitere alternative Energieträger (z.B. Brennstoffzelle oder zur Stromerzeugung)
 - 3.4 Prüfung des mittel-/langfristigen vollständigen Verbotes des Einsatzes Klimaschädigender Substanzen (z.B. Verbot bestimmter Feuerlöschmittel, Kühlmittel etc.)
4. Grundsätzliche Prüfung einer (verbindlichen) Einführung von Indikatoren, wie
 - 4.1 eines Energy Efficiency Design Index (EEDI)
 - 4.2 eines verbindlichen Standards des Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) oder einer anderen Energieklassifizierung für die Binnenschifffahrt.
5. Prüfung der Wirksamkeit verkehrsoptimierender Maßnahmen durch Systeme an Land und an Bord (Ausdehnung der AIS-Anwendung; Schleusenmanagement, Bordcomputer, etc.)
6. Unterstützung der Ausarbeitung und internationalen Anwendung eines Programms „Intelligentes Fahren“ („Smart Steaming“)
7. Bereitstellung relevanter Informationen für den Binnenschifffahrtsektor
8. Unterstützung von Pilotvorhaben zum Einsatz alternativer Energieträger
9. Ausarbeitung und Umsetzung von weiteren Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen von Binnenschiffen führen, als Ergebnis der Prüfung und der schrittweise abzuschließenden Arbeiten

10. Entwicklung eines Monitorings des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt im Rahmen der Beobachtungsstelle der ZKR
11. Prüfung des Einbindens der Binnenschifffahrt in Emissionsrechner und eventuell Unterbreitung von Verbesserungsvorschlägen.

Anlage 2 (gesondert)

PROTOKOLL 5

Organisation des ZKR-Kongresses 2013:

„Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“

Beschluss

Die Zentralkommission,

im Bewusstsein der Bedeutung, die der Ausbildung und den Arbeits- und Sozialbedingungen der Beförderer im Hinblick auf eine nachhaltige Binnenschifffahrt zukommt,

in dem Bestreben, die Berufe in der Binnenschifffahrt zu fördern, die mehr qualifizierte Arbeitskräfte benötigt,

unter Hinweis auf ihre Aufgabe, die Prosperität der Rheinschifffahrt zu fördern,

sowie unter Hinweis auf die Zielsetzungen der französischen Präsidentschaft der Zentralkommission für den Zeitraum 2012/2013 hinsichtlich der Modernisierung des Systems der Befähigungen des Personals in der Binnenschifffahrt und der Anerkennung der Bedeutung dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers für eine nachhaltige Entwicklung,

beschließt, den ZKR-Kongress 2013, der am 3. und 4. Dezember 2013 in Straßburg stattfindet, dem Thema „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“ zu widmen,

fordert das Sekretariat auf, die Arbeiten zur Organisation dieser Veranstaltung in enger Zusammenarbeit mit der französischen Delegation fortzusetzen und die entsprechende Kommunikation zu gewährleisten.

PROTOKOLL 6

Einsatz von LNG in der Binnenschifffahrt und Rolle der ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Prüfung einer bei der ZKR eingelegten Beschwerde

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom Bericht des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht,

beauftragt ihren Generalsekretär, dem Beschwerdeführer das in der Anlage beigefügte Schreiben zu übermitteln.

Anlage

Anlage zu Protokoll 7

Sehr geehrter Herr Dr. Waldstein,

in Ihrer am 14. April 2011 im Namen der Firma River Services GmbH eingereichten Beschwerde weisen Sie darauf hin, dass die Stadt Köln seit September 2010 eine Kulturförderabgabe auf Hotelübernachtungen erhebt, die auch für Fahrgastschiffe gilt, die über Nacht im Kölner Hafen anlegen. Sie erklären, dass diese Abgabe mit Artikel 3 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte nicht vereinbar sei, und ersuchen die ZKR in dieser Frage nach einer Auslegung von Artikel 3.

Die Zentralkommission hat die von Ihnen gemäß Artikel 45 Buchstabe a der Revidierten Rheinschifffahrtsakte eingereichte Beschwerde geprüft und übermittelt Ihnen in der Anlage den von ihr diesbezüglich gefassten Beschluss.

Gemäß ihrer Beschwerderechtsregelung und Artikel 46 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte stellt dieser Beschluss jedoch lediglich eine Empfehlung dar, da die Mitgliedstaaten der ZKR am Ende der Diskussionen zu keiner übereinstimmenden Auslegung gelangen konnten. Der Beschluss gibt den Standpunkt der meisten Mitgliedstaaten wieder; ein Mitgliedstaat vertrat eine abweichende Auslegung.

Die begründete Empfehlung, die ich Ihnen mit diesem Schreiben übermittle, kann daher nicht als verbindliche Auslegung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte angesehen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Hans VAN DER WERF
Generalsekretär

Empfehlung zur Abgabenerhebung auf ruhende Kreuzfahrtschiffe

Der in Artikel 3 der Mannheimer Akte verankerte Grundsatz des Verbots jeglicher Abgaben gilt für die Beschiffung im Sinne der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen auf Binnenwasserstraßen. Der Kreuzfahrttourismus ist diesen Dienstleistungen zuzurechnen. Die Beherbergung von Fahrgästen ist Bestandteil der im Rahmen von Kreuzfahrten erbrachten Leistung. Dementsprechend gehört das Anlegen von Schiffen in Häfen, einschließlich über Nacht, zur Beschiffungsaktivität im Sinne der Mannheimer Akte.

Der in Artikel 3 verankerte Grundsatz unterliegt lediglich zwei Einschränkungen, die entsprechend der ständigen Auslegung dieser Vorschrift zugelassen wurden.

Diese betreffen zum einen die Erhebung allgemeiner Steuern, die analog der Körperschaftsteuer und der Mehrwertsteuer auf Schifffahrtsunternehmen erhoben werden müssen, da sie auf jede industrielle und gewerbliche Tätigkeit anwendbar sind. Die Erhebung von mit der Hotellerie verbundenen Abgaben durch Gebietskörperschaften fällt nicht in diese Kategorie, da sie auf ein bestimmtes geographisches Gebiet und einen bestimmten Tätigkeitsbereich begrenzt ist.

Zum anderen betreffen sie die Erhebung von Hafengebühren, die gemäß Artikel 27 der Mannheimer Akte die notwendigen Beträge zur Deckung der Kosten für den Betrieb der von den Schiffen genutzten Einrichtungen nicht übersteigen dürfen.

PROTOKOLL 8

Fazit der diplomatischen Konferenz zur Revision des CLNI: Bilanz

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Anlage zu Protokoll 9

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

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

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

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

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

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

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

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

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

In der Ratifikation befindliche Protokolle

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

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

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

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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
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 Rheinfeldern anwenden wird.

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

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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	10. März 2004
BELGIEN	22. September 2009
FRANKREICH	15. September 2005
LUXEMBURG ⁵	14. Mai 2002
NIEDERLANDE	10. Juli 2000
SCHWEIZ	16. Juli 1998

⁵ **Abgegebene 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.

Zuwiderhandlungen gegen die Artikel 3 (1), 11, 12 (2) und 13 des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt sowie Zuwiderhandlungen gegen die Artikel 2.01 (1) und (2), 2.02, 2.03 (1) und (2), 3.03 (1) 2. Absatz, 6.01 (1) und (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) und (2), 7.05 (1) und (2), 7.09, 9.01, 9.03 und 10.01 werden mit einer Geldbuße zwischen zehntausend und eins und fünfundzwanzigtausend Francs belegt. *)

Die Zuwiderhandlungen werden durch Protokolle der großherzoglichen Polizeibeamten oder der Bediensteten des Schiffsamtes der mittleren Laufbahn der technischen Ingenieure gemäß Artikel 12 des Änderungsgesetzes vom 24. Januar 1990 zur Einrichtung und Ordnung eines Moselschiffahrtsgerichts festgestellt.

*) *Bemerkung des Sekretariats :*

Betrag in Euro : 247,92 € beziehungsweise 619,73 €

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 2004⁶
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 2010⁷

⁶ **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 Rheinfelden.

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 Rheinfelden an.

⁷ **Abgegebene Erklärungen Serbiens**

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

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

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

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

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

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

Russische Föderation : Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande : Annahme am 30. April 2003

Ungarn : Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich : Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien : Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg : Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland : Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau : Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich : Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien : Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien : Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei : Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien : Beitritt am 6. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

PROTOKOLL 10

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2012 und den Ausblick auf 2013.

Anlage

**Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage
der Rheinschifffahrt**

in der ersten Hälfte des Jahres 2012 und Ausblick auf das Jahr 2013

I. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesamtes Beförderungsaufkommen

In der ersten Hälfte des Jahres 2012 gab es auf dem traditionellen Rhein einen Anstieg der beförderten Gütermenge um etwa 1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Die beförderte Menge belief sich auf rund 94 Mio. t.

Damit hat sich das Wachstum des Beförderungsvolumens verlangsamt. So hatte es zwischen dem ersten Halbjahr 2010 und dem ersten Halbjahr 2011 noch einen Zuwachs von 87 Mio. t auf 93 Mio. t gegeben. Auch zwischen den Jahren 2009 und 2010 war noch ein stärkerer Zuwachs festzustellen.

Diese Verlangsamung ist zum einen mit dem Auslaufen von Erholungseffekten zu erklären. Nach dem Tiefpunkt einer Wirtschaftskrise steigen Produktion und Transportnachfrage in der Regel nach dem sogenannten „Impuls-Wellenprinzip“: Zunächst gibt es starke Anstiege, später wird der Erholungseffekt immer schwächer und „ebbt“ quasi mit zunehmender Zeit ab.

Zum anderen hat sich in 2011, nämlich ab Mitte des Jahres, eine erneute Zuspitzung der Eurokrise ergeben, von der sich die Güternachfrage erst im Laufe der ersten sechs Monate des Jahres 2012 erholen konnte.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Landwirtschaftssektor

Die Beförderungsmenge ergibt sich bei den Agrarprodukten aus einer Vielzahl von Einflussfaktoren, von denen das Ernteergebnis und die Preisunterschiede zwischen europäischen und außereuropäischen Agrarmärkten die wichtigsten sind. Getreide hat einen Anteil von rund 60 % an dieser Gütergruppe. Anstiege im zweiten Quartal 2012 bewirkten einen Zuwachs der gesamten Beförderung um 6 % gegenüber dem Vorjahr (gesamte Beförderung erstes Halbjahr: rund 6 Mio. t).

Mit rund 3,3 Mio. t wurden in den ersten sechs Monaten ähnlich viele Nahrungs- und Futtermittel befördert wie in I/2011. Den größten Teil dieser Transporte machen mit 60 % pflanzliche Öle und Fette aus, gefolgt von Futtermittel mit 22 %.

Es wurden ferner rund 2,3 Mio. t an Düngemitteln befördert, was einem leichten Anstieg entspricht.

Erze

Im ersten Halbjahr 2012 wurden 11,8 Mio. t an Erzen auf dem Rhein befördert, wovon Eisenerz mit 96 % schon fast die Gesamtmenge ausmacht. Im Vorjahreszeitraum wurden allerdings noch bedeutend mehr Erze befördert (13,1 Mio. t). Dieser Rückgang ist mit der Abschwächung der Stahlproduktion zu erklären. Letztere kam ab der zweiten Jahreshälfte 2011 in den Sog einer stark schrumpfenden Stahlnachfrage.

Neben diesen konjunkturellen Gründen muss aber auch beachtet werden, dass die Binnenschifffahrt es derzeit nicht schafft, sich gegenüber der Eisenbahn durchzusetzen, was das Halten von Marktanteilen anbelangt. Es ist hierbei auch auf die neue Güterzugstrecke „Betuwelijn“ in den Niederlanden zu verweisen, die einen erheblichen Zuwachs an Erz- und Kohletransporten verbucht.

Kohle

Im ersten Halbjahr 2012 wurden etwa 15 Mio. Tonnen Kohle auf dem Rhein zwischen Rheinfelden und der deutsch-niederländischen Grenze registriert. Dieser Wert lag um rund 4 % über dem Vorjahresergebnis des ersten Halbjahres 2011. Im März wurde der höchste Wert seit eineinhalb Jahren (in Höhe von rund 3 Mio. t) erreicht.

Im Gegensatz zu Erzen kann die Rheinschifffahrt ihr Niveau bei Kohle somit halten. Dies liegt nicht zuletzt an den trendmäßig steigenden Mengen an Importkohle, und der Tatsache, dass Kohle - für Deutschland – neben Erdgas als ein wichtiger „Brückenenergieträger“ anzusehen ist.

Bei mehrjähriger Betrachtung erkennt man, dass sich der Kohletransport nach dem Einbruch in 2009 sukzessive wieder an das Vorkrisenniveau herangetastet und dieses erreicht hat. Dieses Niveau liegt bei rund 2,5 Mio. t pro Monat auf dem traditionellen Rhein.

