

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2003

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

einschließlich der Anlagen

(2003 - II)

Straßburg, den 26. und 27. November 2003

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (03) 2

HERBSTSITZUNG 2003

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

einschließlich der Anlagen

(2003-II)

Straßburg, den 26. und 27. November 2003

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentral- kommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2: Zusammensetzung der Berufungskammer	1
Protokoll 3: Antrag der Republik Bulgarien auf Einräumung des Status des Beobachterstaates	1
Protokoll 4: Gedankenaustausch mit den Beobachterstaaten	2
Protokoll 5: Vorsitz der Zentralkommission, Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2004-2005	2
Protokoll 6: Verteilung der Arbeiten innerhalb des Sekretariats	2
Protokoll 7: Vorschlag des niederländischen Vorsitzes für eine Prioritäten-festsetzung	2
Protokoll 8: Beziehungen zu der Europäischen Kommission	3
Protokoll 9: Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI)	3
Protokoll 10: Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte	3
Protokoll 11: Übergangsbestimmung bis zur Aufhebung der Dreisprachen- regelung	10
Protokoll 12: Vorschleusungsrecht	10
Protokoll 13: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR	10
Protokoll 14: Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigner in der Binnenschifffahrt (CLNI)	10
Protokoll 15: Entwicklung der Tankschifffahrt	11
Protokoll 16: Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden – Bewerbung der Awes	13
Protokoll 17: Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden – Bewerbung Europa	13
Protokoll 18: Tätigkeit der Beratenden Konferenz	14

III. Wirtschaftsfragen

Protokoll 19: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	14
---	----

IV. Fragen des Umweltschutzes und der Abfallbeseitigung

Protokoll 20: Stand der Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt	24
---	----

Protokoll 21: Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC) - Entgasung von Tankschiffen in der Rheinschifffahrt	24
--	----

V. Verordnungsrechtliche und technische Fragen

Protokoll 22: Änderung der Polizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 und 14.11)	27
--	----

Protokoll 23: Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen worden sind (1999-III-12)	29
--	----

Protokoll 24: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art (§§ 7.02, 24.01, 24.02, 24.06 und Anlage B)	29
--	----

Protokoll 25: Änderungen der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07)	30
--	----

Protokoll 26: Definitive Änderungen der Untersuchungsordnung (Kapitel 24)	32
---	----

Protokoll 27: Abgasemissionen – Einführung von Grenzwerten einer Stufe II (§§ 8a.02, 24.02 und 24.06)	51
---	----

Protokoll 28: Änderung der Verordnung über die Erteilung von Patenten für den Rhein (§ 3.02)	54
--	----

Protokoll 29: Hochwasserschutzprogramm der Niederlande „Raum für den Fluss“	59
---	----

Protokoll 30: Neubau einer Straßenbrücke über den Rhein bei Worms (Rhein-km 443,27)	59
---	----

Protokoll 31: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	63
---	----

VI. Verwaltungsfragen

Protokoll 32: Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2002	87
Protokoll 33: Billigung der Rechnungslegung für das Haushaltsjahr 2002 der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer	87

VII. Verschiedenes

Protokoll 34: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	87
Protokoll 35: Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	88
Protokoll 36: Pressemitteilung	88
Protokoll 37: Zeitpunkt und Ort der nächsten Sitzung	88



CC/R (03) 2 – Final
27. November 2003

Or. : f f/d/nl

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2003 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Berufungskammer

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Antrag der Republik Bulgarien auf Einräumung des Status des Beobachterstaates

Beschluss

Die Zentralkommission,

I.

nach Kenntnisnahme vom Antrag der Republik Bulgarien auf Einräumung des Beobachterstatus,

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

in der Feststellung, dass die Republik Bulgarien erklärt hat, die Regeln für den Status der Beobachterstaaten bei der Zentralkommission zu akzeptieren,

mit Rücksicht darauf, dass die Republik Bulgarien in signifikanter Weise von der europäischen Binnenschifffahrt betroffen ist,

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

beschließt, der Republik Bulgarien den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

II.

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

PROTOKOLL 4

Gedankenaustausch mit den Beobachterstaaten

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

**Vorsitz der Zentralkommission
Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2004-2005**

Beschluss

Die Zentralkommission billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für 2004 – 2005.

Anlage zu Protokoll 5

Ausschüsse	Vorsitzende	Stellvertr. Vorsitzende
Vorbereitender Ausschuss	Präsident der ZKR niederländische Delegation	Vize-Präsidenten der ZKR schweizerische Delegation
Haushaltsausschuss	Präsident der ZKR niederländische Delegation	Vize-Präsident der ZKR schweizerische Delegation
Wirtschaftsausschuss	niederländische Delegation	deutsche Delegation
Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht	belgische Delegation	deutsche Delegation
Ausschuss für gefährliche Güter	belgische Delegation	französische Delegation
Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen	deutsche Delegation	schweizerische Delegation
Polizeiausschuss	schweizerische Delegation	französische Delegation
Untersuchungsausschuss	französische Delegation	deutsche Delegation
Ständiger Technischer Ausschuss	französische Delegation	niederländische Delegation
Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen	deutsche Delegation	schweizerische Delegation

PROTOKOLL 6

Verteilung der Arbeiten innerhalb des Sekretariats

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Vorschlag des niederländischen Vorsitzes für eine Prioritätenfestsetzung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Beziehungen zu der Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte

Beschluss

Die Zentralkommission billigt die Auslegungsprinzipien für die Revidierte Rheinschiffahrtsakte, die diesem Beschluss als Anlage beigefügt sind.

Anlage zu Protokoll 10

1. Die ZKR ist für den Erlass von Vorschriften zuständig, die die Sicherheit und die Förderung der Rheinschiffahrt betreffen.
 - 1.1 Solche Vorschriften, die, mit der Mannheimer Akte in Einklang stehen müssen, können die verschiedensten Bereiche betreffen:
 - 1.1.1 Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit (Artikel 1 MA),
 - 1.1.2 Vorschriften für Schiffe, Schiffsführer und Besatzungen (Artikel 22 und 23 MA),
 - 1.1.3 schiffahrtspolizeiliche Vorschriften (Artikel 32 MA),
 - 1.1.4 Maßnahmen zur Einführung gemeinsamer Vorschriften für die Ausübung der Schifffahrt, soweit sie erlauben, die Schifffahrt zu fördern (Artikel 45 MA),
 - 1.1.5 Verordnungen für Landanlagen, soweit es sich um Maßnahmen handelt, die den vorgenannten Zielen entsprechen.
 - 1.2 Die spezifischen Sicherheitsfragen der Rheinschiffahrt werden grundsätzlich von der ZKR geregelt. Bis auf Ausnahmen sind die ZKR-Vorschriften grundsätzlich abschließend. Innerstaatliche Vorschriften für diese Bereiche betreffen nur Angelegenheiten, die ausschließlich im innerstaatlichen Recht zu regeln sind, die die ZKR ungeregelt lässt oder in denen sie ausdrücklich die Regelungskompetenz an die Vertragsstaaten zurückgegeben hat (Artikel 23 MA).
 - 1.3 Für nicht spezifische Sicherheitsbereiche der Rheinschiffahrt können die Mitgliedstaaten unter dem Vorbehalt, dass dadurch die freie Schifffahrt auf dem Rhein nicht eingeschränkt wird (siehe Nr. 2 unten), unter folgenden Bedingungen Maßnahmen für die Rheinschiffahrt treffen:

- 1.3.1 Die Maßnahmen müssen vereinbar mit den von der ZKR erlassenen Vorschriften sein,
- 1.3.2 Innerstaatliche Vorschriften dürfen weder die Einheit des Schifffahrtsregimes beeinträchtigen noch zu einer Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit führen.
- 1.4 Wird im Rahmen der ZKR eine Vorschrift verabschiedet, so sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, entgegenstehendes innerstaatliches Recht zu beseitigen, falls eine harmonisierende Auslegung nicht möglich ist.
 - 1.4.1 Die Verpflichtungen, die von den Mitgliedstaaten anderen Staaten oder internationalen Organisationen gegenüber eingegangen werden, müssen den (völkerrechtlichen) Pflichten aus der Mannheimer Akte und den im Rahmen der ZKR erlassenen Vorschriften Rechnung tragen,
 - 1.4.2 Die europarechtlichen und sonstigen völkerrechtlichen Pflichten der Mitgliedstaaten sind zu berücksichtigen.
- 2. Die Kernkompetenz der ZKR liegt in der Wahrung der Schifffahrtsfreiheit auf dem Rhein (Artikel 1 Abs. 2 MA).**
 - 2.1 Beschränkungen der Schifffahrtsfreiheit erfolgen durch Vorschriften der Mannheimer Akte oder durch von der ZKR auf Grundlage der Mannheimer Akte gemeinsam erlassene Vorschriften (Artikel 1 MA).
 - 2.2 Die Mitgliedstaaten sind zur Zusammenarbeit in der ZKR verpflichtet, um die gemeinsam erlassenen Vorschriften dem jeweiligen Stand der Technik anzupassen.
 - 2.3 Beschränkungen der freien Schifffahrt liegen insbesondere grundsätzlich vor,**
 - 2.3.1 wenn eine Regelung rheinschifffahrtsspezifisch ist und die Schifffahrtsverhältnisse beeinträchtigt,
 - 2.3.2 wenn Maßnahmen oder Vorschriften zu schweren Störungen der Schifffahrt führen,
 - 2.3.3 wenn für die Nutzer der Wasserstraße ein Gebot oder Verbot besteht, dessen Missachtung mit Sanktionen im Schifffahrtsbereich oder im Bereich einer mit der Schifffahrt direkt verbundenen Tätigkeit geahndet wird,
 - 2.3.4 wenn eine Vorschrift, die nicht direkt die Schifffahrt betrifft (nicht binnenschifffahrtsspezifische Vorschrift), indirekt eine unverhältnismäßige Beschränkung für die Schifffahrt darstellt.
 - 2.4 Beschränkungen der freien Schifffahrt bestehen dagegen insbesondere grundsätzlich nicht**
 - 2.4.1 bei der Anwendung von zivilrechtlichen oder handelsrechtlichen Vorschriften, die sich auf die Binnenschifffahrt beziehen (Beispiel: Regime des Beförderungsvertrags in der Binnenschifffahrt),
 - 2.4.2 bei nicht binnenschifffahrtsspezifischen Vorschriften (Beispiel: Vorschriften allgemeiner Art zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, wie Vorschriften über den Waffenbesitz, die Verwendung gewisser Produkte oder allgemeine sozialrechtliche Vorschriften),
 - 2.4.3 bei kurzfristiger Unterbrechung des Schiffsverkehrs unter den in der Polizeiverordnung festgelegten Bedingungen.

**Kommentar des Sekretariats zu Protokoll 2003-II-10
betreffend die Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte**

Regeln für die Anwendung der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Die Revidierte Rheinschiffahrtsakte legt, den Leitlinien des Wiener Kongresses folgend, das Grundprinzip der Schifffahrtswegfreiheit auf dem Rhein fest (Artikel 1).

Dieser Grundsatz bedeutet, dass Behinderungen der Schifffahrt vermieden oder möglichst reduziert werden, wie

- natürliche Behinderungen, verursacht durch die Nichtverfügbarkeit der Schifffahrtsstraße oder der dazu gehörigen Bauwerke,
- verwaltungs-, steuer- oder zollrechtliche Hemmnisse, insbesondere infolge der Erhebung von Abgaben, welche sich auf die Tatsache der Beschiffung gründen (Artikel 3),
- rechtliche oder verordnungsrechtliche Hemmnisse, die eine eingeschränkte Nutzung der Wasserstraße zur Folge haben.

Zulässig sind lediglich Beschränkungen der Schifffahrt, die nach der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vorgesehen oder von der ZKR beschlossen worden sind.

In ständiger Weise haben die ZKR und ihre Mitgliedstaaten aus diesem Grundprinzip die folgenden daraus hervorgehenden Prinzipien abgeleitet¹:

- Gleichbehandlung (s. Urteil der Berufungskammer vom 10. Februar 2003 in Sachen Herweck). Behandlungsunterschiede sind mit objektiven Elementen zu begründen, die mit der allgemeinen Sicherheit, dem reibungslosen Verkehrsablauf oder dem öffentlichen Interesse zusammenhängen. Sie können nicht aufgrund der Nationalität erfolgen².
- Einheit des Rheinschiffahrtsregimes. Diese setzt den Erlass einheitlicher Regelwerke voraus, die für alle Akteure der Rheinschiffahrt und auf allen Flussabschnitten gelten (vorbehaltlich besonderer schiffahrtspolizeilicher Vorschriften, die aufgrund der Besonderheiten bestimmter Strecken gerechtfertigt sein können).

Um diesen Prinzipien Geltung verschaffen zu können, ist die ZKR³ mit folgenden Kompetenzen ausgestattet worden :

- Umsetzung der vorgenannten Prinzipien durch gemeinsam erlassene Regelwerke (Artikel 1),
- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus für die Schifffahrt und ihr Umfeld,
- Förderung der Prosperität der Rhein- und europäischen Schifffahrt (Artikel 45).

Darüber hinaus besitzt die ZKR die Zuständigkeit, Zusatzprotokolle zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte zu beschließen.

Während die ZKR die aus der Revidierten Rheinschiffahrtsakte hervorgehende Zuständigkeit als internationale Organisation mit Rechtsautonomie ausübt, nimmt sie ihre Kompetenz zur Annahme von Zusatzprotokollen als ständige diplomatische Konferenz wahr.

¹ wie aus dem Beschluss 2001-I-3 zu den Zielsetzungen der ZKR hervorgeht.

² vorbehaltlich der mit Zusatzprotokoll Nr. 2 angenommenen Sondermaßnahmen

³ deren Gründung auf den Wiener Kongress zurückgeht und die damit älter als die Revidierte Rheinschiffahrtsakte ist.

I) Kompetenzen der ZKR als internationale Organisation

Die ZKR übt ihre Kompetenzen im Rahmen ihrer Führungsgremien als eigene Befugnisse aus: Die Beschlüsse werden einstimmig vom Plenum gefasst. Das Besondere an diesen Kompetenzen ist, dass die Beschlüsse, sofern binnen einem Monat kein Einspruch eingelegt wird, für die Mitgliedstaaten verbindlich sind (Artikel 46).

Bei den Kompetenzen der ZKR handelt es sich teils um ausschließliche, teils um mit den Kompetenzen der Mitgliedstaaten konkurrierende Zuständigkeiten. Ihre Wahrnehmung erfolgt unter Berücksichtigung des internationalen Umfelds.

A) Ausschließliche Kompetenzen der ZKR

- 1) Die ausschließliche Zuständigkeit besteht für alle Vorschriften, die möglicherweise eine die freie Schifffahrt auf dem Rhein einschränkende Wirkung haben.

Die Mitgliedstaaten haben der ZKR die Befugnis zum Erlass der für die Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen Vorschriften abgetreten, die alle Regelungen einbeziehen, welche möglicherweise den freien Verkehr auf dem Rhein beeinträchtigen.