Container

Im ersten halben Jahr 2012 wurden auf dem traditionellen Rhein rund 660.000 Container befördert, was einer Mengen von rund 1 Million TEU entspricht. Das Nettogewicht der in den Boxen enthaltenen Güter betrug 7,5 Mio. Tonnen. Die gesamte Menge an TEU (voll und leer) war um 2,4 % höher als in den ersten sechs Monaten 2011.

Es macht sich strukturell eine Verschiebung zwischen beladenen und leeren Containern bemerkbar. Die Menge an beladenen TEU lag im ersten Halbjahr 2012 um 1 % über dem Vorjahresergebnis, die Menge an Leercontainern um rund 5 %.

Diese Verschiebung, die schon für 2011 galt, setzte sich damit im ersten Halbjahr 2012 fort.

Zum anderen spielt auch der Wasserpegel eine Rolle, weil bei Niedrigwasser die Frachten für Leercontainer weniger stark steigen als für beladene Container. Damit hat der Transport von beladenen Containern bei Niedrigwasser einen relativen Preisnachteil gegenüber leeren Containern.

In diese Betrachtung muss natürlich der intermodale (Preis-)Wettbewerb mit einbezogen werden, und zwar vor allem der Preiswettbewerb mit der Eisenbahn. Denn der Eisenbahnverkehr ist nicht von Wasserstands-Schwankungen betroffen. Die höhere verfügbare Kapazität bei der Bahn übt ebenfalls – über die Angebotsseite – einen Druck auf die Frachtraten aus.

Sande, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Im ersten Halbjahr 2012 sind auf dieses Segment der Rheinschifffahrt folgende Mengen entfallen:

- 10,7 Mio. t an Sanden, Erden, Kies und Steinen (90 % der Gesamtmenge)
- 0,8 Mio. t an Zement, Kalk und Gips (6,7 % der Gesamtmenge)
- 0,28 Mio. t an sonstigen Baumaterialien (2,3 % der Gesamtmenge)
- 0,14 Mio. t an keramischen Baumaterialien (1,2 % der Gesamtmenge)

Es gab insgesamt ein Plus von 3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

b) Frachtniveau

Die Entwicklung der Frachten zeigt seit dem Jahresbeginn 2011 nach unten. In 2011 übte die niedrige Wasserführung noch einen stützenden Effekt aus. Hingegen sind diese externen Komponenten bei der Frachtratenbildung in 2012 weg gefallen. So sank zwischen der Jahresmitte 2011 und dem Herbst 2012 das durchschnittliche Frachtniveau in der Trockenschiffahrt um bis zu 10 %.

c) Wasserführung

Die Wasserführung war in den ersten Monaten des Jahres 2012 vom Standpunkt der Beladung von Schiffen wesentlich besser als im Jahr 2011. Im Vergleich zu den Niedrigwasserperioden des Vorjahres war dies zweifelsohne eine deutliche Erleichterung. Zu Beginn des Jahres, im Winter, gab es relativ stark ausgeprägte Hochwasserperioden. Insgesamt führte das vorhandene Pegelniveau nicht zu einer Belebung der Frachtraten.

III. Lage in der Tankschiffahrt

a) Beförderungsmengen

Mineralölprodukte

Die Beförderung war im ersten Halbjahr rund 6 % höher als im Vorjahreszeitraum. Als Tendenz lässt sich eine Aufwärtsbewegung seit Beginn des Jahres feststellen. Diese Tendenz ist, genauso wie der Anstieg im Herbst 2011, eine Reaktion der Preisentwicklung an den Ölmärkten. Deutliche Preisrückgänge im 2. Quartal bilden hier die wesentliche Erklärung.

Chemiesektor

Ein wellenartiger Verlauf seit Beginn 2008 bildet den Gesamtrahmen, innerhalb dessen sich die Beförderungsnachfrage des ersten Halbjahres 2012 einbetten lässt. Hierbei war das erste Halbjahr 2012 ein ansteigendes Wellenteil, nach einem abfallenden Segment, das sich über die ersten drei Quartale des Jahres 2011 erstreckte.

Vor dem Hintergrund dieser Verlaufsformen lässt sich feststellen, dass es im ersten Halbjahr 2012 ein Volumen von 8,4 Mio. t auf dem Rhein gab. Dies entspricht fast genau der gleichen Menge wie sie für das erste Halbjahr 2011 beobachtet werden konnte.

b) Frachtniveau

Die Frachten lagen in der ersten Jahreshälfte auf relativ niedrigem Niveau. Eine Art von mehrjährigem Trend ist derzeit nicht erkennbar. Sehr dominant sind jedoch die saisonalen Ausschläge im Spätherbst und letztlich die Einflüsse von Seiten der Preise auf den Produktenmärkten, die über die Nachfrage auch die Frachten stark beeinflussen.

Befragungen von Tankschiffahrtsunternehmen deuten auf rückläufige Frachten auf der Rheinachse für die ersten drei Quartale 2012 hin. Ursächlich dafür ist in bedeutendem Maße der Übergangsprozess von Einhülle zu Doppelhülle.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Trockenschifffahrt

Die Zahlen für 2012 sind noch sehr lückenhaft, sodass eine belastbare Neubaurate für 2012 derzeit nicht ermittelt werden kann. Allerdings zeichnet sich nach den Zahlen für die ersten 10 Monate eine weitere starke Abschwächung ab, die sogar noch stärker sein dürfte als der Rückgang zwischen den Jahren 2010 und 2011.

Im Jahr 2011 sind nach den letzten Zahlen des IVR insgesamt 20 neue Gütermotorschiffe, 15 neue Schubleichter, 2 Schubboote und ein Schleppschiff auf den Markt gekommen.

Vergleicht man die Neubaurate in 2011 mit den Zahlen des Jahrzehnts 2000-2010, so lässt sich folgendes feststellen: Die Investition in neuen Schiffsraum ist momentan mengenmäßig mit den Jahren 2004, 2005 und 2006 vergleichbar. In diesen Jahren kamen jeweils rund 100.000 t auf den Markt.

*Tabelle 1: Neubauvolumen in der Trockenschifffahrt **

Jahr	Neubau-Tonnage (t)
2008	432.000
2009	480.000
2010	135.700
2011	100.600

Quelle: IVR * Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz

Tankschifffahrt

Nach Zahlen der IVR und nach den Angaben der Klassifikationsgesellschaften hat sich die Neubaurate in der Tankschifffahrt in den Jahren 2011 und 2012 deutlich abgeschwächt. Im Jahr 2011 sind nach den neuesten Zahlen der IVR 86 neue Tankschiffe mit einer gesamten Tonnage von etwa 185.300 Tonnen auf den Markt gekommen. Die mittlere Kapazität lag bei rund 2.900 Tonnen. Somit ist gegenüber den Vorjahren 2009 und 2010 ein wesentliches Nachlassen der Investitionen erkennbar.

*Tabelle 2: Neubauvolumen in der Tankschifffahrt **

Jahr	Neubau-Tonnage (t)
2008	144.580
2009	391.000
2010	339.000
2011	185.000

Quelle: IVR * Daten für Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz

Der Rückgang der Neubautonnage im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr beträgt in Prozent gemessen etwa 45 %, was fast einer Halbierung gleichkommt.

Fahrgastschiffe

Im Jahr 2011 sind in Westeuropa 10 neue Flusskreuzfahrtschiffe auf den Markt gekommen. In den ersten zehn Monaten des Jahres 2012 gab es sogar 12 Neubauten; davon fährt die Hälfte unter einer schweizerischen Flagge. Daneben sind auch einige neue Tagesausflugsschiffe auf den Markt gekommen, vor allem in Deutschland und den Niederlanden.

Eine Analyse der Altersstruktur der Kreuzfahrtschiffe, die von dem Beratungsunternehmen *SeaConsult* durchgeführt wurde, zeigt, dass im April 2012 rund 57 % der Einheiten auf europäischen Binnengewässern (mit Ausnahme von Russland) mindestens 10 Jahre alt waren. Es ist von einer mittleren Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren auszugehen. Dies lässt auf einen künftigen Ersatzbedarf schließen. Dabei ist zu bedenken, dass sich die Produktlebenszyklen von Kreuzfahrtschiffen tendenziell verkürzen.

Diese Verkürzung ergibt sich einerseits aus einem permanenten technologischen Fortschritt beim Bau von Flusskreuzfahrtschiffen (alternative Antriebsformen, modernere Ausstattung, etc.). Neben diesem angebotsseitigen technischen Fortschritt wird auch die nachfrageseitig induzierte Veränderung von Kunden- und Konsumwünschen, in Verbindung mit dem hohen Wachstum der Passagierzahlen (+ 8 % pro Jahr) eine hohe quantitative wie qualitative Dynamik beim Bau von Flusskreuzfahrtschiffen erzeugen.

V. Betriebsbedingungen im Jahre 2011 und in der ersten Hälfte 2012

In der Trockenschiffahrt sind die Frachtraten weiter gesunken. Dies wurde nicht durch den geringfügigen Anstieg bei den beförderten Mengen aufgewogen, sodass sich die Umsätze rückläufig entwickelt haben. Die Auslastungsrate der Schiffe ist zwar in 2011 gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen, sie liegt aber immer noch um rund 10 Prozentpunkte unter dem Vorkrisenniveau. Am schlechtesten stellt sich momentan die Auslastungsrate bei den größten Einheiten (> 2.500 t) dar, am besten noch bei den kleinsten Einheiten (< 400 t).

Angesichts eines starken Umsatzrückgangs und weiterhin deutlich steigender Kosten ist die Anzahl der Konkurse in der niederländischen Binnenschiffahrt gegen Ende 2011 und Anfang 2012 signifikant gestiegen.⁸

Die Kostenentwicklung folgte in den ersten drei Quartalen des Jahres 2012 in etwa dem Trend der vergangenen drei Jahre. In der Trockenschiffahrt sind die Kosten im dritten Quartal 2012 um 4 % höher gewesen als im dritten Quartal 2011. Überproportional sind hierbei die Treibstoffkosten gestiegen, mit einem Plus von 10 %. Der Beitrag der Lohnkosten zum gesamten Anstieg war viel geringer, mit rund 2 %. Versicherungs- und Wartungskosten haben sich kaum verändert.

In der Tankschiffahrt sind die Mengen leicht gestiegen, bei den Frachten gab es hingegen in 2012 einen Rückgang. Die Kapazitätsauslastung des Laderaums ist nach wie vor sehr gering, hat sich aber in 2011 leicht erhöht. Insgesamt deutet dies auf keine durchgreifende Verbesserung der Betriebsbedingungen hin.

⁸ Quelle: CBS

VI. Perspektiven für 2013

Der wirtschaftliche Ausblick basiert auf den jüngsten Einschätzungen verschiedener Organisationen. Der *Internationale Weltwährungsfonds* hat im Oktober 2012 für die Niederlande, Frankreich und Belgien ein reales BIP-Wachstum von unter 0,5 % vorhergesagt. Dies entspricht in etwa dem Bild für 2012. Auch für die Schweiz und Deutschland bleibt der Ausblick ähnlich wie im Jahr 2012 (rund 0,7 %), wenn auch etwas besser als für die anderen Länder.

Deutsche Forschungsinstitute wie das *Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut* sehen für die deutsche Konjunktur im nächsten Jahr ein schwächeres Wachstum, in Höhe von 0,5 %. Dabei ist eine mögliche Zuspitzung der Eurokrise noch nicht einmal eingerechnet.

Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt

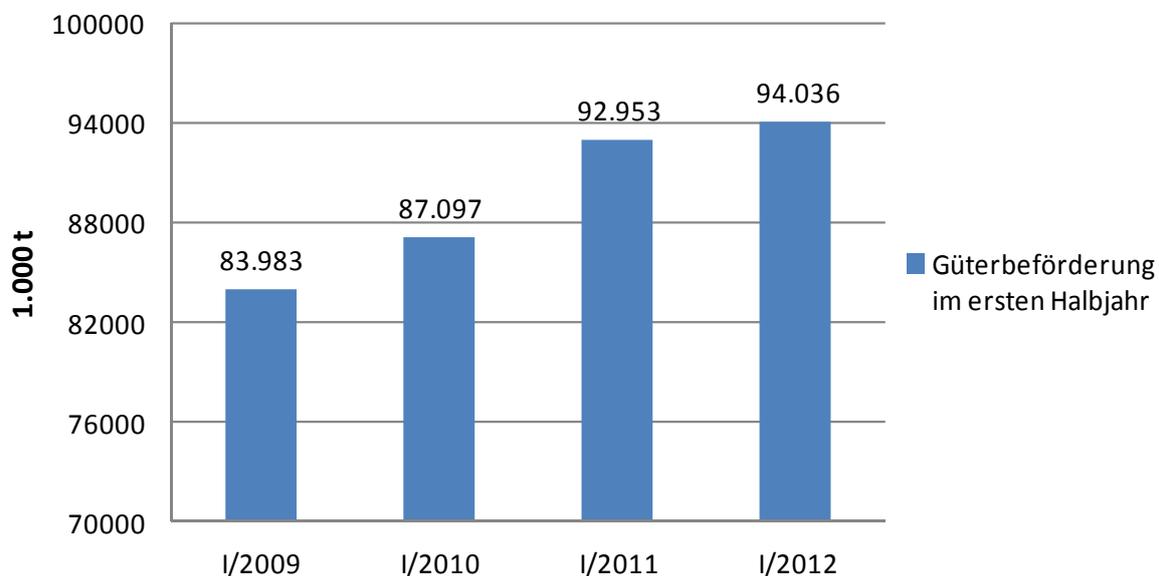
Vor dem Hintergrund der Konjunkturprognosen ist für Massengut-Segmente wie Erze, Kohle und Sande, Erden & Baustoffe, aber auch für Container, nur mit einem leichten Zuwachs zu rechnen. Letzterer dürfte in einer Größenordnung von 1 bis 3 % liegen.

Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt

Für die Transporte chemischer Erzeugnisse gilt die gleiche Prognose wie für die Massengüter im Trockenladungsbereich. Auch bei den Mineralölprodukten dürfte es im Zuge eines sich „seitwärts“ entwickelnden Ölpreises zu leichten Zuwächsen kommen.

Abbildungen und Tabellen

Abb. 1: Traditioneller Rheinverkehr im ersten Halbjahr 2012



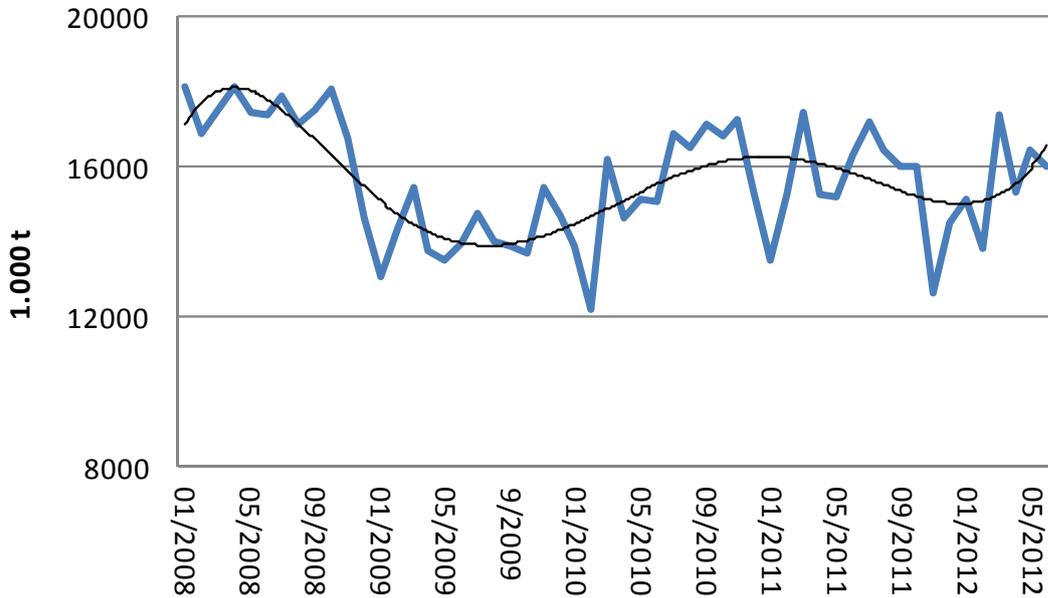
Quellen : Destatis ; Berechnung ZKR-Sekretariat

Tabelle 3: Containerverkehr auf dem traditionellen Rhein im ersten Halbjahr 2012 *

Anzahl Container		TEU		Gütergewicht in den Containern (Tonnen)	
Leer	Beladen	Leer	Beladen	Leer	Beladen
213.330	446.525	328.812	679.151	0	7.512.818
Gesamte Anzahl = 659.855 Container		Gesamte Menge = 1.007.963 TEU		Gesamtes Gütergewicht in den Containern = 7.512.818 Tonnen	

Quelle: destatis; Berechnungen ZKR * Rheinfelden bis deutsch-niederländische Grenze

Abb. 2 : Monatliche Entwicklung der Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein
(in 1.000 t)



Quellen : Destatis

Abb. 3 : Monatliche Containertransporte auf dem traditionellen Rhein seit Beginn 2008
(in TEU)



Quelle: destatis

Prognosen für 2013

Entwicklung der Fracht in der Trockenschifffahrt

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	Leichte Erhöhung der Importkohlemengen	19,00%	+
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod. wird eher stagnieren, angesichts der erwarteten konjunkturellen Entwicklung	20%	0
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod. wird eher stagnieren, angesichts der erwarteten konjunkturellen Entwicklung	8,00%	0
Baustoffe	leichte Belebung in der Bauwirtschaft	27,00%	+
Andere Güter / Container	Container-Wachstum noch beständig	10%	+
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt			+
Erdölprodukte	Seitwärts-Entwicklung beim Ölpreis dürfte den Mineralölmarkt leicht beleben	60%	+
Chemie	Chemische Industrie +/- 0 %;	40%	0
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt			+

Quelle : NEA / Rabobank

Quellen:

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

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

Entwicklung

0

- / +

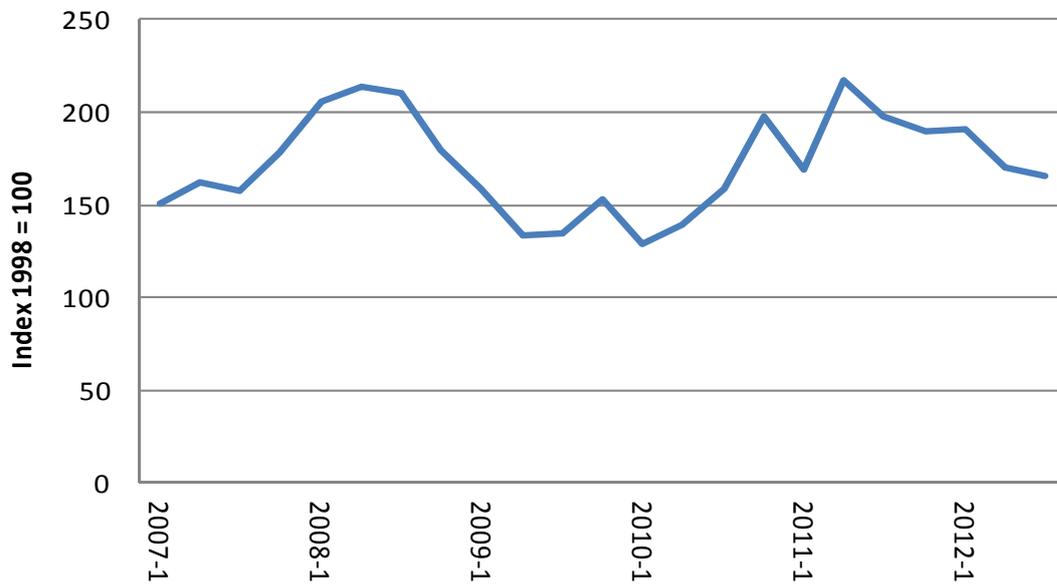
-- / ++

--- / +++

---- / ++++

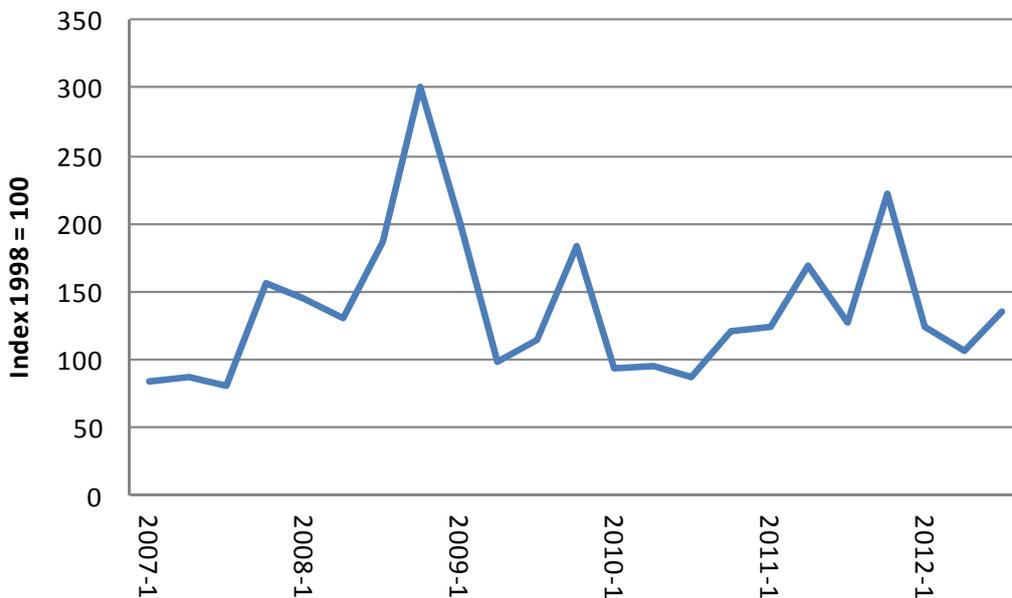
- ---- / ++++

Abb. 4 : Entwicklung der Frachtraten in der Trockenschifffahrt



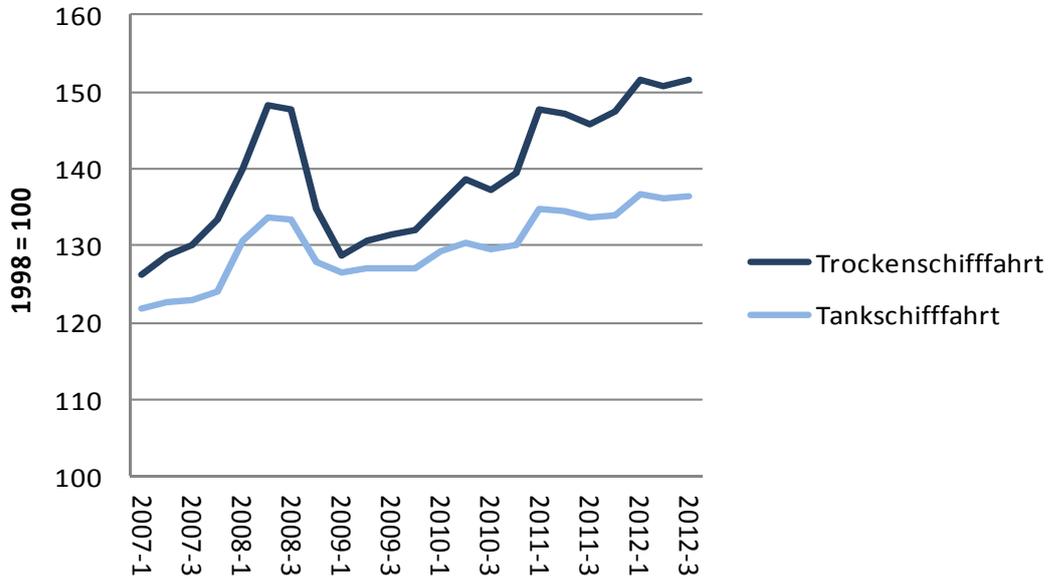
Quelle : NEA / Rabobank

Abb. 5 : Entwicklung der Frachtraten in der Tankschifffahrt



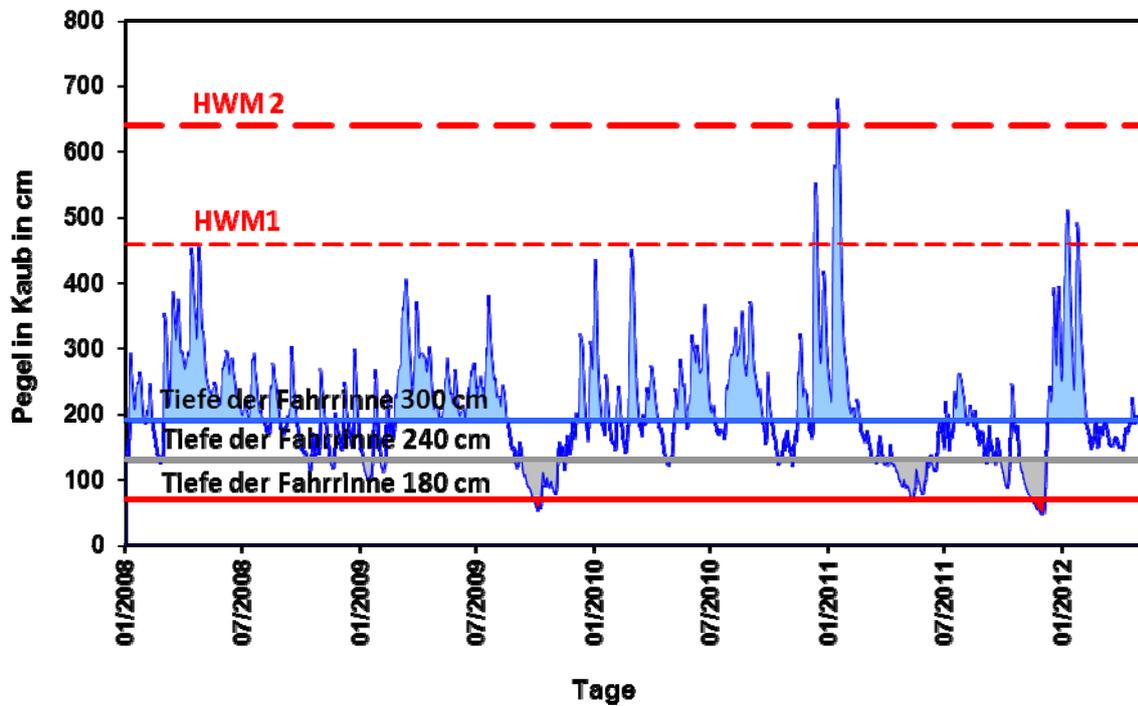
Quellen : NEA, Rabobank

Abb. 6 : Entwicklung der Kosten



Quelle: Rabobank / NEA Consulting

Abb. 7 : Wasserführung auf dem Rhein in Kaub



Quellen : BfG

Tabelle 4: Neubauten

Schiffstyp	2008			2009			2010		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	90	319 377	128 168	103	339 580	160 154	30	85 331	39 273
Güterschubleichter	58	112 956		65	140 872		35	50 384	
Insgesamt	148	432 333	128168	168	480 452	160 154	65	135 715	39 273
Tankmotorschiffe	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Tankschubleichter	0	0		0	0		0	0	
Insgesamt	52	144 581	49 678	131	391 058	133 439	105	338 759	124 598
Schubboote	4		1 684	8		12 760	2		2 156
Schleppboote	4		3 890	5		7 780	1		810
Insgesamt	8		5 574	13		20 540	3		2 966
Kabinenschiffe	4		5 432	17		17 072	16		5 872
Ausflugsschiffe	20		5 252	12		3 686	12		5 177
Insgesamt	24		10 684	29		20 758	28		11 049

Schiffstyp	2011			2012 (erste 10 Monate)		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	20	57 600	26 665	4	10 790	8 244
Güterschubleichter	15	43 000		4	12 000	0
Insgesamt	40	100 600	26 665	8	22 790	8 244
Tankmotorschiffe	84	182 000	90 500	28	62 824	25 523
Tankschubleichter	2	3 262	0	0	0	0
Insgesamt	86	185 262	90 500	28	62 824	25 523
Schubboote	2		1 268	2	1 756	8 166
Schleppboote	1		5 280	0	0	0
Insgesamt	3		6 548	2	1 756	8 166
Kabinenschiffe	10		12 420	12	0	18 456
Ausflugsschiffe	9		2 421	3	0	1 062
Insgesamt	19		14 841	15	0	19 518

Quelle: IVR

PROTOKOLL 11

Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein

Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,
beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlagen D5
und D6.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Januar 2013.

Anlage zu Protokoll 11

In der Anlage D5 - „Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse“ - der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird die Zeile zum slowakischen Schiffsführerzeugnis ersetzt durch:

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
SK	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Lodný kapitán I. triedy kategórie B</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 Fähr (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. 	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

Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I

Preukaz odbornej spôsobilosti Lodný kapitán I. triedy kategórie B

(Vorderseite)

Preukaz odbornej spôsobilosti
Ausweis der Fachqualifikation
B - Lodný kapitán I. triedy

Slovenská republika
Štátna plavebná správa

1. **Vzorová Ing.**
2. **Jana**
3. **27.09.1980-SK-Bratislava**
4. **30.03.2007**
5. **1849/07**
6.
7.
8. **B**
9. **Radar,**
10. **Bez obmedzenia**
11. **Duplikát**

(Rückseite)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. *Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul / Name des Inhabers*
2. *Meno držiteľa preukazu / Vorname 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. **B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru**
Schiffskapitän I. Klasse. Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donauabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, 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, Fahrgänge)*
10. *Dátum skončenia platnosti preukazu / Gültig bis*
11. *Záznamy obmedzenia (najmä lekárske obmedzenia) / Vermerk(e) / Beschränkungen*

In der Anlage D6 - „Als gleichwertig anerkannte Radarzeugnisse“ - der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein wird die Zeile zum slowakischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt ersetzt durch:

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster
SK	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

Befähigungszeugnis für die Radarfahrt
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]

(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 12

Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag der schweizerischen Delegation,

nimmt die diesem Beschluss beigefügten Änderungen der §§ 6.02 Nr. 2 und 3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein an.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen treten am 1. Dezember 2013 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

§ 6.02 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

- „2. Das Rheinpatent wird für den Rhein oder für einzelne Streckenabschnitte erteilt; wird es für einzelne Streckenabschnitte erteilt, gilt es auch für die Fahrt unterhalb der Spyck'schen Fähre (km 857,40) und auf der Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92); die als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisse gelten auf den in § 07.05 beschriebenen Strecken nur, wenn deren Inhaber ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 besitzen.
3. Für die Fahrt unterhalb der Spyck'schen Fähre (km 857,40) und auf der Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke - km 166,53) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92), genügt
 - a) anstelle des Patentbesitzes nach § 7.01 ein Schifferpatent nach Anhang I der Richtlinie 91/672/EWG des Rates oder ein auf Grund der Richtlinie 96/50/EG des Rates erteiltes Schifferpatent;
 - b) anstelle der Patente nach den §§ 7.02 bis 7.04 ein anderes von der zuständigen Behörde als gleichwertig anerkanntes Patent.“

PROTOKOLL 13

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)

1. Auf der Strecke zwischen Oberwesel und St. Goar wird seit 1972 der Schiffsverkehr mit Lichtsignalanlagen nach § 12.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) geregelt. Diese Regelung ist notwendig, da durch das enge und kurvenreiche Tal kein ausreichender Sichtkontakt für die Schiffe besteht und auch der direkte Sprechfunkverkehr zwischen den Schiffen nicht störungsfrei durchgeführt werden kann. Fahrzeuge, die in die Wahrschaustrecke einfahren, müssen sich über Funk bei der Revierzentrale Oberwesel melden. Diese stellt dann entsprechend der Größe der Fahrzeuge und Verbände die Lichtsignale für die Bereiche, die die Schiffe durchfahren. Bergfahrer müssen gegebenenfalls die Talfahrt abwarten. Die etwa fünf Kilometer lange Strecke ist derzeit in vier Wahrschauabschnitte unterteilt.
2. Der vorliegende Vorschlag dient der Vereinfachung und Verdeutlichung der betreffenden Vorschriften, vor allem aber der Ausdehnung der Wahrschaustrecke nach Oberstrom und der Harmonisierung der Länge der Wahrschauabschnitte. Letzteres erfordert die Schaffung eines fünften Wahrschauabschnitts.
3. Durch die vorgeschlagene Ausdehnung nach Oberstrom wird ein Unfallschwerpunkt in dem Bereich des Tauberwerths in die Wahrschauregelung einbezogen. Durch die vorgesehene gleichmäßige Längeneinteilung der Abschnitte wird die Durchfahrt der Wahrschaustrecke erleichtert.
4. Zur einfachen Visualisierung der Wahrschaustrecke und Erklärung der damit verbundenen Regelungen soll den Schifffahrtstreibenden eine entsprechende Karte an die Hand gegeben werden, die der RheinSchPV als Anlage beigefügt wird.
5. Es ist vorgesehen, die Neuregelung zunächst als Anordnung vorübergehender Art einzuführen. Vor einer definitiven Einführung sollen die zwischenzeitlich gemachten Erfahrungen unter Einbeziehung des Schifffahrtsgewerbes ausgewertet und die so gewonnenen Erkenntnisse in die definitiven Vorschriften einfließen.
6. 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

Der Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar stellt besondere nautische Herausforderungen an die Schiffsführung. Die Wahrschau hat die Sicherheit auf dieser Strecke erhöht; jedoch ist sie weiterhin die unfallträchtigste Strecke am gesamten Rhein. Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen die Sicherheit erhöht und die Leichtigkeit weiter verbessert werden.

- Die vorgeschlagene Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften erleichtert Schiffsführern das Verständnis der Regelungen.
- Die Harmonisierung der Länge der Wahrschauabschnitte erleichtert den Schiffsführern die Navigation in der Wahrschaustrecke.
- Die Ausdehnung der Wahrschaustrecke nach Oberstrom ermöglicht die Einbeziehung eines Unfallschwerpunkts in die Wahrschaustrecke.

In dem Dokument RP/G (12) 46 rev. 1 sind die vorgeschlagenen Änderungen der Vorschriften der RheinSchPV im Einzelnen erläutert und begründet.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Grundsätzlich könnte die Strecke auf eine Selbstwahrchau umgestellt werden. Dies würde unter anderem eine umfangreiche Ausstattung der die Strecke befahrenden Schiffe mit zusätzlichen Ausrüstungen erforderlich machen. Wegen der besonderen nautischen Schwierigkeiten auf dieser Strecke könnte über einen solchen Schritt allenfalls nach umfangreichen Studien und Praxiserprobungen entschieden werden. Daher scheint diese Alternative auf absehbare Zeit wenig realistisch.

Folgen dieser Änderungen

Diese Änderungen haben keine negativen Auswirkungen für die Schifffahrttreibenden. Vielmehr steht zu erwarten, dass der Rhein zwischen Oberwesel und St. Goar künftig leichter zu befahren ist und dass die Zahl der Unfälle zurückgehen oder zumindest die Folgen von möglichen Unfällen minimiert werden könnte

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Eine Ablehnung der Änderungen würde den Status Quo festschreiben und damit mögliche Verbesserung hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt auf diesem Abschnitt des Rheins verhindern.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

zur Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften für die Lichtwahrchau zwischen Oberwesel und St. Goar, zur Ausdehnung der Wahrchaustrecke nach Oberstrom und zur Harmonisierung der Länge der Wahrchauabschnitte,

beschließt die Änderungen zum Inhaltsverzeichnis sowie zu §§ 9.07 Nr. 3 Buchstabe c, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Dezember 2013 bis zum 30. November 2016.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 12.02 wird wie folgt gefasst:*

„12.02 Funktion der Lichtwarschau auf der Strecke Oberwesel - St. Goar“.

b) *Die Angabe zu § 12.03 wird wie folgt eingefügt:*

„§ 12.03 Besondere Regeln für die Fahrt in der Warschaustrecke“.

c) *Die Angabe zu Anlage 9 wird wie folgt gefasst:*

„Anlage 9: Lichtwarschau Oberwesel - St. Goar Rhein-km 548,50 - 555,43“.

2. *§ 9.07 Nr. 3 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Die Schiffsführer von Fahrzeugen und Verbänden mit einer Länge von über 110 m haben sich zu jeder Tageszeit gemäß § 12.03 Nummer 2 und Nummer 6 Buchstabe b) zu melden.“

3. *§ 9.08 wird wie folgt gefasst:*

„§ 9.08

Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen - St. Goar

Zwischen Bingen (km 530,00) und St. Goar (km 556,00) ist die Fahrt nachts nur Fahrzeugen erlaubt, die Sprechfunk auf den Kanälen 10 (Schiff-Schiff) und 18 bzw. 22 und in der Talfahrt Radar benutzen.“

4. *§ 12.02 wird wie folgt gefasst:*

„§ 12.02

Funktion der Lichtwarschau auf der Strecke Oberwesel - St. Goar

1. Die Strecke, die von der Revierzentrale Oberwesel gewarschaut wird (Warschaustrecke), befindet sich im Bereich von km 548,50 bis km 555,43 (Anlage 9).

2. An der Strecke Oberwesel - St. Goar sind folgende Signalstellen eingerichtet:
Signalstelle A: km 550,57, linkes Ufer, am Ochsenturm bei Oberwesel;
Signalstelle B: km 552,80, linkes Ufer, am Kammereck;
Signalstelle C: km 553,61, linkes Ufer, am Betteck;
Signalstelle D: km 554,34, linkes Ufer, gegenüber der Loreley („Die Lützelsteine“);
Signalstelle E: km 555,43, linkes Ufer, an der Bank.

3. Der Bergfahrt wird die Annäherung von Talfahrern - mit Ausnahme von Kleinfahrzeugen - an den Signalstellen A, C, D und E angezeigt.