Die Mitgliedstaaten sind gehalten, mit der ZKR zusammenzuarbeiten, um die gemeinsamen Regelwerke an den Stand der technischen Entwicklung anzupassen.

- 2) Für jede Art von Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt haben, ist zu untersuchen, ob sie möglicherweise zu Beschränkungen der freien Schifffahrt auf dem Rhein im Sinne der Revidierten Rheinschifffahrtsakte führen.
 - a) Derartige die freie Schifffahrt einschränkende Auswirkungen sind in der Regel bei allen Maßnahmen festzustellen:
 - o die die Schifffahrtsverhältnisse maßgeblich bestimmen oder spezifisch beeinträchtigen. Dies ist insbesondere der Fall bei Vorschriften, die die Anforderungen an Schiffe, Kapitäne und Besatzungen festlegen (Artikel 22 und 23) sowie bei schifffahrtspolizeilichen Vorschriften (Artikel 32);
 - o die eine erhebliche oder unverhältnismäßig starke Behinderung für die Schifffahrt mit sich bringen, selbst wenn sie nicht schifffahrtsspezifisch ist;
 - o die den Nutzern der Wasserstraße bei Ausübung der Schifffahrt oder einer schifffahrtsverwandten Tätigkeit ein Gebot oder Verbot mit Strafandrohung bei Verstoß dagegen auferlegen;
 - b) Derartige Auswirkungen auf die freie Schifffahrt werden in der Regel dagegen nicht verursacht:
 - o durch zivil-, handels- oder sozialrechtliche Vorschriften, deren Missachtung nicht durch ein Schifffahrtsverbot oder die Aussetzung des Schifffahrtsrechts geahndet wird;
 - o durch nichtschifffahrtsspezifische Vorschriften allgemeiner Art, insbesondere im Bereich der öffentlichen Ordnung, Hygiene und Sicherheit;
 - o durch kurzzeitige Unterbrechungen der Schifffahrt, die nicht wiederholt und häufig auftreten.

B) Konkurrierende Kompetenzen der ZKR mit denen ihrer Mitgliedstaaten

Die ZKR besitzt eine Entscheidungsbefugnis in gewissen Fragen, die ausschließt, dass ihre Mitgliedstaaten oder andere Institutionen in denselben Fragen ebenfalls Entscheidungen treffen.

- 1) Hierbei handelt es sich um einen sehr weitgefassten Bereich, der alle sachdienlichen Maßnahmen für die Rhein- und Binnenschifffahrt betrifft. Er umfasst vor allem¹:
 - die Sicherung adäquater wirtschaftlicher Rahmenbedingungen;
 - . Maßnahmen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen;
 - . Marktbeobachtung;
 - . Koordination der Akteure der Wasserstraße;
 - . Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur;
 - . Aufwertung der Schifffahrtsberufe;
 - . Berücksichtigung neuer Technologien;
 - . Unterstützung bei der Erschließung neuer Märkte.
 - die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße
 - . Beitrag zur Verbesserung des Image der Rheinschifffahrt;
 - . Studien, Untersuchungen und Forschung;
 - . Überwachung im Hinblick auf die Verbesserung der Zuverlässigkeit und der Verfügbarkeit der Wasserstraße;
 - . Unterstützung bei der Einbindung der Binnenschifffahrt in den kombinierten Verkehr;
 - . Anpassung der für die Lade- und Löschvorgänge notwendigen Landanlagen.
 - die Harmonisierung der für die Binnenschifffahrt geltenden Rechtsvorschriften auf europäischer und gesamteuropäischer Ebene;
 - die schifffahrtspolizeilichen und Sicherheitsmaßnahmen, die nicht in den ausschließlichen Kompetenzbereich fallen;
 - die Entwicklung von Ausbildungsmaßnahmen für das Schifffahrtspersonal und die Erhöhung der Attraktivität des Berufes in Bereichen außerhalb des ausschließlichen Kompetenzbereichs;
 - die Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen;
 - die Reduzierung von Schadstoffemissionen jeglicher Art durch die Binnenschifffahrt;
 - alle Maßnahmen, die die Integration der Wasserstraße in ein umweltfreundliches Umfeld fördern.
- 2) Spezifische Sicherheitsfragen der Binnenschifffahrt werden für den Rhein in der Regel ausschließlich von der ZKR geregelt. Diese Vorschriften sind bis auf Ausnahmen abschließend. Innerstaatliche Vorschriften in diesem Bereich können Fragen betreffen:
 - . die traditionsgemäß im innerstaatlichen Recht zu regeln sind;
 - . für die die ZKR ausdrücklich die Regelungsbefugnis an die Mitgliedstaaten zurückgegeben hat (Artikel 23).

¹ Diese Liste geht aus dem Beschluss 2001-I-3 zu den Zielen der ZKR hervor.

3) In konkurrierenden Zuständigkeitsbereichen können die Staaten unter folgenden Bedingungen Maßnahmen für die Rheinschifffahrt treffen :

- die Maßnahmen dürfen nicht in Missachtung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte ergehen,
- sie dürfen keine Beschränkung der freien Schifffahrt auf dem Rhein zur Folge haben,
- sie dürfen die Einheit des Rheinschifffahrtsregimes nicht beeinträchtigen, noch zu Diskriminierungen aufgrund der Staatsangehörigkeit führen,
- sie müssen mit den Vorschriften der ZKR vereinbar sein.

Infolgedessen :

- . müssen neue Maßnahmen, die von einem Mitgliedstaat in einem konkurrierenden Zuständigkeitsbereich getroffen werden, die von der ZKR erlassenen Regelwerke beachten;
- . sind die Mitgliedstaaten bei Ergreifung neuer Maßnahmen durch die ZKR in einem konkurrierenden Kompetenzbereich gehalten, gegensätzliche innerstaatliche Regelungen aufzuheben, sofern sich deren Auslegung in einer Weise, dass sie mit der ZKR-Regelung harmonisiert werden können, als unmöglich herausstellt.

Schwierigkeiten gibt es keine, wenn die zum einen von der ZKR und zum anderen von einer konkurrierenden Behörde erlassenen Vorschriften unterschiedliche Fragen betreffen, wenn sie sich ergänzen oder zumindest, wenn sie miteinander vereinbar sind.

C) Kompetenzen der ZKR und internationaler Rahmen

1) Kombination aus Kompetenzen der ZKR und anderen internationalen Kompetenzen

Die Ausübung der ZKR- Kompetenzen muss so erfolgen, dass sie mit den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten oder den Kompetenzen anderer internationaler Organisationen (insbesondere der Europäischen Gemeinschaft) wie folgt vereinbar ist :

- a) Die von den Mitgliedstaaten gegenüber anderen Staaten, anderen internationalen Organisationen oder der Europäischen Gemeinschaft eingegangenen Verpflichtungen müssen den völkerrechtlichen Verpflichtungen Rechnung tragen, die aus der Revidierten Rheinschifffahrtsakte und den im Rahmen der ZKR erlassenen Vorschriften erwachsen (Artikel 30 der Wiener Vertragsrechtkonvention, Artikel 307 des EG- Vertrags).

Die Vertragsparteien der Mannheimer Akte können rechtsgültig Verpflichtungen Dritten gegenüber nur unter Beachtung der Kompetenzen ausschließlicher Art eingehen, die sie an die ZKR abgetreten haben.

- b) Bei Ausübung ihrer Kompetenzen muss die ZKR den Verpflichtungen Rechnung tragen, die die Mitgliedstaaten im Rahmen des Völkerrechts oder im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft übernommen haben:
- Im Bereich der konkurrierenden Kompetenzen muss die ZKR, wenn ein oder mehrere Mitgliedstaaten internationale Verpflichtungen übernommen haben, diesen Verpflichtungen beim Erlass von Vorschriften Rechnung tragen.
 - Im Bereich der ausschließlichen Kompetenzen der ZKR können die Staaten keine internationalen Verpflichtungen eingehen, da die entsprechende Kompetenz auf die ZKR übergegangen ist; die ZKR achtet bei Ausübung ihrer Kompetenzen jedoch darauf, diese mit denen anderer Binnenschifffahrtsinstanzen zu harmonisieren.

2) Aktion der ZKR als internationale Organisation

Die ZKR arbeitet bei Ausübung ihrer Zuständigkeit mit den anderen internationalen Organisationen zusammen. Sie verfügt dazu über die notwendigen rechtlichen Befugnisse (Artikel 44quinquies).

Die ZKR hat in diesem Rahmen ein Sitzabkommen mit der Französischen Republik, eine Kooperationsvereinbarung mit der Europäischen Kommission abgeschlossen und einen Notenwechsel mit anderen Organisationen durchgeführt.

II) Kompetenz der ZKR als ständige diplomatische Konferenz

- A) Die ZKR verfügt von jeher über die Befugnis, in ihrem Kreis die ihr geboten erscheinenden Änderungen an der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vorzunehmen, wobei die endgültige Annahme dieser Änderungen der Unterzeichnung und Ratifikation durch die Mitgliedstaaten unterliegt.

Die Mitgliedstaaten haben der ZKR damit die Befugnis erteilt, alle Änderungsvorhaben an der Revidierten Rheinschifffahrtsakte zu prüfen und zu billigen, bevor sie von den Mitgliedstaaten genehmigt werden.

- B) Die ZKR ist in ihrer Eigenschaft als ständige diplomatische Konferenz der übliche Rahmen, in dem die Mitgliedstaaten sich in allen die Entwicklung der Rheinschiffahrt und der europäischen Binnenschiffahrt betreffenden Fragen absprechen.

In diesem Rahmen können die Mitgliedstaaten :

- gemeinsame Positionen vereinbaren ;
- den Abschluss spezifischer Übereinkommen vorbereiten;
- ein gemeinsames Vorgehen definieren;
- Empfehlungen an ihre jeweiligen Behörden richten;
- spezifische Kooperationsverfahren festlegen.

PROTOKOLL 11

Ergänzende Übergangsbestimmung zur Aufhebung der Dreisprachenregelung

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2003-I-7 betreffend die Abschaffung der Verordnung vom 28. November 1985 über die Erteilung des Dreisprachenstempels oder des Dreisprachenvermerks an Rheinschiffer mit Wirkung vom 1. Januar 2004,

fordert ihre Mitgliedstaaten auf, den Schiffern, die heute Inhaber des Dreisprachenstempels sind, während der Dauer der Gültigkeit dieses Dokuments die damit verbundenen Rechte und Erleichterungen weiterhin einzuräumen.

PROTOKOLL 12

Vorschleusungsrecht

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf das Urteil 415 P-1/03 vom 10. Februar 2003, in dem die Berufungskammer der Zentralkommission ausgeführt hat, dass das Vorrecht auf Schleusung dem Prinzip der Gleichbehandlung als Komponente der Schifffahrtswfreiheit unterliegt, d.h. dass die Einräumung eines Vorrechts nur aus Gründen erlaubt ist, die den Zielen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte (Sicherheit, Leichtigkeit des Verkehrs, volle Ausnutzung der Schleusen) oder dem öffentlichen Interesse entsprechen,

fordert ihren Polizeiausschuss auf zu prüfen, unter welchen Bedingungen die Vorrechte auf Schleusung erteilt werden können, und bis zur nächsten Plenarsitzung einen Vorschlag zur Einräumung von Vorschleusungsrechten zu unterbreiten,

bittet die betroffenen Delegationen, bis zur endgültigen Klärung der anwendbaren Bestimmungen das Notwendige zu veranlassen, damit die in diesem Urteil angeführten Prinzipien eingehalten werden.

PROTOKOLL 13

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 14

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 15

Entwicklung der Tankschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt den Bericht ihres Wirtschaftsausschusses und ihres Ausschusses für gefährliche Güter zur Kenntnis, der diesem Beschluss als Anlage beigelegt ist,

stellt fest,

- dass der Sicherheitsstandard in der Tankschifffahrt auf dem Rhein zwar zu den besten der Welt gehört und den gängigen Risiken gerecht wird, dass aber bestimmte Fragen noch zu vertiefen sind, um die Vorschriften und deren Wirksamkeit weiter zu verbessern,
- dass Neubauten in der Binnentankschifffahrt in Doppelhüllenbauweise gefertigt werden,
- dass in der ZKR Möglichkeiten untersucht werden, um mit anderen Bauweisen oder sonstigen Maßnahmen den Sicherheitsstandard in der Tankschifffahrt auf dem Rhein weiter zu verbessern,

in der Auffassung, dass die Schnittstelle zwischen Schiff und Landanlage sowie die Rolle des menschlichen Faktors bei den Abläufen an dieser Schnittstelle im Rahmen der Überlegungen und der Sicherheitsvorschriften stärkere Berücksichtigung finden sollten,

in der Auffassung, dass die Maßnahmen, die die Sicherheit der betreffenden Beförderungen erhöhen sollen, auch auf ihre wirtschaftlichen Konsequenzen hin untersucht werden sollten,

setzt eine Ad hoc-Gruppe „Schnittstelle Schiff-Land“ aus Sachverständigen der Staaten und anerkannten Gewerbeverbände, welche vom Sekretariat einberufen wird, ein und beauftragt sie:

- die Sicherheit an der Schnittstelle zwischen Schiff und Landanlage auf technologischer, personeller und betrieblicher Ebene zu prüfen und ggf. Vorschläge für die Verbesserung der Vorschriften oder die Arbeitsweise der betroffenen Gewerbetreibenden zu erarbeiten,
- die Ausbildung und den Einsatz von gut geschultem Personal, insbesondere für die Abläufe an der Schnittstelle Schiff-Landanlage, zu prüfen,
- gemeinsam mit den genannten Ausschüssen Bericht zu erstatten,

beauftragt ihren Ausschuss für gefährliche Güter:

- zu prüfen, welche Auswirkungen die jüngsten Unfälle auf die Regelung haben,
- Überlegungen zu der Einführung eines Leitschemas für die Einstufung der Güter nach ihren potentiellen Umweltgefahren fortzuführen,
- ihr Bericht zu erstatten,

beauftragt ihren Wirtschaftsausschuss, seine Analyse der Tankflotte fortzuführen und etwaige Begleitmaßnahmen, die eine ausgewogene Entwicklung dieser Flotte ermöglichen, zu prüfen und ihr Bericht zu erstatten.

Anlage

Anlage zu Protokoll 15

Entwicklung der Tankflotte

Kurzbericht an die Zentralkommission

Infolge des Beschlusses 2003-I-14 haben der Wirtschaftsausschuss und der Ausschuss für gefährliche Güter die Sicherheitsmaßnahmen und deren Umsetzung in der Tankschifffahrt untersucht, um so nach etwaigen Möglichkeiten für eine Verbesserung der Sicherheit dieser Verkehrsart zu suchen. An diesen Untersuchungen sind die direkt betroffenen Fachverbände beteiligt worden. Im folgenden werden die Ergebnisse dieser Untersuchung zusammengefasst wiedergegeben und die vorgeschlagenen Maßnahmen vorgestellt.