Jede dieser Signalstellen zeigt der Bergfahrt ihre Lichtzeichen auf übereinander stehenden Feldern, die folgenden Teilstrecken zugeordnet sind:

Feld	Nummer der Teilstrecke	Oberstromgrenze der Teilstrecke	Unterstromgrenze der Teilstrecke
Signalstelle A			
oben	1	km 548,50	km 549,50
unten	2	km 549,50	km 550,57
Signalstelle C			
oben	3	km 550,57	km 551,30
Mitte	4	km 551,30	km 552,40
unten	5	km 552,40	km 553,60
Signalstelle D			
oben	4	km 551,30	km 552,40
Mitte	5	km 552,40	km 553,60
unten	6	km 553,61	km 554,34
Signalstelle E			
oben	6	km 553,61	km 554,34
unten	7	km 554,34	km 555,43

4. Die Zeichen an den Signalstellen bedeuten für die ihnen zugeordneten Teilstrecken:

- a) Drei weiße, ein Dreieck bildende Lichtlinien (Bild 1):
In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge über 110 m zu Tal.

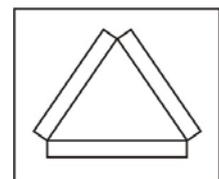


Bild 1

- b) Zwei dachförmig gegeneinander geneigte weiße Lichtlinien (Bild 2):
In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge bis 110 m oder ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m oder mit einer Breite über 15 m zu Tal.

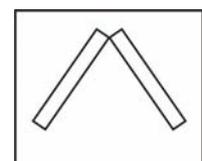


Bild 2

- c) Eine nach rechts geneigte weiße Lichtlinie (Bild 3):
In der Teilstrecke fährt mindestens ein Fahrzeug mit einer Länge bis 110 m zu Tal.

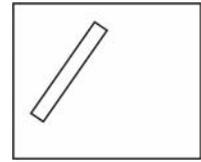


Bild 3

- d) Eine waagerechte weiße Lichtlinie (Bild 4):
In der Teilstrecke befindet sich kein Talfahrer.

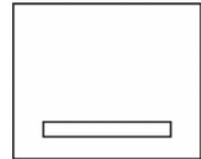


Bild 4

5. Ferner können an den Signalstellen folgende Zeichen gezeigt werden:
- a) an der Signalstelle A
 - aa) ein weißes Licht, nur für die Talfahrt sichtbar:
den Talfahrern wird mitgeteilt, dass die Lichtwahrschau in Betrieb ist.
 - bb) zusätzlich ein weißes Blinklicht, nur für die Talfahrt sichtbar;
ein Verband mit einer Länge über 110 m fährt am Tauberwerth (Teilstrecke 3) zu Berg.
 - b) an der Signalstelle B
ein weißes Blinklicht, nur bergwärts sichtbar;
ein Verband mit einer Länge über 110 m umfährt das Betteck zu Berg.
6. Eine Sperrung der Schifffahrt für die Talfahrt wird an den Signalstellen A oder B durch zwei nur für die Talfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt.

Eine Sperrung der Schifffahrt für die Bergfahrt wird an den Signalstellen D oder E durch zwei nur für die Bergfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt.“

5. § 12.03 wird wie folgt eingefügt:

„§ 12.03

Besondere Regeln für die Fahrt in der Wahrschaustrecke

1. In bestimmten Verkehrssituationen besteht ein Begegnungsverbot am Bankeck (km 555,60 bis km 555,20), am Betteck (km 553,61 bis km 553,30) und am Jungferngrund (km 551,20 bis km 550,60).

Dieses Begegnungsverbot gilt

- a) für bergfahrende Fahrzeuge und Verbände mit einer Länge unter 110 m, ausgenommen Kleinfahrzeuge, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a angezeigt wird.
- b) für bergfahrende Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a oder b angezeigt wird.
- c) für bergfahrende Verbände mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. §12.02 Nummer 4 Buchstabe a, b oder c angezeigt wird.

Bei einem Begegnungsverbot nach Satz 1 müssen die Bergfahrer unterhalb des Bankecks, des Bettecks oder des Tauberwerths anhalten, bis die Talfahrer am km 555,60 bzw. am km 553,60 oder am km 551,20 vorbeigefahren sind.

2. Die Bergfahrer, ausgenommen Kleinfahrzeuge, müssen bei der Annäherung an das Bankeck, das Betteck oder das Tauberwerth die Talfahrer mit Sprechfunk ansprechen und diese auffordern, ihnen Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung des Fahrzeugs mitzuteilen.
3. Nach Überschreiten der Hochwassermarke I am Pegel Kaub (4,60 m) gilt für alle Fahrzeuge und Verbände, ausgenommen Kleinfahrzeuge, am Bankeck (km 555,60 bis km 555,20), am Betteck (km 553,60 bis km 553,30) und am Jungferngrund (km 551,20 bis km 550,60) ein Begegnungs- und Überholverbot.
4. Zu Tal fahrende Fahrzeuge mit einer Breite von 15 m und mehr müssen bei km 548,00 auf Kanal 18 „Oberwesel Wahrschau“ rufen und Fahrzeugart, Namen, Standort, Breite und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs mitteilen.
5. Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge, die innerhalb der Wahrschaustrecke an- bzw. ablegen oder wenden und wieder zurückfahren, müssen dies über Kanal 18 der Revierzentrale über das Rufzeichen „Oberwesel Wahrschau“ anzeigen.

6. Ist die Lichtwahrchau außer Betrieb, gelten, ausgenommen für Kleinfahrzeuge, folgende Regelungen:

a) Die Regelungen unter Nummer 1 und 2 gelten für alle zu Berg fahrenden Fahrzeuge und Verbände.

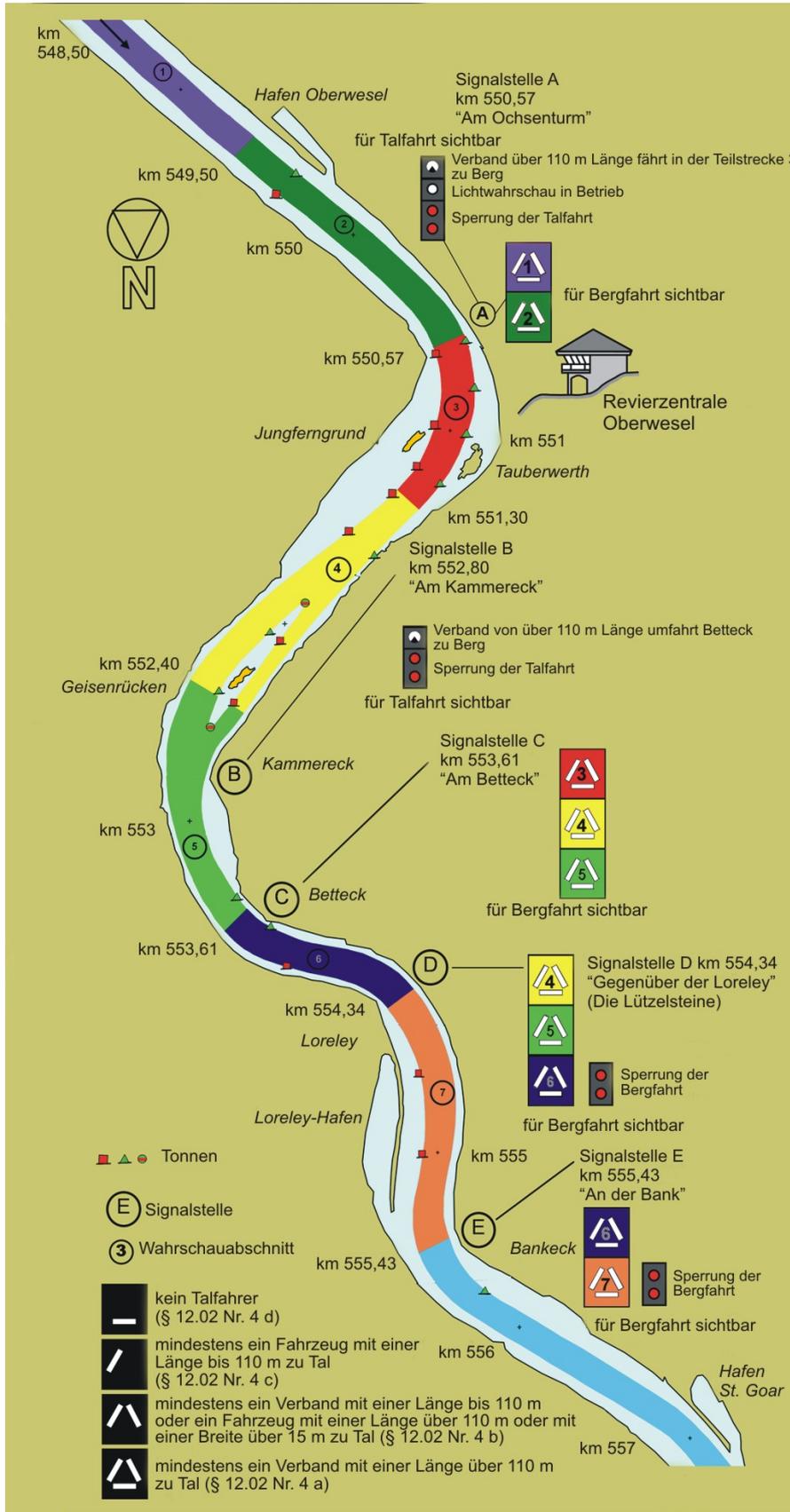
Meldet sich kein Talfahrer dürfen die Bergfahrer das Bankeck, Betteck oder den Jungferngrund nur umfahren, wenn sie vorher auf Kanal 10 einen tiefen Ton von 1 Sekunde Dauer empfangen haben. Dieser Ton dient der Kontrolle des ordnungsgemäßen Funkbetriebs auf der Strecke Oberwesel bis St. Goar.

b) Talfahrer müssen während der Vorbeifahrt am km 548,50 oberhalb des Hafens Oberwesel, an der oberen Trennungstone am Geisenrücken (km 552,00) und am Betteck (km 553,60) Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs ansagen. Dieselben Angaben müssen sie ansagen, wenn sie von einem Bergfahrer angesprochen werden. Nach jeder Meldung muss die Sprechfunktanlage wieder auf Empfang geschaltet werden.“

6. Anlage 9 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 9

Lichtwahrchau Oberwesel - St. Goar Rhein-km 548,50 - 555,43



“

PROTOKOLL 14

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)

1. In der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) ist der Verweis auf die Europäische Norm EN 14744 über Navigationsleuchten von Fahrzeugen der Binnen- und Seeschiffahrt zu korrigieren.
2. Bestimmte Abschnitte des Rheins werden vermehrt zum Sporttauchen genutzt. Um die durchgehende Schifffahrt auf Taucher aufmerksam zu machen und dadurch die Unfallgefahr beim Tauchen zu reduzieren, ist eine obligatorische Kennzeichnung der Fahrzeuge, von denen aus getaucht wird, vorgesehen. Diese Kennzeichnung betrifft sowohl Sporttaucher wie auch Berufstaucher beim Einsatz im Rahmen von Bauarbeiten und nach Havarien.
3. Im Rahmen der Neuvermessung des schweizerischen Rheinabschnitts hat sich herausgestellt, dass die bisherigen Kilometerangaben nicht alle stimmen. Dementsprechend sind die Verweise in der RheinSchPV anzupassen. Sie betreffen einzig das schweizerische Hoheitsgebiet und haben keine Auswirkungen auf die Kilometerangaben am restlichen Rhein.
4. Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Binnenschifffahrt ist eine Verringerung der Höchstbreite auf dem niederländischen Rheinabschnitt Neder-Rijn und Lek, Strecke Pannerden bis Lekkanal, beabsichtigt. Durch diese Begrenzung der Höchstbreite von einzelnen Fahrzeugen wird eine sichere Begegnung mit Schubverbänden gewährleistet.
5. Der RheinSchPV sind Bilder zur Darstellung der Bezeichnung von Fahrzeugen und Verbänden als Anlage beigefügt. Die Unterschrift eines dieser Bilder ist klarzustellen.
6. 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

Diese Änderungen dienen der Korrektur oder Klarstellung bestehender Vorschriften oder der Erhöhung der Sicherheit und der Leichtigkeit der Rheinschifffahrt.

1. In der RheinSchPV ist der Verweis auf die Europäische Norm EN 14744 hinsichtlich des Herausgabedatums fehlerhaft und daher anzupassen.
2. Auf dem Oberrhein waren Zwischenfälle mit Sporttauchern, die die von der Binnenschifffahrt ausgehenden Gefahren unterschätzt hatten, zu verzeichnen. Derartige Zwischenfälle resultieren auch daraus, dass Taucher für die durchgehende Schifffahrt im Allgemeinen nicht zu erkennen sind, weshalb die Schifffahrt sich auch nicht auf deren Vorhandensein einstellen kann. Um die Taucher zumindest indirekt erkennbar zu machen, sollten die Fahrzeuge, von denen aus getaucht wird, gekennzeichnet werden.
3. Mehr als zehn Vorschriften der RheinSchPV beziehen sich auf Kilometerangaben des schweizerischen Rheinabschnitts. Durch die teilweise Änderung der Kilometrierung dieses Abschnitts sind die entsprechenden Bezüge der RheinSchPV fehlerhaft geworden und daher zu korrigieren.