1. Das Sicherheitsniveau auf dem Rhein im Bereich der Tankschifffahrt wird in der Regel als zufriedenstellend bezeichnet und gehört zu den weltweit besten. Die unterbreiteten Vorschläge und die festgesetzten Prioritäten dienen dem Erhalt dieser Spitzenstellung und stellen keine Reaktion auf offenkundige Defizite dar. Ihre Berücksichtigung erscheint dennoch wünschenswert, um eine Reihe von Problemen betrieblicher und/oder verordnungsrechtlicher Art zu beheben.

2. Aus Erfahrungen ist bekannt, wie sensibel die Schnittstelle zwischen Schiff und Landanlage ist, wo beim Gefahrgutumschlag zwei komplexe Systeme miteinander verbunden werden. Diese Schnittstelle erfordert erhöhte Aufmerksamkeit sowohl hinsichtlich der Verfahren, Techniken und Modalitäten als auch hinsichtlich der Merkmale der beidseitigen Anlagen. Eine verstärkte Berücksichtigung dieser Problematik in der internationalen Regelung und in den Normen betrieblicher Art könnte sich als notwendig erweisen. Die laufenden Untersuchungen über die jüngsten schweren Unfälle könnten vertieft werden. Eine Bestandsaufnahme der betrieblichen Unvereinbarkeiten und Ungenauigkeiten dürfte hilfreich bei der Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten sein.

3. Trotz des Einsatzes sehr fortschrittlicher, aber auch sehr komplexer Technologien kommt dem menschlichen Faktor bei den Abläufen an der Schnittstelle Schiff/Landanlage eine zentrale Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang ergeben sich mehrere Fragen: Inhalt der Fachausbildung des Personals, Anzahl der Personen mit entsprechender Ausbildung beiderseits der Schnittstelle, Aufteilung der Arbeit zwischen Schifffahrt und Umschlag. Überlegungen wären zu der Frage anzustellen, inwieweit in den Personalvorschriften nicht nur nautische Fragen, sondern auch die Abläufe an Land im Zusammenhang mit der Schnittstelle geregelt werden könnten.

4. Aufgrund des bereits erreichten hohen Sicherheitsniveaus in der Rheinschifffahrt ist die Tankschifffahrt weniger auf Schutzmaßnahmen, wie die Doppelhülle, angewiesen. Wie die auf dem Markt feststellbaren Tendenzen zeigen, ist jedoch damit zu rechnen, dass die Industrien verstärkt auf Schiffe dieser Bauweise zurückgreifen werden. Die Folge hieraus wäre eine Schwächung der Wettbewerbsposition der Einhüllenschiffe. Dieser unabwendbare Trend könnte durch politische Impulse noch beschleunigt werden. Anhand einer Analyse in Form von Szenarien dürfte es möglich sein, Voraussagen bezüglich der Konsequenzen hieraus für das betroffene Gewerbe zu treffen. Nachgedacht werden sollte über etwaige verordnungsrechtliche Maßnahmen, durch die eine ausgewogene Entwicklung der Tankflotte sichergestellt werden könnte.

5. Nach den Erfahrungen der zuständigen Behörden scheint das Altern der Tankflotte keine Gefahr für die allgemeine Sicherheit darzustellen. Die geltenden Bestimmungen dürften ausreichen, um einen guten allgemeinen Zustand der Flotte sicher zu stellen. Der Grund hierfür ist, dass von den Schiffseigentümern nach einer bestimmten Nutzungsdauer ganze Schiffsteile ausgewechselt werden. Dieser Besonderheit ist bei der Beurteilung des Alters der Flotte und der Flottenerfassung verstärkt Rechnung zu tragen.

PROTOKOLL 16

Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden

Bewerbung der AWES

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

unter Bezugnahme auf den Akkreditierungsantrag der Association of European Shipbuilders and Shiprepairers (AWES) vom 20. Januar 2003, mit dem diese sich zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes verpflichtet,

angesichts der Tatsache, dass AWES auf internationaler Ebene repräsentativ für den Sektor der Schiffsklassifikationsgesellschaften,

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

- Fortschreibung und Harmonisierung sicherheitstechnischer Vorschriften für Binnenschiffe auf europäischer Ebene;
- Untersuchungen im technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Bereich betreffend die Binnenschiffe;
- Beitrag zur Verbesserung des Image der Binnenschifffahrt;

beauftragt ihren Generalsekretär, der AWES diesen Beschluss zu übermitteln.

PROTOKOLL 17

Akkreditierung von nichtstaatlichen Verbänden

Bewerbung EUROPIA

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

unter Bezugnahme auf den Akkreditierungsantrag der Vereinigung der Europäischen Erdölindustrie (EUROPIA) vom 6. März 2003 und dessen Schreiben vom 14. Mai 2003, mit dem dieser sich zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes verpflichtet,

angesichts der Tatsache, dass EUROPIA auf europäischer Ebene repräsentativ für die Verladerschaft und Kunden der europäischen chemischen Industrie ist;

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

- Fortschreibung der technischen Vorschriften, insbesondere im Gefahrguttransport;
- Begrenzung von Schadstoffemissionen aus dem Ladungsbereich und Berücksichtigung des Umweltschutzes an der Schnittstelle Schiff-Land;
- Bearbeitung wirtschaftlicher und statistischer Fragen im Zusammenhang mit der Beförderung von Mineralölprodukte;
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt und der Marktzugangsbedingungen für die Beförderung von Mineralölprodukte;
- Untersuchungen zur technologischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt;
- Harmonisierung und Fortentwicklung der Rechtsnormen für den Binnenschifftransport, insbesondere im Bereich des Haftungs- und Versicherungsrechts für Gefahrgüter;
- Integration von Zertifizierungsverfahren in Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Schiffe;

beauftragt ihren Generalsekretär, EUROPIA diesen Beschluss zu übermitteln.

PROTOKOLL 18

Tätigkeit der beratenden Konferenz

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Anhörung des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das erste Halbjahr 2003.

Anlage

Anlage zu Protokoll 19

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

1. Halbjahr 2003

I Allgemein

a) Allgemeine Lage

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2003 ist gegenüber dem Vorjahrszeitraum die Beförderungsmenge um 1,8 % und die Beförderungsleistung um 2 % gestiegen. Diese Entwicklung ist um so beachtenswerter, als sich im selben Zeitraum das Wirtschaftswachstum in Europa verlangsamt und die Wasserführung zuweilen eine volle Abladung der Schiffe nicht zugelassen hat. Allerdings waren die Entwicklungen in den Sektoren, aus denen die beförderten Güter kamen, sehr unterschiedlich.

b) Wasserführung

Obwohl das Jahr noch nicht ganz abgelaufen ist, zeichnet es sich bereits durch stark ausgeprägte Wasserstände aus. In der ersten Hälfte des Monats Januar musste die Schifffahrt an mehreren Tagen auf dem Mittelrhein eingestellt werden und der Wasserstand fiel erst Mitte Januar wieder unter die Hochwassermarken ab. Danach schwankten die Wasserstände entsprechend der Niederschlagshäufigkeit, mit einem allgemeinen Trend zu sinkenden Wasserständen, der sich infolge fehlender Niederschläge Ende des Halbjahres noch verstärkte. Seither hat die große Trockenheit im Sommer und zu Beginn des Herbstes zu einer außergewöhnlich starken und langanhaltenden Wasserstandsabsenkung geführt, die eine deutliche Reduzierung der Ladekapazitäten der Schiffe zur Folge hatte. So wurden im September Wasserstände mit nur 34 cm am Pegel Kaub registriert, was einer Abladetiefe von 1,50 m und dem Tiefstpunkt seit Wasserstandsaufnahme entspricht. Dies machte die Fahrt großer Doppelhüllenschiffe unmöglich. Die Kontinuität des Binnenschiffsverkehrs war während dieser Zeit jedoch nicht gefährdet.

c) Bunkerpreise

Im ersten Halbjahr 2003 lagen die Treibstoffpreise insgesamt betrachtet im Durchschnitt um 2,5 €/ 100 l über dem Vorjahresniveau. In den ersten drei Monaten des Jahres wurden Preise von über 38 €/ 100 l registriert. Erst im April, als sich die Lage im Irak wieder etwas beruhigt hatte, war eine Verbilligung der Preise um 8 €/ 100 l feststellbar, die sich bis zum Sommer fortsetzte.

II Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

In der Trockenschifffahrt wies die Beförderungsnachfrage in den einzelnen Wirtschaftssektoren sehr unterschiedliche Entwicklungen auf.

Landwirtschaftssektor

In diesem Sektor vermochte die steigende Beförderungsmenge für Nahrungs- und Futtermittel (+ 1,1 %) die Abnahme bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen (- 3,2 %) nicht auszugleichen. Deutliche Einbußen verbuchte die Beförderung von Düngemitteln, die mengenmäßig 10,2% und bei der Beförderungsleistung 14,4 % verlor. Diese Entwicklung lässt sich mit dem saisonalen Charakter dieser Beförderungen erklären.

Stahlsektor

Zu Beginn des Jahres 2003 erholte sich die wirtschaftliche Lage in den einzelnen Sektoren weiter, wie der starke Anstieg bei der Beförderung von Erzen und Metallabfällen belegt, die gegenüber dem ersten Halbjahr 2002 mengenmäßig um rund 11% zulegen konnte.

Gleichzeitig entwickelten sich die Importe von Metallerzeugnissen zu Berg, die bereits im Jahre 2002 eine fallende Tendenz aufwiesen, weiter rückläufig. Für die Exporte konnten, wie vorhersehbar war, Zuwächse verzeichnet werden.

Energiesektor: Kohle

Im ersten Halbjahr 2003 nahm die Beförderungsmenge bei Kohle auf dem traditionellen Rhein in der Größenordnung von 4 % ab. Während die Kesselkohleimporte in diesem Zeitraum stagnierten, sind vor allem die Koksimporte nach Deutschland deutlich zurückgegangen. Für das Jahr 2003 dürften die deutschen Kohleimporte leicht unter dem Niveau des Jahres 2002 liegen.

Sand, Kies, Steine, Bau und Erden

Die Baustoffbeförderung war mit einem Mengenverlust von 3 % weiter rückläufig. Die Ursachen hierfür sind vorwiegend struktureller Art und liegen in der Schließung der Abbauorte. Ein weiterer allerdings konjunktureller Grund ist die anhaltende schleppende Konjunktur im deutschen Baugewerbe und der begrenzte Umfang verfügbaren Laderaums für diese Art Beförderungen.

b) Frachtniveau

In den Monaten Januar und Februar bewegten sich die Frachten auf einem recht niedrigen Niveau, da die Beförderungsnachfrage relativ gering war. Im Frühjahr führte die schwache Wasserführung vorübergehend zu einem leichten Anstieg der Frachten, der allerdings keine Auswirkungen auf die Ertragslage hatte, da eine volle Abladung der Schiffe nicht möglich war. Im Laufe des Sommers hielten sich die Frachten weiterhin auf einem hohen Niveau, was direkt auf die schwache Wasserführung zurückzuführen war.

c) Containerverkehr

Der Containerverkehr verbuchte im ersten Halbjahr 2003 kräftige Zuwächse. Auf dem traditionellen Rhein betrug das Wachstum in Tonnen über 15 % und erreichte 11 % für leere Container und 13% für beladene Container. Damit ist die Zunahme für die beladenen Container stärker ausgefallen, was ein Anzeichen dafür sein könnte, dass insbesondere für die Beförderung beladener Container ins Hinterland verstärkt auf Binnenschiffe zurückgegriffen wird. Dieser deutliche Anstieg des Containerverkehrs auf dem Rhein spiegelt die Entwicklung der Umschlagstätigkeit in den Seehäfen wider. Der Marktanteil der Wasserstraße scheint weiter zu wachsen, da die Wachstumsrate auf dem Rhein über derjenigen der Seehäfenumschläge liegt.

III Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Im Bereich der Tankschifffahrt lässt sich eine globale Zunahme bei dem Transportvolumen feststellen.

Erdölerzeugnisse

Im Berichtshalbjahr stieg die Beförderungsmenge von Erdölerzeugnissen auf dem Traditionellen Rhein um rund 3,3%. Vor allem ab April wurde eine stärkere Verkehrsnachfrage registriert, insbesondere nachdem der Sommertreibstoff auf den Markt gekommen war. Dieser Anstieg war für die Beförderungsmengen von Benzin und Dieselkraftstoff zwischen den Seehäfen und dem Ruhrgebiet besonders deutlich. Am Oberrhein waren die Beförderungsmengen eher rückläufig. Bis zum Sommer blieb die Nachfrage relativ rege, trotz schwankender hoher Preisen auf dem Erdölmarkt.

Chemiesektor

Die chemischen Erzeugnisse wiesen ein Wachstum von 1,6 % bei der Beförderungsmenge und von 3,5 % bei der Beförderungsleistung auf, was auf eine gewisse Erholung dieses Wirtschaftssektors hindeutet. Trotzdem erwartet die chemische Industrie für das Jahr 2003 in Europa lediglich ein Wachstum um 0,7 % für diesen Sektor, wobei die bisherigen Prognosen nach unten korrigiert worden sind.

b) Frachtniveau

Zu Beginn des Jahres bewegten sich die Frachten angesichts der schwachen Verkehrsnachfrage auf einem sehr niedrigen Niveau. Ende Februar begannen die Frachtraten zu steigen, was hauptsächlich auf die geringe Wasserführung und im März dann auf die Lieferung des Sommertreibstoffes zurückzuführen war. Dieser Trend hat sich im April und vor allem im Mai, als kurzzeitig Kapazitätsengpässe auftraten und damit einen kräftigen Anstieg des Frachtniveaus auslösten, verstärkt. Im Sommer zeigten sich die Frachten aufgrund der Wasserführung äußerst volatil. Wie bereits im Falle der Trockenschiffahrt haben die niedrigen Wasserstände auch hier zu einer Verbesserung der Frachtraten geführt, die nicht als Verbesserung der konjunkturellen Situation zu werten ist.

IV Entwicklung des Laderaumangebots

Vergleicht man die aus dem Markt genommenen Kapazitäten mit den Neuzugängen der ersten neun Monate des Jahres 2003, so wird deutlich, dass die Neuzugänge weit über den vom Markt genommenen Kapazitäten liegen. Dies gilt sowohl für die Trockengüterflotte als auch für die Tankflotte. Ein Vergleich mit den Vorjahren offenbart einen deutlichen Schnitt bei den Investitionen und dem Investitionsschwund, denn die Abwrackungen alten Laderaums haben sich stark verringert und die Neubauten signifikant zugenommen. Es handelt sich hier ganz offensichtlich um die ersten Auswirkungen, die nach dem Auslaufen der Strukturbereinigungsmaßnahmen zum 29. April 2003 feststellbar sind.