4. Die Höchstabmessungen für Neder-Rijn und Lek sind für Schiffe in § 11.01 RheinSchPV und für Schubverbände in § 11.02 RheinSchPV festgelegt. In der Vergangenheit sind Breitenabmessungen bis maximal 17,70 m zugelassen worden. Dies hatte keine nautischen Gründe, sondern den praktischen Umstand zur Ursache, dass die Schleusen am Neder-Rijn-Lek-Strom physisch 18,00 m breit sind. Damals verkehrten dort ausschließlich Schiffe mit einer Höchstlänge von 110 m und einer Höchstbreite von 11,45 m.

2006 wurde die Höchstlänge für Schiffe von 110 m auf 135 m erhöht. Bei der Länge wurden nautische Aspekte zugrunde gelegt, während die Breite an die physische Breite der Schleusen gekoppelt blieb. Zur Berücksichtigung der "nautischen Breiten" bestand auch kein unmittelbarer Anlass, da damals noch ausschließlich Schiffe mit Standardbreiten von höchstens 11,45 m verkehrten, so dass es in der Praxis keine Probleme gab.

In den letzten Jahren kam es bei den Schiffen zu einer Skalenvergrößerung und zu einer Diversifizierung bei den Längen- wie auch Breitenabmessungen. Theoretisch dürfen nun Schiffe mit einer Länge von 135 m und einer Breite von 17,70 m verkehren. Dies war jedoch niemals beabsichtigt und ist aufgrund der Fahrbreiten und Krümmungsradien auf Neder-Rijn und Lek zwischen Pannerden und Lekkanal im Hinblick auf die Leichtigkeit und Sicherheit der Schifffahrt auch nicht zu verantworten. Angesichts des Ziels der Gewährleistung eines sicheren und leichten Schiffsverkehrs und der Charakteristik des Fahrwassers ist eine Breite von 17,70 m keine wünschenswerte Lösung. Da die Fahrbreiten von Schiffen (135 m x 15,00 m) und Schubverbänden (186,50 m x 11,45 m) übereinstimmen, wäre die Verringerung der Höchstbreite auf 15,00 m eine logische und konsequente Maßnahme zur Abhilfe.

5. Die Unterschrift zu Bild 12 der Anlage 3 RheinSchPV ist missverständlich. Die Änderung der Unterschrift dient der Klarstellung.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Von den beabsichtigten Änderungen könnte abgesehen und die betreffenden Ausführungen der RheinSchPV könnten in den jetzigen Fassungen beibehalten werden.

Folgen dieser Änderungen

Diese Änderungen haben keine negativen Auswirkungen für die Schifffahrtstreibenden.

1. Es soll lediglich der Verweis auf die Europäische Norm EN 14744 geändert werden. Die Norm selbst hat sich nicht geändert, weshalb auch die Anforderungen an die Lichter auf den Fahrzeugen der Rheinschifffahrt von dieser Änderung unberührt bleiben.
2. Fahrzeuge, von denen aus getaucht wird, müssen zukünftig eine Tafel mit einem bestimmten Kennzeichen zeigen. Die vorgesehene Vorschrift stellt eine Übernahme einer aktuellen Regelung des CEVNI dar. Den Eignern der Fahrzeuge, von denen aus getaucht wird, entstehen für die Anschaffung der Tafeln geringfügige Kosten.
3. Kilometerangaben in der RheinSchPV beschreiben im Allgemeinen den geographischen Anwendungsbereich der jeweiligen Vorschrift. Die Korrektur der Kilometerangaben in der RheinSchPV vermeidet daher eine fehlerhafte Auslegung und Anwendung der Vorschriften und trägt so zur Rechtssicherheit bei. Die vorgesehene Korrektur führt nicht zu einer Änderung der Vorschriften selbst, weshalb dem Schifffahrtsgewerbe keine Kosten oder andere Lasten entstehen.

4. Die Leichtigkeit und Sicherheit der Schifffahrt auf Neder-Rijn und Lek zwischen Pannerden und Lekkanal wird gefördert. In dem betreffenden Gebiet verkehren (noch) keine Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 15,00 m. Der Schifffahrt entstünden somit keine wirtschaftlichen Nachteile. Der Verkehr auf der Strecke zwischen Rotterdam und Duisburg wäre nicht betroffen, da zu Boven-Rijn und Waal keine direkte Verbindung besteht.
5. Die der RheinSchPV beigefügten Bilder zur Darstellung der Bezeichnung von Fahrzeugen und Verbänden dienen als visuelle Erläuterung der Vorschriften, auf die sich die Bilder beziehen. Die vorgesehene Änderung der Bildunterschrift vermeidet daher eine fehlerhafte Auslegung und Anwendung der betreffenden Vorschrift und trägt so zur Rechtssicherheit bei. Die vorgesehene Änderung führt nicht zu einer Änderung der Bezeichnung der Fahrzeuge selbst, weshalb dem Schifffahrtsgewerbe keine Kosten oder andere Lasten entstehen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Eine Ablehnung der Änderungen würde den Status Quo festschreiben und damit mögliche Verbesserungen hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt verhindern sowie die Anwendung der betreffenden Vorschriften erschweren.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

zur Erhöhung der Sicherheit und Verbesserung Leichtigkeit der Schifffahrt sowie zur Korrektur und Klarstellung bestimmter Vorschriften,

beschließt die Änderungen zum Inhaltsverzeichnis sowie zu §§ 1.01 Buchstabe t, u, v, 3.34, 9.01 Nr. 1 und 2, 9.10 Nr. 1 Buchstabe a, 10.01 Nr. 1 und Nr. 3, 11.01 Nr. 5, 11.02 Nr. 3, 12.01 Nr. 6 Buchstabe a, 13.01 Nr. 2, 14.02 Nr. 1 bis 3 und Anlage 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten ab dem 1. Dezember 2013.

Anlage

Anlage zu Protokoll 14

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

Die Angabe zu § 3.34 wird wie folgt eingefügt:

„3.34 Zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge beim Einsatz von Tauchern“.

2. *§ 1.01 Buchstabe t, u und v wird wie folgt gefasst:*

"t) „weißes Licht“,

„rotes Licht“,

„grünes Licht“,

„gelbes Licht“ und

„blaues Licht“

ein Licht, dessen Farbe den Anforderungen der Tabelle 2 der Europäischen Norm EN 14744 : 2005 entspricht;

u) „starkes Licht“,

„helles Licht“ und

„gewöhnliches Licht“

ein Licht, dessen Stärke den Anforderungen der Tabelle 1 der Europäischen Norm EN 14744 : 2005 entspricht;

v) „Funkellicht“, „schnelles Funkellicht“:

ein Licht, dessen Anzahl regelmäßiger Lichterscheinungen als Funkellicht den Anforderungen der Zeile 1 und als schnelles Funkellicht den Anforderungen der Zeile 2 oder der Zeile 3 der Tabelle 3 der Europäischen Norm EN 14744 : 2005 entspricht;".

3. *§ 3.34 wird wie folgt eingefügt:*

„§ 3.34

*Zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge
beim Einsatz von Tauchern
(Anlage 3: Bild 65)*

Fahrzeuge, die für den Einsatz von Tauchern verwendet werden, müssen zusätzlich zu ihrer Bezeichnung auf Grund anderer Bestimmungen dieser Verordnung führen:

eine mindestens 1 m hohe, starre Nachbildung des Buchstabensignals „A“ des Internationalen Signalbuches an geeigneter Stelle und so hoch, dass sie bei Tag und bei Nacht von allen Seiten sichtbar ist.“

4. § 9.01 Nr. 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

- „1. Zwischen der Mittleren Rheinbrücke (km 166,53) und der Dreirosenbrücke (km 167,80) in Basel ist das Überholen verboten. Dies gilt nicht für Kleinfahrzeuge und für Fahrzeuge, die eine Ausnahmegenehmigung der zuständigen Behörde besitzen.
2. Zwischen der Dreirosenbrücke (km 167,80) und der Mittleren Rheinbrücke (km 166,53) in Basel müssen Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sowie Schlepp- und Schubverbände in der Bergfahrt eine Mindestgeschwindigkeit von 4 km in der Stunde, gegen das Ufer gemessen, einhalten.“

5. § 9.10 Nr. 1 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

- „a) der französischen Armee zwischen Basel (km 168,39) und Lauterburg (km 352,00) und“.

6. § 10.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1, einleitender Satz, wird wie folgt gefasst:

- „1. Zwischen der Mittleren Rheinbrücke in Basel (km 166,53) und den Schleusen Kembs (km 179,10) sowie zwischen den Schleusen Iffezheim (km 334,00) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) ist die Schifffahrt bei Hochwasserständen zwischen den Marken I und II nachstehenden Beschränkungen unterworfen:“.

b) Nummer 3, Tabelle (Strecke „Basel“), wird wie folgt gefasst:

„

Strecke	Richtpegel für Berg- und Talfahrt	
	Wasserstand	
	Marke I	Marke II
<i>Basel (km 166,53)</i> _____		
Basel - Schleusen Kembs	Basel-Rheinhalle 7,00	8,20

“

7. § 11.01 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

- „5. Die Breite eines Fahrzeuges darf 22,80 m und für den Stromabschnitt zwischen Pannerden (km 867,46) und Lekkanal (km 949,40) 15,00 m nicht überschreiten, sofern nicht die für den jeweiligen Stromabschnitt zuständige Behörde eine Sondererlaubnis für die Fahrt erteilt hat.“

8. § 11.02 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle zu 3.1 - Strecke „Basel“, erste Zeile, wird wie folgt gefasst:

”

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.1	Basel (km 166,53) bis Schleusen Iffezheim (km 334,00)		

“

b) Die Tabelle zu 3.6 - Strecke „Pannerden bis Lekkanal“ wird wie folgt gefasst:

”

3.6	a) Pannerden (km 867,46) bis Lekkanal (km 949,40)	135	15
	b) für Schubverbände mit einer größeren Länge als 110 m und einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung. Ein Überholungs- und Begegnungsverbot gilt zwischen IJsselkop (km 878,60) und Arnheim (km 885,00). Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen. Dabei betragen die Höchstabmessungen der Schubverbände, die auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal fahren und den Lek bei Wijk bij Duurstede kreuzen, in der Länge 200 m und in der Breite 23,50 m. ²⁾	186,50	11,45

“

9. § 12.01 Nr. 6 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) bis Lauterburg (km 352,00),“.

10. § 13.01 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Dieses Kapitel gilt für die unter Nummer 1 genannten Fahrzeuge von Basel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) bis zum unteren Vorhafen der Schleusen Iffezheim (km 335,92).“

²⁾ Für den „Nord-Süd“-kreuzenden Schiffsverkehr beträgt die höchstzulässige Abmessung 200 m x 23,50 m.

11. § 14.02 Nr. 1 bis 3 wird wie folgt gefasst:

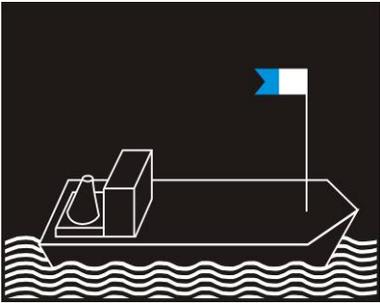
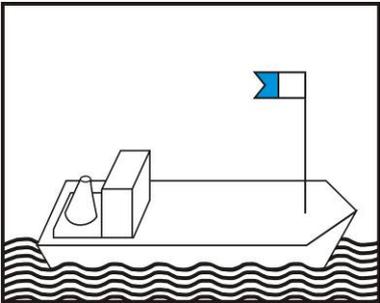
- „1. Die Reede von Basel erstreckt sich am rechten Ufer von km 167,82 bis km 169,99.
2. Für Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, werden am rechten Ufer bestimmt:
 - a) Liegestelle „Uferplatz – GMS 1 und 2“ von km 167,88 (unterhalb der Dreirosenbrücke) bis km 168,09;
 - b) Liegestelle „Rheinquai-Wiesemündung“ von km 169,19 bis km 169,33;
 - c) Liegestelle „Rheinquai-Dreiländereck“ von km 169,61 bis km 169,72;
sie kann in der Zeit vom 1. November bis zum 15. März benutzt werden, außerhalb dieser Zeit nur mit Erlaubnis des Hafenmeisters.
3. Für Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen müssen, wird am rechten Ufer bestimmt:
Liegestelle „Oberer Klybeckquai – TMS 1 und 2“ von 168,09 bis km 168,33.“

12. Anlage 3, Unterschrift zu Bild 12 wird wie folgt gefasst:

„§ 3.10 Schubverbände

Nr. 1 Buchstabe c: Außer dem schiebenden Fahrzeug zwei oder mehr von hinten in ganzer Breite sichtbare Fahrzeuge“.