V Schlussbemerkungen und Aussichten

Im Sommer und Frühherbst, als der Rhein außergewöhnlich starkes Niedrigwasser führte, herrschten extreme Wasserstandsbedingungen. Die Rheinschiffahrt konnte trotzdem in dieser Situation ihre Zuverlässigkeit als Verkehrsträger unter Beweis stellen, denn zu keiner Zeit ist es zu Einstellungen des Schiffsverkehrs gekommen, auch wenn Abladebeschränkungen hingenommen werden mussten. Dies war unter anderem deshalb möglich, weil Reservekapazitäten, die hauptsächlich aus Schiffen mit geringem Tiefgang bestanden, eingesetzt wurden.

Die Frachten wiesen in dieser Zeit eine starke Volatilität auf, mit extremen Ausschlägen besonders in der Tankschiffahrt, da auf diesem Markt wenig langfristige Beförderungsverträge abgeschlossen werden.

Während der Containerverkehr im ersten Halbjahr 2003 starke Zuwächse verzeichnete, sahen sich im Sommer und Herbst zahlreiche Beförderungsunternehmen wegen dem Niedrigwasser gezwungen, ihre Aktivitäten zu reduzieren und die Beförderungen sogar zum Teil für gewisse Strecken auf der Straße oder Schiene abzuwickeln, um ihre Verträge erfüllen zu können. Dies führte zur Verschlechterung ihrer Ertragslage, und die Niedrigwasserzuschläge, die erst später gezahlt wurden, konnten die entstandenen Mehrbelastungen nur zum Teil ausgleichen.

Wie wichtig die Binnenschiffahrt für den Massenguttransport ist, hat sich in dieser Situation bestätigt, denn es war äußerst schwierig, bei anderen Landverkehrsträgern rasch alternative Beförderungsmöglichkeiten in ausreichender Kapazität zu finden.

Zu den Schiffskapazitäten ist festzustellen, dass mit dem Wegfall der Alt-für-Neu-Regelung die neu in Betrieb genommenen Kapazitäten zugenommen haben, während parallel dazu der aus dem Verkehr gezogene Laderaum stark zurückgegangen ist.

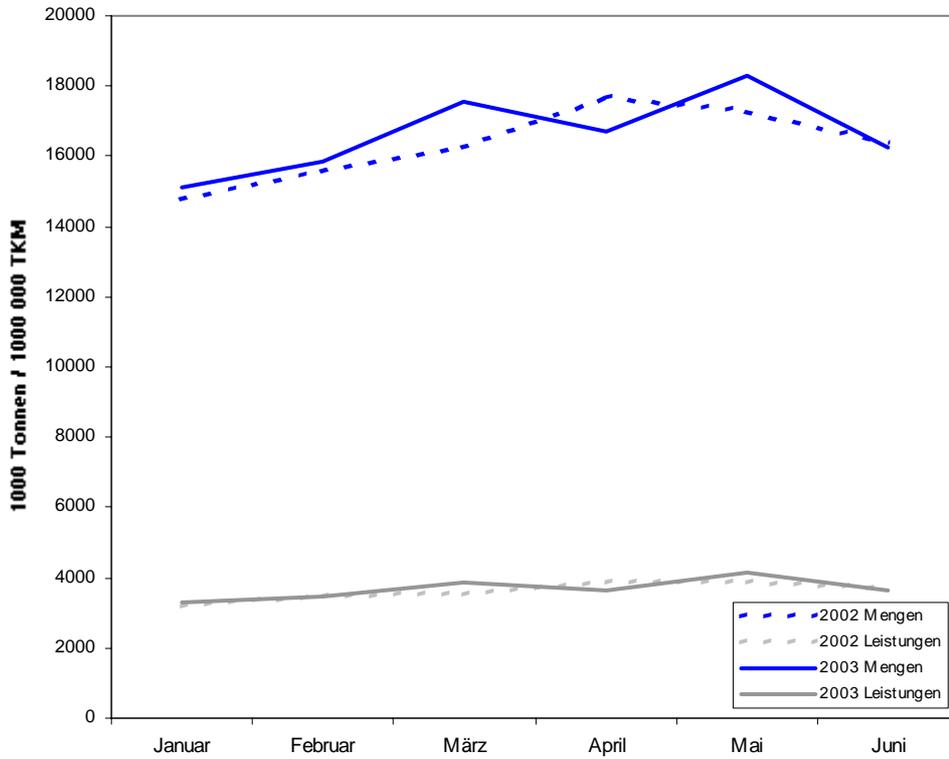
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

1. Halbjahr 2003	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4714	1132	3380	893	1335	239
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5630	1408	2103	434	3528	973
2 Feste mineralische Brennstoffe	12182	2738	253	26	11929	2712
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16831	4626	2821	629	14010	3997
4 Erze u. Metallabfälle	18090	2272	1180	181	16912	2092
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5830	1193	3496	602	2334	592
6 Steine, Erden u. Baustoffe	19386	3866	14541	2942	4845	924
7 Düngemittel	2471	652	887	236	1584	414
8 Chemische Erzeugnisse	7422	1660	2920	511	4504	1148
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8164	2574	5280	1616	2884	959
99 darunter besondere Transportgüter	7432	2427	4740	1494	2692	933
Total	100720	22121	36861	8070	63865	14050

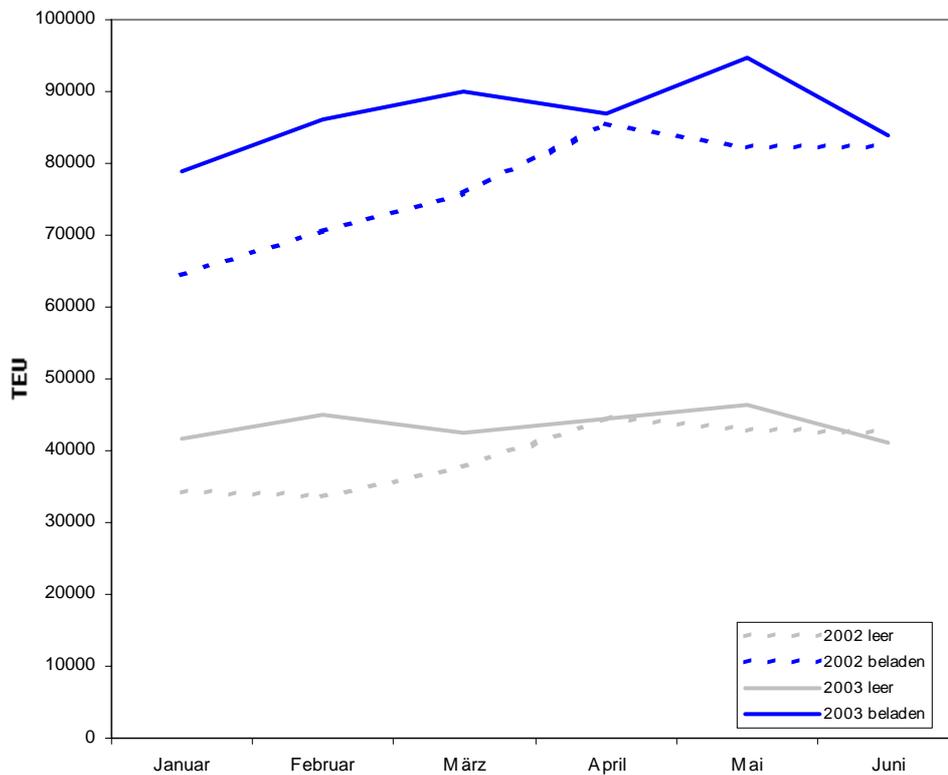
1. Halbjahr 2002	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4870	1265	3442	953	1428	312
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5565	1321	1965	346	3601	974
2 Feste mineralische Brennstoffe	12686	2844	219	24	12467	2820
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16292	4580	2501	533	13791	4046
4 Erze u. Metallabfälle	16489	1945	1254	190	15236	1756
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5868	1208	3353	530	2515	678
6 Steine, Erden u. Baustoffe	20010	3921	15558	3055	4452	866
7 Düngemittel	2752	762	1112	340	1640	421
8 Chemische Erzeugnisse	7302	1604	2771	433	4532	1171
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	7074	2227	4685	1446	2389	781
99 darunter besondere Transportgüter	6449	2110	4231	1353	2218	757
Total	98908	21677	36860	7850	62051	13825

Entwicklung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2002 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-3,20	-10,51	-1,80	-6,30	-6,51	-23,40
1 Nahrungs- u. Futtermittel	1,17	6,59	7,02	25,43	-2,03	-0,10
2 Feste mineralische Brennstoffe	-3,97	-3,73	15,53	8,33	-4,32	-3,83
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	3,31	1,00	12,79	18,01	1,59	-1,21
4 Erze u. Metallabfälle	9,71	16,81	-5,90	-4,74	11,00	19,13
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	-0,65	-1,24	4,26	13,58	-7,20	-12,68
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-3,12	-1,40	-6,54	-3,70	8,83	6,70
7 Düngemittel	-10,21	-14,44	-20,23	-30,59	-3,41	-1,66
8 Chemische Erzeugnisse	1,64	3,49	5,38	18,01	-0,62	-1,96
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	15,41	15,58	12,70	11,76	20,72	22,79
99 darunter besondere Transportgüter	15,24	15,02	12,03	10,42	21,37	23,25
Total	1,83	2,05	0,00	2,80	2,92	1,63

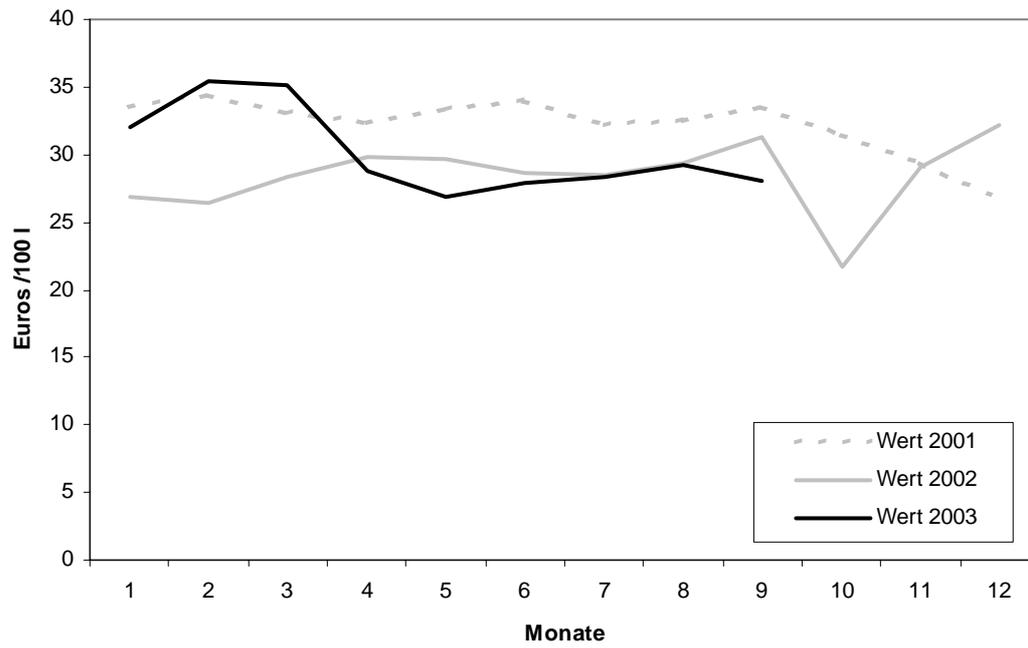
Entwicklung der beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen



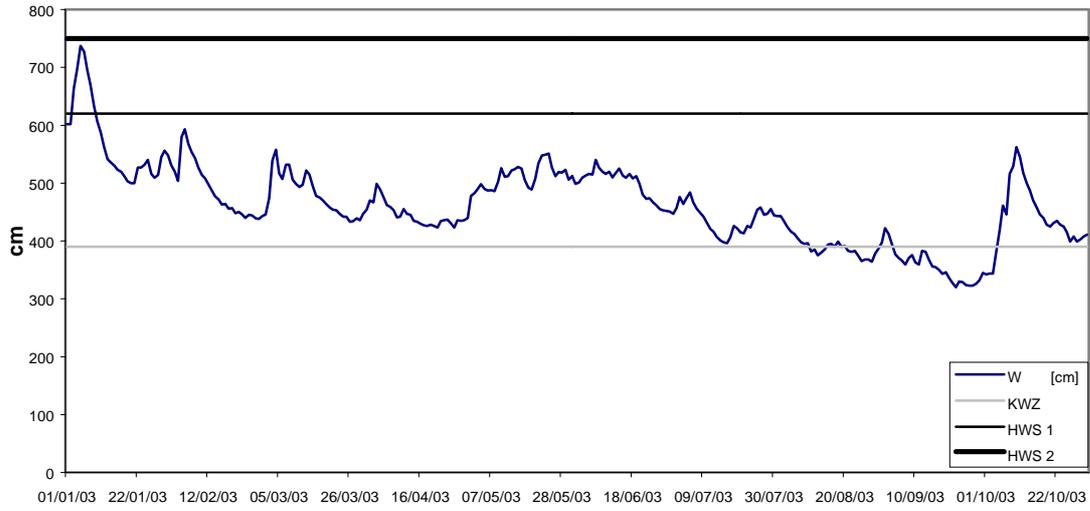
Monatliche Entwicklung der Containerbeförderungen