13. Anlage 3, Bild 65 wird wie folgt eingefügt:

NACHTBEZEICHNUNG	BILD	TAGBEZEICHNUNG
	65	
§ 3.34 Zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge beim Einsatz von Tauchern		

PROTOKOLL 15

Binnenschifffahrtswisinformationssdienste am Rhein

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.03, 9.15 Nr. 1, 9 und 10, 9.20 Nr. 2 a und f, 24.02 Nr. 2)

Beschluss

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

- a) § 7.02 Nr. 3 - Steuerhaus, freies Blickfeld
(angenommen mit Beschluss 2000-III-20, zuletzt verlängert mit Beschluss 2009-II-19).
- b) § 8.02 Nr. 5 - Sicherheitsvorrichtungen
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2009-II-19).
- c) § 9.03 - Schutz gegen Berühren, Eindringen von Fremdkörpern und Wasser
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2009-I-18).
- d) § 9.15 Nr. 1 - Kabel
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2009-I-18).
- e) § 9.15 Nr. 9 und 10 - Kabel
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2009-II-19).
- f) § 9.20 Nr. 2 Buchstabe a und f - Elektronische Anlagen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2009-I-18).
- g) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 9.15 Nr. 10
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2009-II-19).

Die Vorschriften unter Buchstabe c, d und f gelten vom 1. Oktober 2012 bis zum 30. September 2015.

Die Vorschriften unter Buchstabe a, b, e und g gelten vom 1. April 2013 bis zum 31. März 2016.

PROTOKOLL 17

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 18

Gleichwertige Wasserstände (GIW) des Rheins 2012 (1932-II-12, 1992-I-32, 2001-I-40, 2002-II-26)

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass es bei der Festlegung der gleichwertigen Wasserstände 2012 zu zeitlichen Verzögerungen kommt,

beschließt, die derzeit geltenden Werte (Beschluss 2002-II-26) noch zwei Jahre länger anzuwenden und bis spätestens zum 31.12.2014 neue Werte festzulegen und

beauftragt ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, bis zur Herbstplenartagung 2014 einen Vorschlag für die gleichwertigen Wasserstände vorzulegen.

PROTOKOLL 19

Fußgänger- und Radwegbrücke in Gamsheim (2012-I-13)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken,

bezugnehmend auf ihre Beschlüsse, mit denen sie einige Mindestanforderungen für Bauwerke festgelegt hat, damit die Schifffahrt nicht behindert wird,

stellt fest, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt bestehen und beauftragt den Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, den Fortgang der Maßnahme jährlich zu verfolgen.

Anlage

Fußgänger- und Radwegbrücke in Gamsheim

1. **Art:** die geplante Fußgänger- und Radwegbrücke besteht aus einer Stahlbetonkonstruktion mit Stützweiten von 40,60 m (linke Rheinseite) bzw. 41,10 m (rechte Rheinseite). Die senkrechte Höhe (Dicke der Brückenplattform) beträgt konstant 1,47 m.
2. **Ort:** Nächster Ort: Gamsheim (Frankreich), Rheinau (Deutschland)
3. **Rhein-km :** 309.112

4. Allgemeines

Art der Baumaßnahme: Neubau einer Fußgänger- und Radwegbrücke

Überspanntes Bauwerk: Wasserstraße Rhein stromabwärts der Schleuse Gamsheim

Lage des Brückenbauwerks: die Brücke wird an das bestehende Bauwerk auf der RD 2 angedockt (mit einem Abstand zwischen den beiden Bauwerken von 2,50 m), damit auf dem Radarbildschirm nur ein Bauwerk zu sehen ist. (existierendes Betonbauwerk)

Geplante Konstruktionsform der Brücke: geschlossener Senkkasten in Trapezform, Verhältnis Seitenkanten 6:1

Konstruktionsmaterial: Senkkasten aus Stahl und Platte aus Eisenbeton

Anzahl der Pfeiler im Strom: 1 Pfeiler

Die Anordnung des Brückenpfeilers macht weitere Schutzvorrichtungen gegen Schiffskollisionen überflüssig

Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne / im Fahrwasser: 1 Pfeiler auf dem zentralen Stromleitwerk zwischen den 2 Kammern der Schleuse stromabwärts

Breite des Brückenüberbaus in Fahrrinnenmitte: 4,34 m, davon 3,50 m Nutzbreite

5. Durchfahrtsbreite

Fahrwasserbreite: zwischen 64 m auf Höhe der Schleusenkammern und 160 m an den Enden der Schleusenwände

Fahrrinnenbreite: 24 m an der Ausfahrt der Schleusenkammern, rechte und linke Seite

Ständig verfügbare Mindestbreite am vorgesehenen Bauwerk: 24,00 m pro Kammer, begrenzt durch die Schleusenwände

6. Mindestgeschwindigkeit

Geschwindigkeit wie bei Schleuseneinfahrt (fast 0)

7. **Minstdurchfahrtshöhe:** 9,10 m

Tiefster Punkt des Brückenüberbaus: 136,10 m über NN

HSW: 127,00 m über NN

Zur Information: Durchfahrtshöhe des Brückenbauwerks der RD 2: 9,00 m

8. **Signale und Sicherheit**

Beleuchtung des Pfeilerkopfes und der Pfeilerwände

Auffangrinnen für Regenwasser auf den Widerlagern des Bauwerks

1,20 m hohes Geländer mit senkrechter Vergitterung

Positionierung von Signalleuchten am Ufer der Fußgänger- und Radwegbrücke

9. **Bauarbeiten**

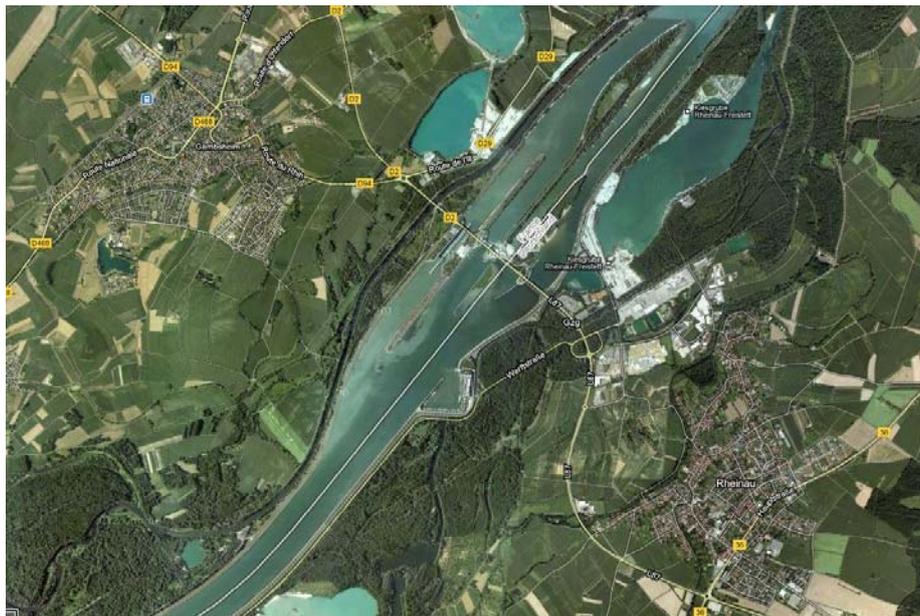
Art der Brückenmontage:

Das Fundament des neuen Pfeilers wird von einem Schubleichter aus gebaut. Der Stahlpfeiler wird per Kran von der Straßenbrücke der RD 2 aus unter Einschränkung des Verkehrs errichtet. Der Stahlüberbau wird in zwei Abschnitten an den beiden Ufern montiert und anschließend per Kran von den Ufern aus zusammengefügt. Die Eisenbetonplatte wird aus ca. 4,00 m großen Teilen vorgefertigt, die per Kran von den Ufern aus verlegt werden.

Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung:

Zum Bau des Fundaments muss eine Schleusenkammer für 3 Monate stillgelegt und ein Schubleichter festgemacht werden. Der Schubleichter kann jederzeit binnen einer Stunde entfernt werden. Zur Montage des Stahlgerüsts und der Betonplatten muss der Betrieb der Schleusenammern jeweils 2 Wochen eingestellt werden. Die Verlegung der Platten kann jederzeit unterbrochen werden, um den Schleusenbetrieb wiederaufzunehmen.

Lageplan:



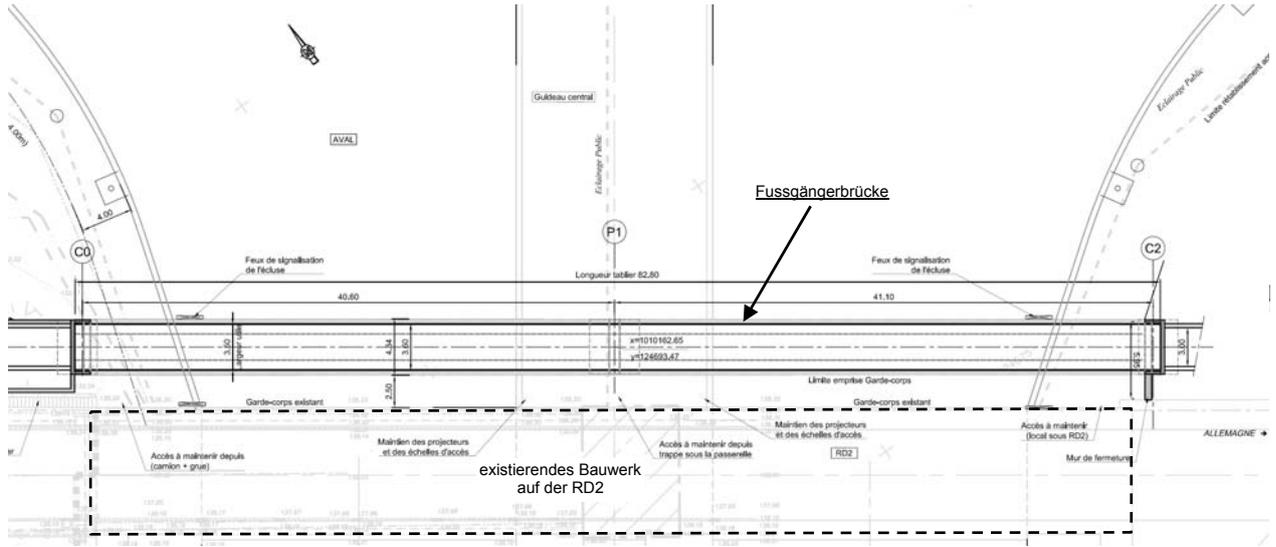
Das Areal:



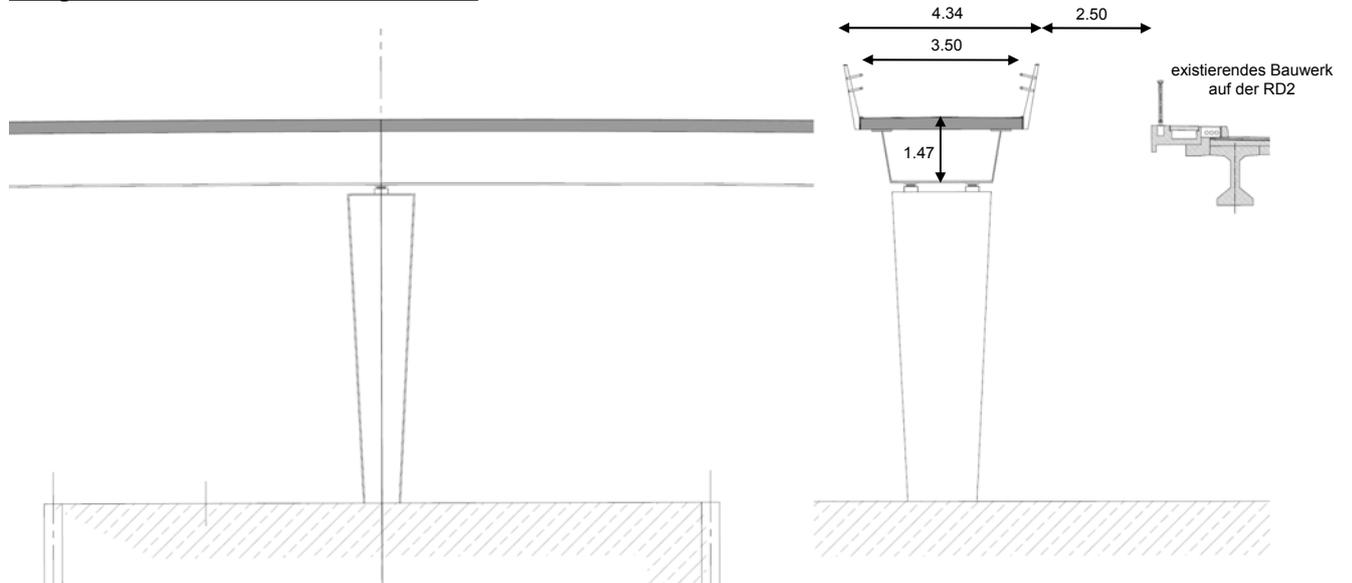
Das Projekt Passage 309:



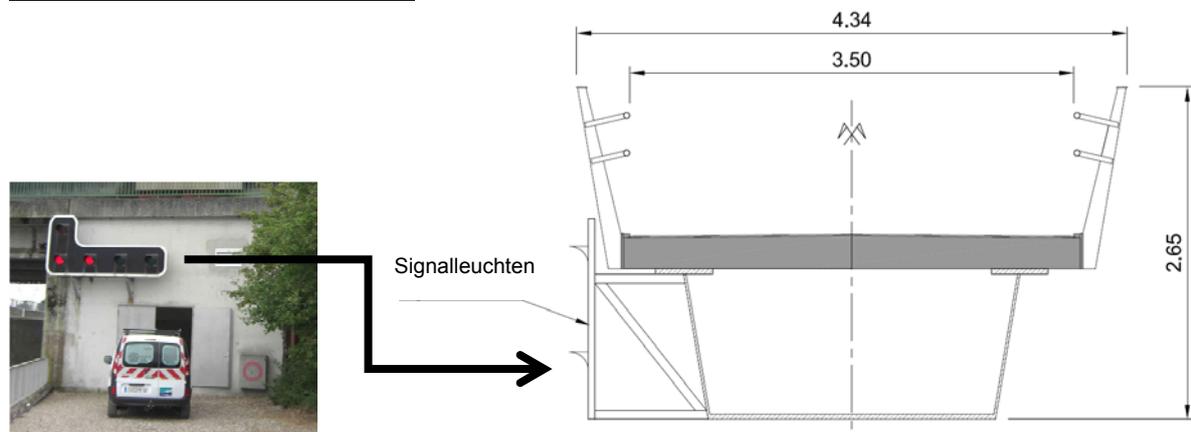
Draufsicht:



Längs- und Querschnitt des Pfeilers:



Querschnitt mit Signalleuchten:



Fotomontage:



PROTOKOLL 20

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

Anlage zu Protokoll 20

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
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
2011-I-12	Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	30.9.2011	25.6.2012	1.12.2011	15.6.2011

Nichtverlängerung vorübergehender Vorschriften

Protokoll	Inhalt	**)	Vorgesehe- nes 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

**) 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 (RheinSchUO) 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 RheinSchUO	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 RheinSchUO 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 RheinSchUO 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	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
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	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
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
		I	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 RheinSchUO - §§ 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
		I	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	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	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 entsprechenden 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	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	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	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	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	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (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	1.1.2009	**)	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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (§ 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (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 RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO 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	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (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 RheinSchUO 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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO (§§ 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 RheinSchUO (§§ 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	¹⁾	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - 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		**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO 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		**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011
2011-I-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)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011

*) 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.

¹⁾ Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

3. 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
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009	1	17.10.2011	1.7.2011	1.10.2009	5.6.2009

4. 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-II-5	Anerkennung des polnischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011	4.9.2012	1.7.2011	20.1.2011
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011

5.1 Polizeiausschuss (Beschluss 2007-I-15)

Test Standard für Inland AIS, Edition 2.0, 16.10.2012 (gesondert)

5.2 Polizeiausschuss (Beschluss 2006-II-22)

Standard System zur elektronischen Darstellung von Binnenschiffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS), Edition 2.3, 28.10.2011 (gesondert)

6.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

2 c) 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 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	R-4-014
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron NL-3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
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	R-4-016
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	R-4-017
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	R-4-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	R-4-019
R 10.2	GEM LD-2204-RK/7 -RK/9	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	18.10.2012	D	R-4-020
R 4.3	RHRS-2014	Furuno Electric Co, Ltd, 9-52-Ashihara cho, 662-8580 Nishinomiya Japan	Imtech Marine Netherlands B.V. Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	14.11.2012	D	R-4-021

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
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	e-01-019
R 10.2	GEM LD-2204-RK/7 -RK/9	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	GEM Elettronica S.r.l. Via A. Vespucci, 9 I-63074 San Benedetto del Tronto	18.10.2012	D	e-01-020
R 4.3	RHRS-2014	Furuno Electric Co, Ltd, 9-52-Ashihara cho, 662-8580 Nishinomiya Japan	Imtech Marine Netherlands B.V. Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	14.11.2012	D	e-01-021

6.2 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	1st-Relief 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
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

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
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
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

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
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
19.	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20.	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21.	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221

6.3 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2010-II-27)

Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für die Zulassung von Bordkläranlagen zuständigen Behörden gemäß § 14a.12 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Beschluss 2010-II-27)

Ist für einen Staat keine Behörde angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates keine zuständige Behörde benannt.

Land	Name	Adresse	Telefon-/Faxnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland	Zentralstelle Schiffsuntersuchungs- kommission / Schiffseichamt bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Südwest	<i>Büro:</i> Brucknerstraße 2 D-55127 Mainz <i>Postanschrift:</i> Postfach 31 01 60 D-55062 Mainz	T: + 49 6131/979-541 F: + 49 6131/979-157	zsuk@wsv.bund.de
Frankreich				
Niederlande				
Schweiz				

**Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung anerkannten technischen Dienste
gemäß § 14a.12 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Beschluss 2010-II-27)**

Ist für einen Staat kein technischer Dienst angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates kein technischer Dienst anerkannt.

Land	Name	Adresse	Telefon-/Faxnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland	SGS INSTITUT Fresenius GmbH Environmental Service	Im Maisel D-65232 Taunusstein	T: +49 (0)6128 744-328 F: +49 (0)6128 744-9499	de.envi@sgs.com http://www.de.sgs.com
Frankreich				
Niederlande				
Schweiz				

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

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 8/2012 vom 13. Juni 2012

BORNEO

Das Motorschiff „Borneo“, einheitliche europäische Schiffsnummer 01822983, wird zur Nutzung von Wasserstoff als Zusatz zum Dieselkraftstoff (EN 590) für den Hauptantriebsmotor mit einem Wasserelektrolysesystem zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von § 8.01 Nr. 3 bis zum 1. Juli 2017 zulässig. Die Beimischung von Wasserstoff gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Es muss rechnerisch nachgewiesen werden, dass die Maschinenraumbelüftung in jedem Fall ausreicht, um zu verhindern, dass die untere Explosionsgrenze (UEG) von Diwasserstoff selbst bei Entweichen des gesamten von den Wasserstofferzeugern generierten Gases erreicht wird. Sofern keine CDF-Analyse (*Computational fluid dynamics*) durchgeführt wird, gilt diese Bedingung als nachgewiesen, wenn das Verhältnis zwischen der gesamten erzeugten Diwasserstoffmenge und der in den Maschinenraum eintretenden Luftmenge niedriger als die Hälfte der unteren Explosionsgrenze, d. h. 2 %, ist. Bei natürlicher Belüftung wird die Geschwindigkeit der durch die Öffnungen strömenden Luft auf 0,5 m/s geschätzt. Der Maschinenraum muss so belüftet und gestaltet werden, dass sich darin keine großen Mengen eines leichten Gases ansammeln können.
2. Bei Einbau und Inbetriebnahme des Systems ist bei laufendem Motor und laufender Wasserstofferzeugungsvorrichtung eine Dichtheitskontrolle mittels eines Diwasserstoffdetektors mit einer Empfindlichkeit zur Messung von Konzentrationen unter 1 % der unteren Explosionsgrenze (UEG), d. h. 0,04 % der Luftmenge, durchzuführen. Diese Kontrolle wird bei den vom Hersteller vorgeschriebenen regelmäßigen Wartungen, jährlich oder nach 2500 Betriebsstunden oder nach Ablauf einer der beiden Fristen wiederholt.
3. Die mit der Vorrichtung verbundenen Gasschläuche müssen so beschaffen sein, dass sie den Wasserstoff leakagefrei transportieren und einem Druck von 15 bar standhalten.
4. Die Gesamtmenge des von den Wasserstofferzeugern generierten O₂/H₂-Gemisches muss geringer oder gleich 18 l/min (d. h. geringer als 1,5 g/min) sein. Die Diwasserstoffmenge im System darf zu keinem Zeitpunkt mehr als 40 Liter (d. h. rund 1,5 Mol bzw. 3 Gramm) betragen.
5. Das System zur Abführung des im Filter angesammelten Wassers im Maschinenraum darf nur eine Minute pro Stunde geöffnet sein.
6. Der Gesamtdruck des diwasserstoffhaltigen Gasgemisches muss an jeder Stelle der Anlage einschließlich Leitungen und Tank niedriger oder gleich dem atmosphärischen Druck sein.

7. Das Wasserelektrolysesystem darf nur bei laufendem Motor in Betrieb sein. Diese Bedingung muss automatisch anhand des Vorhanden- oder Nichtvorhandenseins eines elektrischen Stroms kontrolliert werden. Die Kontrolle des Motorbetriebs muss so konzipiert sein, dass das Nichtvorhandensein eines Stroms zur Abschaltung des Wasserelektrolysesystems führt.
8. Die Tanks, die das Wasser und das O₂/H₂-Gemisch enthalten, müssen aus Edelstahl 316 L sein. Das Gleiche gilt für die zur Elektrolyse verwendeten Elektroden. Das Volumen der Tanks darf jeweils 30 Liter nicht überschreiten. Jeder Tank muss mit einer Anzeige versehen sein, die meldet, wenn der Füllstand weniger als 50 % beträgt.
9. Die Anlage muss entsprechend den Herstellerempfehlungen betrieben und gewartet werden.
10. Die Vorrichtung muss mit einer manuellen Notabschaltung versehen sein.
11. Sollte sich herausstellen, dass die Anlage nicht ordnungsgemäß funktioniert, muss das System wieder von Bord genommen und der Motor in seinen ursprünglichen Zustand versetzt werden.
12. Im Rahmen einer Vor-Ort-Messung sind die durch die Auspuffanlage des Motors abgegebenen Schadstoffe bei Stillstand und bei Betrieb des Systems auf der Grundlage der Norm EN ISO 8178-2 : 2008 festzustellen und mit den Anforderungen der Richtlinie 97/68/EG und des Kapitels 8a der RheinSchUO zu vergleichen.
13. Die Einbaufirma hat den zuständigen Behörden einen jährlichen Bericht über Ausfälle und Störungen des Systems und eine Bewertung der durch die Anlage erzielten Verbrauchseinsparungen zu übermitteln.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (12) 35 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 9/2012
vom 13. Juli 2012

DAMEN RIVER TANKER 1145 ECO LINER

Das Motortankschiff „Damen River Tanker - 1145 Eco Liner“ (amtliche ID-Nummer 54314 und Registernummer BV 20629A) wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, Nr. 6, Nr. 9, Nr. 11 und Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von Flüssigerdgas gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes erfolgt unter der Aufsicht und Einhaltung der geltenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat (siehe **Anhang 1**) wurde eine umfassende HAZID-Studie vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anhang 2** aufgelisteten Punkte.
5. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks müssen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13530 erfüllen. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben.
6. Das Bunkern des Flüssigerdgas muss unter Einhaltung der im **Anhang 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
7. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach einer erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
8. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anhang 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
9. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.
10. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.

11. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
- a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (12) 37 zu entnehmen.)

PROTOKOLL 21

Zusammensetzung des Sekretariats - Generalsekretär -

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt zur Kenntnis, dass der in der Anlage beigefügte Beschluss zur Ernennung von Herrn Henricus van der WERF zum Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im schriftlichen Verfahren genehmigt wurde.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 31. August 2012, dem Tag des letzten im schriftlichen Verfahren ergangenen Zustimmungsbescheids.

Anlage

Am 31. August 2012 im schriftlichen Verfahren angenommener Beschluss

„Zusammensetzung des Sekretariats - Generalsekretär -

Die Zentralkommission beschließt, Herrn H.A.F. VAN DER WERF mit Wirkung zum 1. September 2012 für eine Amtszeit von vier Jahren und zwei Monaten zum Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu ernennen.“

PROTOKOLL 22

Zusammensetzung des Sekretariats - Stellvertretender Generalsekretär -

Beschluss

Die Zentralkommission beschließt Frau Katrin MOOSBRUGGER mit Wirkung vom 21. Januar 2013 für einen Zeitraum von 4 Jahren zum Stellvertretenden Generalsekretär der Zentralkommission zu ernennen, wobei diese Amtszeit verlängert werden kann.

PROTOKOLL 23

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2012 und vom 31. Dezember 2012 auf den 1. Januar 2013 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2012 sowie vom 31. Dezember 2012 auf den 1. Januar 2013 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 24

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2013 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 25

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 26

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 29. Mai 2013, in Straßburg, statt.