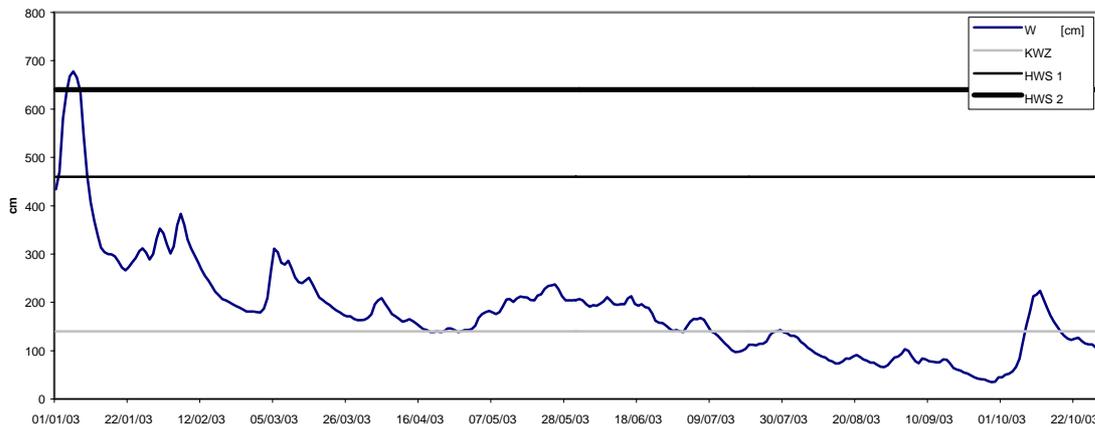
Entwicklung der Gasölpreise



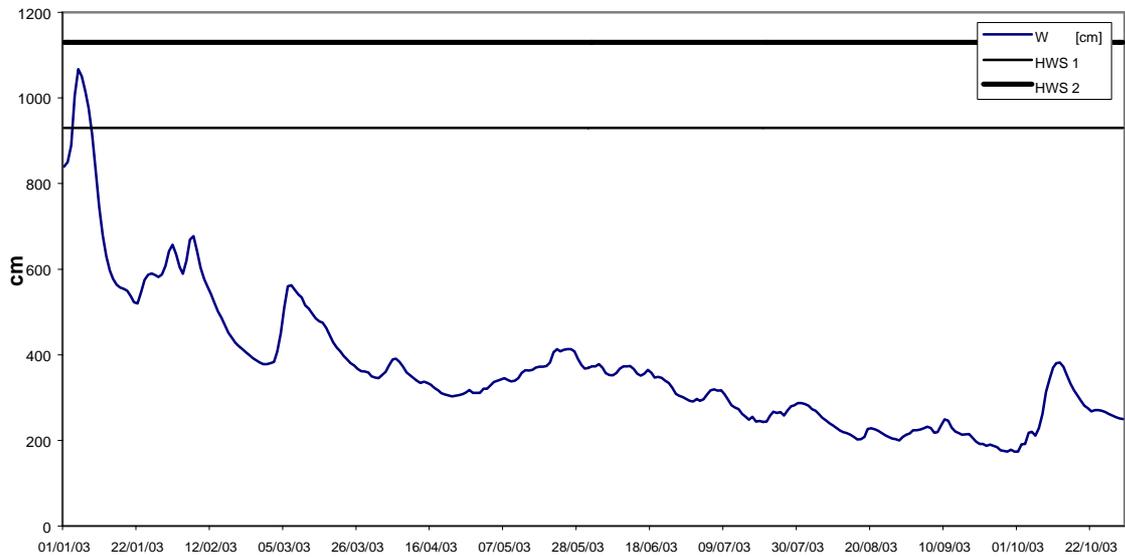
Wasserstände in Maxau



Wasserstände in Kaub



Wasserstände in Ruhrort



Inbetriebnahme von Neubauten von Januar bis Ende September 2003

Quelle : Nationale Abwrackfonds

Flotte	Motorgüterschiffe		Güterschubleichter		Tankmotorschiffe		Tankschubleichter		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Leistung
Deutschland	1	3206	2	4540	2	4281	0	0	0	0
Belgien	5	12485	4	2478	0	0	0	0	1	237
Frankreich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Niederlande	40	107641	15	35272	21	60494	0	0	0	0
Schweiz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	46	123332	21	42290	23	64775	0	0	1	237

Abwrackungen von Januar bis Ende September 2003

Quelle : Nationale Abwrackfonds

Flotte	Motorgüterschiffe		Güterschubleichter		Tankmotorschiffe		Tankschubleichter		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Leistung
Deutschland	2	1703	4	1709	0	0	0	0	0	0
Belgien	9	6486	0	0	1	541	1	588	1	740
Frankreich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Niederlande	10	8155	2	1778	4	3758	0	0	0	0
Schweiz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	19	14641	2	1778	5	4299	1	588	1	740

Neubauten

	Trockenschifffahrt		Tankschifffahrt		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	KW
Jahresmittelwert zwischen 1989 et 1998 (UE)	30	67334	12,00	24648	1,00	1745
in 2001	86	180655	9	18170	1	1474
<i>Abstand 2001 / Mittelw. in %</i>	186,67	168,30	-25,00	-26,28	0,00	-15,53
in 2002	69	136270	17	41163	2	2241
<i>Abstand 2002 / Mittelw. in %</i>	130,00	102,38	41,67	67,00	100,00	28,42
in 2003 (9 Monate)	67	165622	23	64775	1	237
<i>Abstand 2003 / Mittelw. in %</i>	123,33	145,97	91,67	162,80	0,00	-86,42
Total 2001 - 2003	222	482547	49	124108	4	3952

Abwrackungen

	Trockenschifffahrt		Tankschifffahrt		Schubboote	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	KW
Jahresmittelwert zwischen 1990 et 1998 (UE)	372	253188	68	67824	17	12741
in 2001	196	155964	26	27194	2	848
<i>Abstand 2001 / Mittelw. in %</i>	-47,31	-38,40	-61,76	-59,91	-88,24	-93,34
in 2002	86	94843	28	29875	3	1175
<i>Abstand 2002 / Mittelw. in %</i>	-76,88	-62,54	-58,82	-55,95	-82,35	-90,78
in 2003 (9 Monate)	21	16419	6	4887	1	740
<i>Abstand 2003 / Mittelw. in %</i>	-94,35	-93,52	-91,18	-92,79	-94,12	-94,19
Total 2001 - 2003	303	267226	60	61956	6	2763

PROTOKOLL 20

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis des Berichts der Vorsitzenden des Ausschusses für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt.

PROTOKOLL 21

Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbinden (VOC) Entgasung von Tankschiffen in der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-11,

nimmt Kenntnis von dem in der Anlage beigefügten Bericht ihrer Ad hoc-Arbeitsgruppe „Entgasung der Tankschiffe“,

begrüßt die von den Gewerbetreibenden ergriffenen Initiativen zur Begrenzung der Emissionen von VOC-Dämpfen in die Luft,

in der Auffassung, dass eine Angleichung der Rechtsvorschriften über die Umsetzung der internationalen Normen in einzelstaatliches Recht angesichts der gesetzten Ziele unerlässlich ist,

bestrebt, die Einheit des Rheinschifffahrtsregimes zu wahren,

fordert ihre Delegationen auf, dem Sekretariat Mitteilung über Gesetzestexte für das VOC-Entgasungsverbot zu machen,

bittet ihren Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen, zwecks Harmonisierung die einzelstaatlichen Bestimmungen über das Entgasen von VOC-Produkten zu gegebener Zeit zu prüfen und zu untersuchen, ob eine Aufnahme der Bestimmungen über die Behandlung von gasförmigen Ladungsrückständen in das Abfallübereinkommen vom 9. September 1996 möglich ist,

bittet ihren Ausschuss für gefährliche Güter, die Aufnahme der Bestimmungen betreffend die Registrierung der beförderten Ladungen und die Zulassung der Nachlenzsysteme in das ADNR sowie die Anpassung der Entgasungsbestimmungen an die von den Mitgliedstaaten verabschiedeten neuen Normen zu prüfen.

Anlage

Anlage zu Protokoll 21

Bericht an die Zentralkommission über die Behandlung von VOC- Produkten

1. Mit der Richtlinie 94/63 EG werden die Mitgliedstaaten aufgerufen, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um bei der Verteilung von Ottokraftstoffen in der logistischen Kette zwischen Raffinerien und Verbrauchern die Dämpfemissionen in die Luft zu vermindern. Für die Beförderung mit Binnenschiffen wird in der Richtlinie eine Ausnahme vorgesehen: Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, bei Ladungswechsel eine Ventilierung der Benzindämpfe in die Luft zu erlauben. Vor mehreren Jahren zeigte sich, dass die Mitgliedstaaten der ZKR diese Möglichkeit, bei Ladungswechsel Ventilierungen (oder Entgasungen) zu gestatten, unterschiedlich umgesetzt haben.
2. Mit dem Ziel, die einzelstaatlichen Gesetzgebungen möglichst zu harmonisieren, haben in der VOC-Ad hoc-Gruppe eingehende Abstimmungen zwischen den Vertretern der Mitgliedstaaten und dem Gewerbe über die Art und Weise stattgefunden, wie die Richtlinie in das nationale Recht der Staaten umgesetzt und wie dabei praktisch vorgegangen werden kann.
3. Die zwischen den betroffenen Gewerbebezügen getroffene Vereinbarung (Juni 2001) stellte dabei eine wichtige Zwischenetappe dar. So wurde vereinbart, dass Folgeladungen von Gütern ohne Entgasung zulässig sind, wenn diese Güter miteinander kompatibel sind. Natürlich sind dabei Rahmenbedingungen einzuhalten, um ein optimales Entleeren der Tanks und eine adäquate Registrierung der beförderten Ladungen sicherzustellen. Diese Vereinbarung scheint den Erwartungen gerecht zu werden und soll bereits zu einer nennenswerten Reduzierung der Entgasungen in die Luft geführt haben. Keine der betroffenen Parteien hat zu der vereinbarten Kompatibilitätsliste Vorbehalte angemeldet.
4. Mittlerweile haben die Mitgliedstaaten, die gleichzeitig Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft sind, die Richtlinie in ihr nationales Recht umgesetzt (oder deren Umsetzung angekündigt). Dabei wurde in den einzelnen Ländern wie folgt vorgegangen :
 - a) In Deutschland gilt ab 2006 eine strenge Regelung, die das Entgasen von Tankschiffen, welche Ottokraftstoffe befördert haben, verbietet, wobei die Möglichkeit besteht, in Einzelfällen Ausnahmen zu gestatten; dabei unterliegen die Entleerung und Befüllung der Tanks ebenfalls dem Ventilierungsverbot für Ottokraftstoffe in die Luft. Daher ist der Einsatz entweder von Gaspendelleitungen oder von VRU- Anlagen erforderlich. Gegenstand dieser Regelung sind Ottokraftstoffe ohne genauere Angaben. Ein Tank mit einer Restdampfkonzentration von $< 3,5 \text{ g/m}^3$ wird im Rahmen dieser Regelung als gasfrei betrachtet. Bis zum Inkrafttreten dieser Vorschrift gilt eine Übergangsregelung, nach der beim Ladungswechsel das Ventilieren in die Luft in besonderen Situationen gestattet ist.
 - b) Ab dem gleichen Zeitpunkt (2006) tritt in den Niederlanden eine vergleichbare Vorschrift in Kraft. Sie gilt für Produkte der UN Nummer 1203, was der in Deutschland geltenden Definition entspricht. Die Niederlande haben ebenfalls angekündigt, dass sie eine Übergangsregelung nach deutschem Muster einführen werden.
 - c) In Belgien wurde die Gemeinschaftsrichtlinie am 1. November 2001 in innerstaatliches Recht umgesetzt. Die Landesbehörde hat die Möglichkeit, Ausnahmen zu gestatten, doch nach vorliegenden Informationen wird von dieser Möglichkeit kein Gebrauch gemacht. Daraus ergibt sich faktisch ein allgemeines Entgasungsverbot.
 - d) Frankreich hat die Richtlinie durch Dekrete aus den Jahren 1995 und 1998 in französisches Recht umgesetzt. Da die französischen Behörden keine Gebiete ausgewiesen haben, in denen das Entgasen gestattet ist, bedeutet das faktisch ebenfalls ein Entgasungsverbot im gesamten französischen Hoheitsgebiet. Weitere Informationen liegen nicht vor.
5. In der Schweiz kommt das ADNR zur Anwendung, wonach Entgasungen bis auf Ballungszentren gestattet sind. Daraus ergibt sich für dieses Land faktisch ebenfalls ein allgemeines Verbot.
6. Deutschland und die Niederlande erwägen darüber hinaus, die Regelung für Benzindämpfe (wie sie ab 2006 anzuwenden ist) auch auf andere umweltschädliche VOC-Dämpfe, unter anderem auf Nafta auszudehnen. Die Überlegungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

7. In keinem der Länder gibt es eine betriebsbereite Anlage zur Behandlung von Benzindämpfen, die geeignet ist, Tankschiffe gasfrei zu machen (Entgasungsanlage) Die bestehenden Anlagen sind für die Behandlung von Dämpfen konzipiert, die beim Befüllen der Schiffstanks freiwerden.
8. Die Beförderung in Tankschiffen ab 1. Januar 2006 und insbesondere die Notwendigkeit zur Bereitstellung von adäquaten Entgasungseinrichtungen waren Gegenstand eingehender Überlegungen. Ausgehend von den bestehenden Beförderungsströmen in dem Segment der leichten Erdölprodukte (rd. 80 % des Tankverkehrs) sind die feststellbaren Tendenzen seit Abschluss der gemeinsamen Vereinbarung analysiert und für die Zeit nach 2005 hochgerechnet worden. Die Situation, die sich hiernach ergibt, scheint die Erwartung zu bestätigen, dass Entgasungen weitgehend vermieden werden können, indem entweder verstärkt Einheitstransporte, bei denen kein Ladungswechsel anfällt, durchgeführt werden, oder nach der Kompatibilitätsliste vorgegangen wird, die ermöglicht, die notwendige betriebliche Flexibilität zu gewährleisten.

Geht man von mehreren quantitativen Parametern, wie der Häufigkeit der Aufenthalte in den Schiffswerften, aus, können Voraussagen für die Anzahl der unvermeidbaren Entgasungen getroffen werden. In der Rheinschifffahrt würden jährlich lediglich etwa 40 vollständige Entgasungen für außerplanmäßige und sofortige Reparaturen anfallen. Damit scheint, selbst eine einzige Entgasungseinrichtung für das gesamte Rheineinzugsgebiet nicht rentabel betrieben werden zu können. Unter diesen Umständen sollten zunächst auf der Grundlage der freiwilligen Absprachen mit dem Gewerbe Erfahrungen gesammelt werden, bevor der Aufbau einer solchen Einrichtung in Betracht gezogen wird. Aufgrund der sowohl absolut als auch relativ gesehen sehr begrenzten Zahl unvermeidbarer Entgasungen erscheint es gerechtfertigt, für die Zukunft eine Regelung mit Ausnahmemöglichkeiten in Einzelfällen zu beschließen.

9. Damit zeichnet sich eine Situation ab, in der der infolge der Entgasungsverbote eingetretene Flexibilitätsverlust beim Schiffseinsatz über die bislang nicht vorliegende Kompatibilitätsliste wieder ausgeglichen werden kann. Dadurch könnte die Kontinuität der Beförderung in Tankschiffen sichergestellt werden. Die Liste wird damit zum Kernstück für die Machbarkeit der neuen Regelung. Aus diesem Grunde ist es äußerst wichtig, dass ergänzende Maßnahmen getroffen werden, die eine einheitliche Anwendung gewährleisten:
 - Die Arbeitsgruppe VOC empfiehlt, die Registrierung der Befüllungen und Entleerungen der Tanks in einem der Instrumente der Zentralkommission verbindlich vorzuschreiben. Derartige Registrierungen sind bei einer systematischen Anwendung der Kompatibilitätsliste notwendig, um die Einhaltung der Entgasungsverbote in allen Mitgliedstaaten der ZKR kontrollieren zu können. Die Einzelheiten dieser Registrierungen sollten sich nach dem Gewerbevorschlag richten.
 - Für die Gewährleistung der Qualität des beim Entleeren der Tanks eingesetzten Nachlenzsystems fordert das Gewerbe nachdrücklich den Erlass von entsprechenden Vorschriften. Die Ad hoc- Arbeitsgruppe empfiehlt, die Zulassung dieser Anlagen in den ZKR- Regelwerken vorzuschreiben.
 - Die Ad hoc-Arbeitsgruppe spricht sich dafür aus, dass die Anlagen, an denen das Laden kompatibler Stoffe stattfindet, an VRUs angeschlossen werden, um so das Beladen von Schiffen zu ermöglichen, die zuvor Ottokraftstoffe befördert haben. Auf diese Weise würde die Freisetzung von Benzindämpfen in die Luft vermieden.
10. Im Interesse der Einheit des Regimes erscheint es ratsam, dass die Mitgliedstaaten analoge Maßnahmen verabschieden, wie sie in Deutschland und den Niederlanden geplant sind. Zudem dürfte sich eine entsprechende Anpassung des ADN (Entgasen der VOC-Produkte für Dampfkonzentrationen unter $3,5 \text{ g/m}^3$ und Ausnahmen in Einzelfällen für Werte über dieser Grenze) empfehlen.
11. Die Ad hoc-Arbeitsgruppe betrachtet ihren Auftrag damit als erledigt, steht aber für Konzertierungsgespräche über Aspekte der Umsetzung der Regelungen im Jahre 2006 jederzeit zur Verfügung.

RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG

PROTOKOLL 22

**Änderung der Polizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22
(§§ 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 und 14.11)**

Beschluss

Die Zentralkommission,
zur Anpassung an die Bedürfnisse der Schifffahrt sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,
auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,
gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,
beschließt die Änderungen der §§ 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 und 14.11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in den Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss aufgeführt sind.
Die Änderungen in Anlage 1 gelten vom 1. April 2004 bis zum 31. März 2007.
Die Änderung in Anlage 2 gilt vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006.

Anlage 1 zu Protokoll 22

1. § 1.01 Nr. 1 Buchstabe m ist in folgender Fassung anzuwenden:

- „m) „Kleinfahrzeug“ ein Fahrzeug, dessen Schiffskörper, ohne Ruder und Bugsprit, eine Höchstlänge von weniger als 20 m aufweist ausgenommen
- ein Fahrzeug, das zugelassen ist, Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen,
 - ein Fahrzeug, das zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen ist,
 - eine Fähre oder
 - ein Schubleichter;“

2. § 6.20 Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

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

3. § 7.08 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 7.08

Wache und Aufsicht

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

4. § 14.11 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 14.11

(Ohne Inhalt)“

Anlage 2 zu Protokoll 22

§ 10.01 Nr. 3 betreffend die Strecke Germersheim – Mannheim-Rheinau ist in folgender Fassung anzuwenden:

”

Strecke	Richtpegel für Berg- und Talfahrt	
	Wasserstand	
	Marke I	Marke II
...		
<i>Germersheim (km 384,00)</i> _____		
		Speyer
Germersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	7,30
<i>Mannheim-Rheinau (km 410,50)</i> _____		
...		

“

PROTOKOLL 23

Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen worden sind (1999-III-12)

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, den Betrieb der Wendeanzeiger, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden, soweit sie den Betriebsanforderungen genügen, weiterhin für eine begrenzte Zeit zu ermöglichen,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

hebt Punkt 2 des Beschlusses 1999-III-12 auf und

beschließt folgende ergänzende Regelung:

Wendeanzeiger, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden, dürfen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2009 betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung (1989-I-35) vorhanden ist.

RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

PROTOKOLL 24

Untersuchungsordnung - Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art (§§ 7.02, 24.01, 24.02, 24.06 und Anlage B)

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),
- b) Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane
(angenommen mit Beschluss 2000-III-20).
- c) § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen
(angenommen mit Beschluss 2000-III-20),
- d) § 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1
(angenommen mit Beschluss 2000-III-20),
- e) § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen
(angenommen mit Beschluss 2000-III-20).

Die Vorschriften nach Buchstabe a und Buchstabe b gelten vom 1. April 2004 bis zum 31. März 2007.

Die Vorschriften nach Buchstabe c bis Buchstabe e gelten vom 1. April 2004 bis zum 30. September 2004.

PROTOKOLL 25

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art (§§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung der Bestimmungen an den Stand der Technik sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

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

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu den §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07, die in den Anlagen 1, 2 und 3 zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in Anlage 1 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2004 bis zum 31. März 2007, die in Anlage 2 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2004 bis zum 30. September 2004 und die in Anlage 3 aufgeführte Änderung gilt vom 1. Oktober 2004 bis zum 31. März 2005.

Anlage 1 zu Protokoll 25

1. § 1.02 Nr. 2 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„2. Darüber hinaus gilt diese Verordnung für alle

- a) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, Schiffe nach Nummer 1 oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;
- b) Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach dem ADNR verfügen;
- c) Fahrgastschiffe;
- d) schwimmende Geräte.“

2. § 8.03 ist in folgender Fassung anzuwenden:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Bei Schiffen mit nur einer Antriebsmaschine darf diese nur dann mit einer automatischen Einrichtung zur Drehzahlreduzierung versehen sein, wenn eine automatische Drehzahlreduzierung im Steuerhaus optisch und akustisch signalisiert wird und die Einrichtung zur Drehzahlreduzierung vom Steuerstand außer Betrieb gesetzt werden kann.“

b) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 5.

3. § 11.05 Nr. 5 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„5. Bei Schiffen mit Laderaum müssen mindestens an jedem Ende eines jeden Laderaums je eine Steigvorrichtung vorhanden sein.

Abweichend von Satz 1 kann auf die feste Leiter verzichtet werden, wenn mindestens zwei tragbare Raumleitern vorhanden sind, die bei einem Steigungswinkel von 60° mindestens 3 Sprossen über den Lukenrand reichen müssen.“

4. § 11.07 Nr. 5 ist nicht anzuwenden.

5. § 23.03 Nr. 1 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„1. Für die Tauglichkeit zum Beruf gelten die Anforderungen nach den Anlagen B1 und B2 der Rheinpatentverordnung. Sie ist für die erstmalige Ausstellung des Schifferdienstbuches nachzuweisen durch

- a) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B2 der Rheinpatentverordnung oder
- b) ein nach § 3.02 der Rheinpatentverordnung anerkanntes
 - aa) ärztliches Zeugnis oder
 - bb) gültiges Befähigungszeugnis.

Ein ärztliches Zeugnis darf nicht älter als drei Monate sein.“

Anlage 2 zu Protokoll 25

1. In der Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 sind die Angaben zu § 8.03 Nr. 2 und 4 in folgender Fassung anzuwenden:

„8.03 Nr. 2	Überwachungseinrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 4	Einrichtungen zur automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 5	Wellendurchführungen von Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“

2. In die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird nach der Angabe zu § 8.03 Nr. 4 folgende Angabe eingefügt:

„8.03 Nr. 4	Einrichtungen zur automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2004“
-------------	---	---	-----------

Anlage 3 zu Protokoll 25

Ein neuer § 24.07 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 24.07

Übergangsbestimmung zu § 8a.12

Die in § 8a.12 genannten Technischen Dienste müssen bei der Erneuerung ihrer Akkreditierung nach dem 30.3.2002, jedoch spätestens ab dem 1.4.2005 der Europäischen Norm EN ISO/IEC 17025 : 2000 genügen.“

PROTOKOLL 26

Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Neufassung des Kapitels 24

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass wegen der bestehenden Übergangsbestimmungen ein Teil der Schiffe mit Rheinattest die technischen Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung nicht voll erfüllen muss und in Anbetracht der möglichen Folgen dieses Sachverhalts,

im Hinblick auf eine fortschreitende Harmonisierung der technischen Bestimmungen für die Schiffsicherheit in Europa,

nach Prüfung der Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unter sicherheitstechnischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Gesichtspunkten durch ihren Untersuchungsausschuss,

mit dem Ziel, die Übergangsbestimmungen in ihrem Umfang möglichst zu reduzieren und zeitlich unbefristete Übergangsbestimmungen weitgehend zu vermeiden,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt die definitive Änderung des Kapitels 24 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

Diese Änderung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist, gilt ab dem 1. Oktober 2004. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die vor dem 27. November 2003 beschlossen wurden und zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage zu Protokoll 26

Kapitel 24 wird wie folgt gefasst:

„TEIL IV

KAPITEL 24

ÜBERGANGS- UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

§ 24.01

Anwendung der Übergangsbestimmungen auf Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind und Gültigkeit der bisherigen Schiffsatteste

1. Die Bestimmungen der §§ 24.02 bis 24.04 gelten nur für Fahrzeuge, die beim In-Kraft-Treten dieser Verordnung im Besitz eines gültigen Schiffsattestes nach der am 31. Dezember 1994 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung sind oder sich in Bau oder Umbau befinden.
2. Die Schiffsatteste, die nach der am 31. Dezember 1994 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung erteilt worden sind, bleiben bis zu dem eingetragenen Ablaufdatum gültig. § 2.09 Nr. 2 bleibt unberührt.
3. Für Fahrzeuge, die nicht unter Nummer 1 fallen, gilt § 24.06.

§ 24.02

Abweichungen für Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind

1. Unbeschadet der §§ 24.03 und 24.04 müssen Fahrzeuge, die den Vorschriften dieser Verordnung nicht vollständig entsprechen,
 - a) diesen gemäß den in nachstehender Tabelle aufgeführten Übergangsbestimmungen angepasst werden und
 - b) bis zu ihrer Anpassung der am 31. Dezember 1994 geltenden Fassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechen.

2. In der nachstehenden Tabelle bedeuten:

- „N.E.U.“: die Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind, es sei denn, die betroffenen Teile werden ersetzt oder umgebaut, d.h., die Vorschrift gilt nur für Nebauten sowie bei Ersatz oder bei Umbau der betroffenen Teile oder Bereiche. Werden bestehende Teile durch Austauschteile in gleicher Technik und Machart ersetzt, bedeutet dies keinen Ersatz „E“ im Sinne dieser Übergangsbestimmungen.
- „Erneuerung des Schiffsattestes“: Die Vorschrift muss bei der nächsten auf das angegebene Datum folgenden Erneuerung der Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes erfüllt sein.

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
	KAPITEL 3	
3.03 Nr. 1 Buchstabe a	Lage des Kollisionsschotts	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 2	Wohnungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
	Sicherheitseinrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Nr. 4	Gasdichte Trennung der Wohnungen von Maschinen-, Kessel- und Laderäumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 5 2. Absatz	Fernüberwachung von Heckschottüren	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 7	Vorschiffe mit Ankernischen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2041
3.04 Nr. 3 Satz 2	Isolierung in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
Nr. 3 Satz 3 und Satz 4	Öffnungen und Verschlussorgane	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
Nr. 6	Maschinenraum-Ausgänge	Maschinenräume, die vor 1995 gemäß § 1.01 nicht den Maschinenräumen zuzuordnen waren, brauchen erst mit einem 2. Ausgang nachgerüstet zu werden bei N.E.U, spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
KAPITEL 5		
5.06 Nr. 1 Satz 1	Mindestgeschwindigkeit	Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 1996 spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
KAPITEL 6		
6.01 Nr. 1	Manöviereigenschaften nach Kapitel 5	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 3	Neigung und Umgebungstemperaturen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 7	Wellendurchführungen von Ruderschäften	Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 1996 bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
6.02 Nr. 2	Inbetriebsetzen der 2. Antriebsanlage mit nur einer Bedienungshandlung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 3	Erreichen der Manöviereigenschaften nach Kapitel 5 bei Betrieb der zweiten Antriebsanlage / des Handbetriebs	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
6.03 Nr. 1	Anschluss anderer Verbraucher an hydraulische Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 2	Separate Hydrauliktanks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
6.05 Nr. 1	Automatische Entkupplung des Handstuellerrads	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
6.06 Nr. 1	Zwei voneinander unabhängige Steuersysteme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
6.07 Nr. 2 Buchstabe a	Niveaularm beider Hydrauliktanks und Systemdruck	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Buchstabe e	Überwachung der Puffersysteme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
6.08 Nr. 1	Anforderungen an elektronische Anlagen nach § 9.20	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
KAPITEL 7		
7.02 Nr. 3 Absatz 2	Freie Sicht in der Sichtachse des Rudergängers	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Nr. 5	Mindestlichtdurchlässigkeit	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
7.03 Nr. 7	Löschen der Alarme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes, soweit nicht Radareinmannsteuerstand vorhanden
Nr. 8	Automatisches Umschalten auf eine andere Stromquelle	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
7.04 Nr. 1	Bedienung Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
Nr. 2	Maschinensteuerung	soweit nicht ein Radareinmannsteuerstand vorhanden: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 bei direkt umsteuerbaren Maschinen, 1.1.2010 bei übrigen Maschinen
7.09	Alarmanlage	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
7.12 Absatz 1	Höhenverstellbare Steuerhäuser	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes Bei nicht hydraulischer Absenkung: spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Absatz 2 und 3		N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
KAPITEL 8		
8.01 Nr. 3	Nur Verbrennungsmotoren, deren Brennstofflammtemp. über 55 °C liegt	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
8.02 Nr. 1	Sicherung der Maschinenanlagen gegen unbeabsichtigte Inbetriebnahme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 4	Isolierung von Maschinenteilen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
8.03 Nr. 2	Überwachungseinrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 3	Einrichtungen zur automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 4	Wellendurchführungen von Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
8.05 Nr. 1	Brennstofftanks aus Stahl	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Nr. 2	Selbstschließende Entwässerungsventile	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
Nr. 3	Keine Brennstofftanks vor dem Kollisionsschott	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 4	Keine Tagestanks und deren Armaturen über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010. Bis zu diesem Zeitpunkt muss durch Auffangbehälter oder Tropfbleche sichergestellt sein, dass auslaufender Brennstoff gefahrlos abgeleitet werden kann.
Nr. 6	Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 7	Betätigung der Absperrvorrichtung am Tank von Deck aus	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Nr. 9 Satz 1	Peileinrichtungen müssen bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 13	Füllstandsüberwachung nicht nur für die Antriebsmaschinen sondern auch für die anderen, zum Fahrbetrieb notwendigen Motoren	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
8.06 Nr. 8	Ein einfaches Absperrorgan als Anschluss von Ballastzellen an das Lenzsystem genügt nicht für Laderäume, die zur Ballastaufnahme eingerichtet sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 9	Peileinrichtung in Laderaumbilgen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
8.07 Nr. 2	Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
8.08 Nr. 3	Geräuschgrenze von 65 dB(A) für stillliegende Schiffe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
KAPITEL 8a		
		Die Vorschriften gelten nicht
		a) für Motoren, die vor dem 1.1.2003 an Bord installiert waren,
		und
		b) für Austauschmotoren *, die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden.

* Ein Austauschmotor ist ein gebrauchter, instand gesetzter Motor, der dem Motor, den er ersetzt, hinsichtlich Leistung, Drehzahl und Einbaubedingungen ähnlich ist.

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
KAPITEL 9		
9.01 Nr. 1 Satz 2	Erforderliche Unterlagen sind der SUK vorzulegen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 2 2. Anstrich	Pläne der Haupt-, Not- und Verteilerschalttafeln müssen sich an Bord befinden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 3	Umgebungstemperaturen im Innern und auf Deck	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
9.02 Nr. 1 bis 3	Energieversorgungssysteme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
9.05 Nr. 4	Schutzleiterquerschnitte	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.11 Nr. 4	Belüftung geschlossener Räume, Schränke oder Kästen, in denen Akkumulatoren aufgestellt sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
9.12 Nr. 2 Buchstabe d	Direktanspeisung für Verbraucher für Schiffsantrieb und das Manövrieren	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
Nr. 3 Buchstabe b	Erdschlussüberwachungseinrichtung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
9.13	Notabschaltvorrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
9.14 Nr. 3 Satz 2	Verbot einpoliger Schalter in Wasch- und Baderäumen sowie in übrigen Nasszellen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
9.15 Nr. 2	Mindestquerschnitt je Ader von 1,5 mm ²	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Nr. 9	Kabel zu beweglichen Steuerhäusern	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
9.16 Nr. 3 Satz 2	Zweiter Stromkreis	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.19	Alarm- und Sicherheitssysteme für maschinentechnische Einrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.20	Elektronische Anlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
9.21	Elektromagnetische Verträglichkeit	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
KAPITEL 10		
10.01	Anker-ausrüstung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
10.02 Nr. 2 Buchstabe a	Bescheinigung für Drahtseile und andere Seile	Erstes Seil, das auf dem Schiff ersetzt wird: N.E.U., spätestens 1.1.2008 Zweites und drittes Seil: 1.1.2013
10.03 Nr. 1	Europäische Norm	Bei Ersatz, spätestens 1.1.2010
Nr. 2	Eignung für Brandklassen A, B und C	Bei Ersatz, spätestens 1.1.2010
Nr. 4	Füllmasse des CO ₂ und Rauminhalt	Bei Ersatz, spätestens 1.1.2010
10.03a	Fest installierte Feuerlöschanlagen in Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrträumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
10.03b	Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen	*)
10.04	Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
10.05 Nr. 2	Aufblasbare Rettungswesten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010. Rettungswesten, die am 30.9.2003 an Bord sind, können bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 weiter verwendet werden.
KAPITEL 11		
11.02 Nr. 4	Einrichtung der Außenkanten von Decks, Gangborden und anderen Arbeitsbereichen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
11.04	Gangbord	***) Erste Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 bei mehr als 7,30 m Breite

- *)
1. Vor dem 1. Oktober 1980 fest installierte CO₂-Feuerlöschanlagen bleiben bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 zugelassen, wenn sie § 7.03 Nr. 5 in der Fassung des Beschlusses 1975-I-23 entsprechen.
 2. Vor dem 1. April 1992 fest installierte Feuerlöschanlagen, die mit dem Löschmittel Halon 1301 (CBrF₃) betrieben werden, bleiben bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2005, jedoch längstens bis zum 1.1.2010 zugelassen, wenn sie § 7.03 Nr. 5 in der Fassung des Beschlusses 1985-II-26 entsprechen.
 3. Vom 1. April 1992 bis 31. Dezember 1994 fest installierte CO₂-Feuerlöschanlagen bleiben bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 zugelassen, wenn sie § 7.03 Nr. 5 der am 31. Dezember 1994 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechen.
 4. Vom 1. April 1992 bis 31. Dezember 1994 erteilte Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu § 7.03 Nr. 5 der am 31. Dezember 1994 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung bleiben bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 gültig.
 5. § 10.03b Nr. 2 Buchstabe a gilt bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 nur, wenn diese Anlagen in Schiffe eingebaut werden, deren Kiel nach dem 1. Oktober 1992 gelegt wurde.

- **) Die Vorschrift gilt für Schiffe, die nach dem 31.12.1994 auf Kiel gelegt wurden und für in Betrieb befindliche Schiffe mit folgender Maßgabe:
Bei einer Erneuerung des gesamten Laderaumbereichs sind die Vorschriften des § 11.04 einzuhalten.
Bei Umbauten, die sich über die gesamte Länge des Gangbordbereichs erstrecken und durch die die lichte Breite des Gangbords verändert wird,
- a) muss § 11.04 eingehalten werden, wenn die vor dem Umbau vorhandene lichte Breite des Gangbords bis zu einer Höhe von 0,90 m oder die lichte Breite darüber verringert werden soll,
 - b) darf die vor dem Umbau vorhandene lichte Breite des Gangbords bis zu einer Höhe von 0,90 m oder die lichte Breite darüber nicht unterschritten werden, wenn diese Maße kleiner sind als die nach § 11.04.

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
11.05 Nr.1	Zugänge der Arbeitsplätze	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 2 und 3	Türen sowie Ein- und Ausgänge und Gänge mit Höhenunterschieden von mehr als 0,50 m	Erneuerung des Schiffsattestes
Nr.4	Treppen bei ständig besetzten Arbeitsplätzen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
11.06 Nr. 2	Ausgänge und Notausgänge	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
11.07 Nr. 1 Satz 2	Steigvorrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 2 und 3		Erneuerung des Schiffsattestes
11.10	Lukenabdeckungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
11.11	Winden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
11.12 Nr. 2 bis 6 und 8 bis 10	Krane: Fabrikschild, höchstzulässige Belastung, Schutzvorrichtungen, rechnerischer Nachweis, Prüfung durch Sachverständige, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
11.13	Lagerung brennbarer Flüssigkeiten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
KAPITEL 12		
12.01 Nr. 1	Wohnungen für die normalerweise an Bord lebenden Personen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
12.02 Nr. 3	Lage der Fußböden	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 4	Aufenthalts- und Schlafräume	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 6	Stehhöhe in Wohnungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 8	Bodenfläche der Aufenthaltsräume	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 9	Volumen der Räume	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
Nr. 10	Luftvolumen pro Person	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 11	Abmessungen der Türen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 12 Buchstabe a und b	Anordnung der Treppen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 13	Leitungen für gefährliche Gase und gefährliche Flüssigkeiten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
12.03	Sanitäre Einrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
12.04	Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
12.05	Trinkwasseranlagen	N.E.U., spätestens 31.12.2006
12.06	Heizung und Lüftung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
12.07 Nr. 1 Satz 2	Sonstige Wohnungseinrichtungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
KAPITEL 15		
15.01 Nr. 4	Fahrgasträume hinter der Kollisionsschottebene	N.E.U.
Nr. 5	Räume für Bordpersonal	N.E.U.
15.02 Nr. 5	Anzunehmende Leckfälle	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.1996 auf Kiel gelegt wurden.
15.03 Nr. 1	Tauchgrenze, wenn kein Schottendeck	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.1996 auf Kiel gelegt wurden.
Nr. 4	Zeit für Schließvorgang	N.E.U.
Nr. 5	Optische Warnanlage	N.E.U.
15.07 Nr. 1	Mindesthöhe von Reling oder Schanzkleid	N.E.U.
Nr. 2 Buchstabe a Satz 2	Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen und sonstigen kleinen Räumen	Für das Maß von 0,7 m gilt N.E.U.
Buchstabe c	Sicherer Bereich von Treppen unter dem Hauptdeck	N.E.U.
Nr. 7	Beschaffenheit von Fensterscheiben	N.E.U.

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
15.08 Nr. 4	Aufblasbare Rettungswesten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 Rettungswesten, die am 30.9.2003 an Bord sind, können bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 weiter verwendet werden.
15.09 Nr. 1 Satz 1	Feuerhemmende Ausführung	N.E.U.
Satz 5	Nicht brennbare Konstruktionsteile	N.E.U.
Nr. 2	Schwer entflammbare Treppenstufen	N.E.U.
Nr. 6	Zentrale Schließung von Türen	N.E.U.
Nr. 9	Druck und Wasserstrahlänge	N.E.U.
15.10 Nr. 10	Festeingebaute Feuerlöschanlagen im Maschinenraum	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.1996 auf Kiel gelegt wurden.
15.11	Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von Abwässern	Die Vorschrift gilt für Kabinenschiffe, die nach dem 1.1.1995 auf Kiel gelegt wurden.
KAPITEL 16		
16.01 Nr. 2	Spezialwinden oder gleichwertige Einrichtungen auf dem zum Schieben geeigneten Fahrzeug	Die Vorschrift gilt für Fahrzeuge, die vor dem 1.1.1995 zum Schieben ohne eigene Spannvorrichtung zugelassen worden sind, erst bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035.
Nr. 3 letzter Satz	Anforderungen an Antriebe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
KAPITEL 17		
17.02 Nr. 3	Zusätzlich geltende Bestimmungen	Es gelten die gleichen Übergangsbestimmungen wie für die unter dieser Nummer zitierten Paragraphen.
17.03 Nr. 1	Generalalarmanlage	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
Nr. 4	Größte zulässige Last von Hebezeugen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
17.04 Nr. 2 und 3	Restsicherheitsabstand bei Öffnungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
17.05 Nr. 2 und 3	Restfreibord	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
17.06, 17.07 und 17.08	Krängungsversuch und Stabilitätsnachweise	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes
17.09	Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
	KAPITEL 20	
20.01	§§ 7.01 Nr. 2; 8.05 Nr. 13 und 8.08	Die Vorschriften der §§ 7.01 Nr. 2; 8.05 Nr. 13 und 8.08 gelten für Seeschiffe, die nicht für die Beförderung von Gütern nach dem ADNR bestimmt sind und deren Kiel vor dem 1.10.1987 gelegt wurde, erst bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015.
20.01	§ 8.07 Nr. 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
	KAPITEL 21	
21.01 bis 21.03		Die Vorschriften gelten für Sportfahrzeuge, die vor dem 1.1.1995 gebaut wurden, erst bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035.

§ 24.03

Abweichungen für Fahrzeuge, deren Kiel am 1. April 1976 oder früher gelegt wurde

1. Auf Fahrzeuge, deren Kiel am 1. April 1976 oder früher gelegt wurde, dürfen zusätzlich zu den Bestimmungen des § 24.02 die folgenden Bestimmungen angewendet werden.

In der nachstehenden Tabelle bedeuten:

- „E.U.“: die Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind, es sei denn, die betroffenen Teile werden ersetzt oder umgebaut, d.h., die Vorschrift gilt nur bei Ersatz oder bei Umbau der betroffenen Teile oder Bereiche. Werden bestehende Teile durch Austauschteile in gleicher Technik und Machart ersetzt, bedeutet dies keinen Ersatz „E“ im Sinne dieser Übergangsbestimmungen.
- „Erneuerung des Schiffsattestes“: Die Vorschrift muss bei der nächsten auf das angegebene Datum folgenden Erneuerung der Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes erfüllt sein.

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
	KAPITEL 3	
3.03 Nr. 1	Lage des Kollisionsschotts	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
3.04 Nr. 2	Begrenzungsflächen von Bunkern mit Wohn- und Fahrgasträumen	E.U, spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035
Nr. 7	Höchstzulässiger Schalldruckpegel	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
	KAPITEL 4	
4.01 Nr. 2, 4.02 und 4.03	Sicherheitsabstand, Freibord, Mindestfreibord	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
	KAPITEL 7	
7.01 Nr. 2	Eigengeräuschpegel	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
7.05 Nr. 2	Kontrolle der Signallichter	Erneuerung des Schiffsattestes
	KAPITEL 8	
8.06 Nr. 3 und 4	Mindestfördermenge und Lenzrohrdurchmesser	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
8.08 Nr. 2	Fahrtgeräusch	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
KAPITEL 9		
9.01	Anforderungen an elektrische Anlagen	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.03	Schutz gegen Berühren, Eindringen von Fremdkörpern und Wasser	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.06	Zulässige maximale Spannungen	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.10	Generatoren und Motoren	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.11 Nr. 2	Aufstellung von Akkumulatoren	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.12	Schaltanlagen	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.14	Installationsmaterial	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.15	Kabel	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.17	Signalleuchten	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
9.18	Notstromanlage	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
KAPITEL 12		
12.02 Nr. 5	Lärm und Vibration in Wohnungen	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
KAPITEL 15		
15.01 Nr. 3	Nachweis der Schwimmfähigkeit	E.U.
15.02 Nr. 2	Wasserdichte Fenster	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.1996 auf Kiel gelegt wurden.
15.03 Nr. 2 bis 8	Tauchgrenze, wenn kein Schottendeck	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.1996 auf Kiel gelegt wurden.
15.04 Nr. 1, 3, 4, 6 bis 8	Nachweis der Stabilität	E.U.
§ 15.05	Anzahl der Fahrgäste	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015
§ 15.06	Sicherheitsabstand, Freibord, Einsenkungsmarken	E.U.

2. § 15.09 Nr. 2 ist auf Tagesausflugsschiffe, deren Kiel am 1. April 1976 oder früher gelegt wurde, nur mit der Maßgabe anzuwenden, dass es ausreichend ist, wenn anstelle einer tragenden Stahlkonstruktion der Treppen die als Fluchtweg dienenden Treppen so beschaffen sind, dass sie im Brandfall etwa ebenso lange benutzbar bleiben wie Treppen mit tragender Stahlkonstruktion.
3. § 15.09 Nr. 4 Satz 1 und 2 ist auf Tagesausflugsschiffe, deren Kiel am 1. April 1976 oder früher gelegt wurde, mit der Maßgabe anzuwenden, dass nur die bei den Fluchtwegen zugewandten Oberflächen verwendeten Farben, Lacke, Anstrichstoffe sowie andere Materialien zur Oberflächenbehandlung der Verkleidungen schwer entflammbar sein müssen und Rauch oder giftige Gase nicht in gefährlicher Masse entstehen dürfen.

§ 24.04

Sonstige Abweichungen

1. Für Fahrzeuge, deren Mindestfreibord nach § 4.04 der am 31. März 1983 geltenden Fassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgesetzt wurde, kann die Untersuchungskommission auf Antrag des Eigners den Freibord nach § 4.03 der am 1. Januar 1995 geltenden Fassung festsetzen.
2. Fahrzeuge, deren Kiel vor dem 1. Juli 1983 gelegt wurde, brauchen Kapitel 9 nicht zu entsprechen, müssen aber mindestens der am 31. März 1983 geltenden Fassung des Kapitels 6 entsprechen.
3. § 15.07 Nr. 2 Buchstabe b und § 15.09 Nr. 9 Satz 2 hinsichtlich der Regelung über die einzige Schlauchlänge sind nur bei Fahrzeugen anzuwenden, deren Kiel nach dem 30. September 1984 gelegt wurde, sowie bei Umbauten der betroffenen Bereiche.
4. Falls die Anwendung der in diesem Kapitel genannten Bestimmungen nach Ablauf der Übergangsbestimmungen praktisch schwer ausführbar ist oder unzumutbar hohe Kosten verursacht, kann die Untersuchungskommission aufgrund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Abweichungen von diesen Vorschriften gestatten. Diese Abweichungen sind in das Schiffsattest einzutragen.
5. Verweist diese Vorschrift bei den Beschaffenheitsanforderungen an Ausrüstungsgegenstände auf eine Europäische oder Internationale Norm, so dürfen nach einer Neufassung oder Überarbeitung dieser Norm diese Ausrüstungsgegenstände noch 20 Jahre nach Neufassung oder Überarbeitung der Norm weiterverwendet werden.

§ 24.05

Übergangsbestimmungen zu Kapitel 23 „Besatzungen“

Unbeschadet der Bestimmungen des § 23.03 über die Tauglichkeit gilt folgende Übergangsregelung für Kapitel 23:

1. Ein am 31. Dezember 2001 in der Binnenschifffahrt tätiger Decksmann kann die Befähigung als Matrose erhalten, nachdem er das 19. Lebensjahr vollendet und eine Fahrzeit als Angehöriger der Decksmannschaft von mindestens drei Jahren nachgewiesen hat; davon müssen mindestens ein Jahr in der Binnenschifffahrt und zwei Jahre in der Binnenschifffahrt oder in der See-, Küsten- oder Fischereischifffahrt abgeleistet sein. Dieser Matrose kann die Befähigung als
 - a) Bootsmann erhalten, wenn er eine Fahrzeit in der Rheinschifffahrt von mindestens einem Jahr als Matrose nachweisen kann;
 - b) Steuermann erhalten, wenn er eine Fahrzeit in der Rheinschifffahrt von mindestens zwei Jahren als Matrose nachweisen kann.
2. Ein am 31. Dezember 2001 in der Binnenschifffahrt tätiger Matrose kann die Befähigung als Bootsmann erhalten, wenn er eine Fahrzeit in der Rheinschifffahrt von mindestens einem Jahr als Matrose nachweisen kann.
3. Ein am 31. Dezember 2001 in der Binnenschifffahrt tätiger Matrose kann die Befähigung als Steuermann erhalten, wenn er eine Fahrzeit in der Rheinschifffahrt von mindestens zwei Jahren als Matrose nachweisen kann.
4. Ein am 31. Dezember 2001 in der Rheinschifffahrt tätiger Bootsmann kann die Befähigung als Steuermann erhalten, wenn er eine Fahrzeit in der Rheinschifffahrt von mindestens einem Jahr als Bootsmann nachweisen kann.
5. Bis zur nächsten Erneuerung des Schiffsattests, jedoch längstens bis zum 1. Juli 2007 kann die in § 23.09 Nr. 2 geforderte Erfüllung des § 23.09 Nr. 1.1 oder 1.2 wie folgt im Schiffsattest vermerkt sein:
 - a) für die Erfüllung von § 23.09 Nr. 1.1 genügt folgender Vermerk in Nummer 47: „Das Schiff erfüllt § 23.09 Nr. 1“.

b) Für die Erfüllung von § 23.09 Nr. 1.2 genügen folgende Vermerke:

- bei einzeln fahrenden Motorschiffen und Motorschiffen, die gekuppelte Fahrzeuge fortbewegen:

- unter Nummer 47: „Das Schiff erfüllt § 23.09 Nr. 1“ und
- unter Nummer 34:

34	Bugsteuereinrichtung	- fernbedient	Inbetriebnahme fernbedient
Ja	- Bugstrahl	Ja	Ja

- bei Fahrgastschiffen:

- unter Nummer 47: „Das Schiff erfüllt § 23.09 Nr. 1“ und
- entweder
- unter Nummer 34:

34	Bugsteuereinrichtung	- fernbedient	Inbetriebnahme fernbedient
Ja	- Bugstrahl oder - andere Einrichtung	Ja	Ja

oder

- unter Nummer 27:

27.	Anzahl Motoren zum Hauptschiffsantrieb ...“ (größer als 1)
-----	--

und

- unter Nummer 29:

29.	Anzahl Hauptpropeller ...“ (größer als 1)
-----	--

§ 24.06

Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen

1. Für Fahrzeuge, für die ab dem 1. Januar 1995 erstmals ein Schiffsattest nach dieser Verordnung erteilt wird, gelten, sofern sie sich am 31. Dezember 1994 nicht in Bau oder Umbau befunden haben, die nachstehenden Bestimmungen.
2. Die Fahrzeuge müssen der am Tag der Erteilung ihres Schiffsattestes geltenden Fassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechen.

3. Die Fahrzeuge müssen den nach erstmaliger Erteilung ihres Schiffsattestes in Kraft getretenen Vorschriften gemäß den in nachstehender Tabelle aufgeführten Übergangsbestimmungen angepasst werden.

4. § 24.04 Nr. 4 und 5 gelten entsprechend.

5. In der nachstehenden Tabelle bedeuten:

- „N.E.U.“: Die Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind, es sei denn, die betroffenen Teile werden ersetzt oder umgebaut, d.h., die Vorschrift gilt nur für Nebauten sowie bei Ersatz oder bei Umbau der betroffenen Teile oder Bereiche. Werden bestehende Teile durch Austauschteile in gleicher Technik und Machart ersetzt, bedeutet dies keinen Ersatz „E“ im Sinne dieser Übergangsbestimmungen.
- „Erneuerung des Schiffsattestes“: Die Vorschrift muss bei der nächsten auf das angegebene Datum folgenden Erneuerung der Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes erfüllt sein.

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN	INKRAFTTRETUNG
	KAPITEL 3		
3.03 Nr. 7	Vorschiffe mit Ankernischen	Die Vorschrift gilt ab dem 1.1.2001 bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2041.	1.10.1999
3.04 Nr. 3 Satz 2	Isolierung in Maschinenräumen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.4.2003
Nr. 3 Satz 3 und Satz 4	Öffnungen und Verschlussorgane	N.E.U. spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.10.2003
	KAPITEL 8		
8.02 Nr. 4	Isolierung von Maschinenteilen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.4.2003
8.03 Nr. 4	Einrichtungen zur automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2004
8.05 Nr. 9 Satz 1	Peileinrichtungen müssen bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.1999
Nr. 13	Füllstandüberwachung nicht nur für die Antriebsmaschinen sondern auch für die anderen, zum Fahrbetrieb notwendigen Motoren	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.4.1999

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN	INKRAFT-TRETUNG
	KAPITEL 8a		
		Die Vorschriften gelten nicht a) für Motoren, die vor dem 1.1.2003 an Bord installiert waren, und b) für Austauschmotoren ^{*)} , die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden.	1.1.2002
	KAPITEL 10		
10.02 Nr. 2 Buchstabe a	Bescheinigung für Drahtseile und andere Seile	Erstes Seil, das auf dem Schiff ersetzt wird: N.E.U., spätestens 1.1.2008 Zweites und drittes Seil: 1.1.2013	1.4.2003
10.03 Nr. 1	Europäische Norm	Bei Ersatz, spätestens 1.1.2010	1.4.2002
Nr. 2	Eignung für Brandklassen A, B und C	Bei Ersatz, spätestens 1.1.2010	1.4.2002
Nr. 4	Füllmasse des CO ₂ und Rauminhalt	Bei Ersatz, spätestens 1.1.2007	1.4.2002
10.03a	Fest installierte Feuerlöschanlagen in Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen	N.E.U. spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035	1.4.2002
10.03b	Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen	^{**)} , spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035	1.4.2002
10.04	Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.10.2003
10.05 Nr. 2	Aufblasbare Rettungswesten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010. Rettungswesten, die am 30.9.2003 an Bord sind, können bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 weiter verwendet werden.	1.10.2003

^{*)} Ein Austauschmotor ist ein gebrauchter, instand gesetzter Motor, der dem Motor, den er ersetzt, hinsichtlich Leistung, Drehzahl und Einbaubedingungen ähnlich ist.

^{**)} 1. Vom 1. Januar 1995 bis 31. März 2003 fest installierte CO₂-Feuerlöschanlagen bleiben bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 zugelassen, wenn sie § 10.03 Nr. 5 der am 31. März 2002 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechen.
2. Vom 1. Januar 1995 bis 31. März 2002 erteilte Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu § 10.03 Nr. 5 der am 31. März 2002 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung bleiben bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 gültig.
3. § 10.03b Nr. 2 Buchstabe a gilt bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035 nur, wenn diese Anlagen in Schiffe eingebaut werden, deren Kiel nach dem 1. Oktober 1992 gelegt wurde.

§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN	INKRAFT-TRETUNG
	KAPITEL 11		
11.13	Lagerung brennbarer Flüssigkeiten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.10.2002
	KAPITEL 12		
12.05	Trinkwasseranlagen	N.E.U., spätestens 31.12.2006	1.4.2001
	KAPITEL 15		
15.02 Nr. 5	Anzunehmende Leckfälle	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgast-schiffe, die ab dem 1.1.1995 bis zum 31.12.1995 auf Kiel gelegt wurden.	1.1.1995
15.03 Nr. 1	Tauchgrenze, wenn kein Schottendeck	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgast-schiffe, die ab dem 1.1.1995 bis zum 31.12.1995 auf Kiel gelegt wurden.	1.1.1995
15.07 Nr. 2 Buchstabe a Satz 2	Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen und sonstigen kleinen Räumen	Für das Maß von 0,7 m gilt N.E.U.	1.10.1998
15.08 Nr. 4	Aufblasbare Rettungswesten	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010. Rettungswesten, die am 30.9.2003 an Bord sind, können bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 weiter verwendet werden.	1.10.2004
15.10 Nr. 10	Festeingebaute Feuerlöschanlagen im Maschinenraum	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrgast-schiffe, die ab dem 1.1.1995 bis zum 31.12.1995 auf Kiel gelegt wurden.	1.1.1995
	KAPITEL 22a		
22a.05 Nr. 2	Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m, die oberhalb von Mannheim fahren wollen	Für Fahrzeuge, die eine am 1.10.2001 gültige Sondererlaubnis einer zuständigen Behörde besitzen, gelten bis zum 31.12.2034 die Vorschriften auf dem Streckenabschnitt nicht, für den die Sondererlaubnis erteilt worden ist.	1.10.2001

6. Für Neubauten von Fahrzeugen mit Längen von mehr als 110 m, deren Kiel vor dem 1. Oktober 2001 gelegt worden ist, kann auf die Erfüllung des § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe d für die Fahrt zwischen Mannheim und Karlsruhe verzichtet werden. Diese Fahrtbeschränkung ist unter Nummer 10 in das Schiffsattest einzutragen.“

PROTOKOLL 27

Rheinschiffsuntersuchungsordnung - 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 Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Beschluss

I.

Die Zentralkommission,

eingedenk der Tatsache, dass die Binnenschifffahrt ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger ist, und dass die Rheinschifffahrt zusammen mit den Motorenherstellern bereits mit der Einführung einer ersten Stufe von Vorschriften zur Begrenzung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren einen beachtlichen Beitrag zur Steigerung der Umweltfreundlichkeit geleistet hat,

in der Erwägung, dass eine weitergehende Begrenzung von Abgasemissionen aus Schiffsmotoren sowie deren Kontrolle einen zusätzlichen Beitrag zur Verbesserung des Umweltschutzes liefern wird und die Binnenschifffahrt dieses ausdrücklich wünscht,

in Anbetracht der erheblichen Anstrengungen, die auch von anderen Verkehrszweigen unternommen werden, die Abgasemissionen aus Dieselmotoren zu senken, und dass auch daher die am 1.1.2002 in Kraft getretenen Grenzwerte für Abgasemissionen aus Dieselmotoren auf Binnenschiffen angepasst werden müssen,

um frühzeitig das betroffene Schifffahrtsgewerbe sowie die Hersteller von Motoren für die Binnenschifffahrt auf die Anpassung der Abgasgrenzwerte hinzuweisen und damit ausreichend Zeit für die notwendigen Vorbereitungen zu geben,

beschließt die Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderungen des § 8a.02 Nr. 2 und der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

Diese Änderungen, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind, gelten ab dem 1. Juli 2007.

II.

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass die Grenzwerte, welche derzeit von der Europäischen Gemeinschaft bei der Überarbeitung ihrer Richtlinie 97/68/EG vorgeschlagen sind, hinsichtlich ihrer ökologischen und technischen Auswirkungen denen der Stufe II der Zentralkommission entsprechen,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, die notwendigen Schritte einzuleiten im Hinblick auf die angestrebte Anerkennung von Motorentypgenehmigungen nach der Richtlinie 97/68/EG für die Rheinschifffahrt,

beabsichtigt, im Rahmen ihrer Kooperationsvereinbarung mit der europäischen Kommission Maßnahmen zu einer weitergehenden Harmonisierung der Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und der Richtlinie 97/68/EG anlässlich der Festlegung von Grenzwerten einer nächsten Stufe zu erörtern.

Anlage zu Protokoll 27

1. § 8a.02 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Emission dieser Motoren von Kohlenstoffmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickstoffoxiden (NO_x) und Partikeln (PT) dürfen in Abhängigkeit von der Nenndrehzahl n die folgenden Werte nicht übersteigen:

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO_x [g/kWh]	PT [g/kWh]
19 ≤ P _N < 37	5,5	1,5	8,0	0,8
37 ≤ P _N < 75	5,0	1,3	7,0	0,4
75 ≤ P _N < 130	5,0	1,0	6,0	0,3
130 ≤ P _N < 560	3,5	1,0	6,0	0,2
P _N ≥ 560	3,5	1,0	n ≥ 3150 min ⁻¹ = 6,0 343 ≤ n < 3150 min ⁻¹ = 45 · n ^(-0,2) - 3 n < 343 min ⁻¹ = 11,0	0,2

“

2. In § 24.02 Nr. 2 werden die Übergangsbestimmungen zu Kapitel 8a wie folgt gefasst:

	KAPITEL 8a	
„		Die Vorschriften gelten nicht a) für Motoren, die vor dem 1.1.2003 an Bord installiert waren, und b) für Austauschmotoren*, die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden.
8a.02 Nr. 2	Grenzwerte	Für Motoren, die vor dem 1.7.2007 an Bord installiert waren, gelten die Grenzwerte der folgenden Tabelle:

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO_x [g/kWh]	PT [g/kWh]
37 ≤ P _N < 75	6,5	1,3	9,2	0,85
75 ≤ P _N < 130	5,0	1,3	9,2	0,70
P _N ≥ 130	5,0	1,3	n ≥ 2800 min ⁻¹ = 9,2 500 ≤ n < 2800 min ⁻¹ = 45 · n ^(-0,2)	0,54

“

* Ein Austauschmotor ist ein gebrauchter, instand gesetzter Motor, der dem Motor, den er ersetzt, hinsichtlich Leistung, Drehzahl und Einbaubedingungen ähnlich ist.

3. In § 24.06 Nr. 5 werden die Übergangsbestimmungen zu Kapitel 8a wie folgt gefasst:

”	KAPITEL 8a	Die Vorschriften gelten nicht a) für Motoren, die vor dem 1.1.2003 an Bord installiert waren, und b) für Austauschmotoren*, die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden.	1.1.2002
8a.02 Nr. 2	Grenzwerte	Für Motoren, die vor dem 1.7.2007 an Bord installiert waren, gelten die Grenzwerte der folgenden Tabelle:	1.7.2007

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO _x [g/kWh]	PT [g/kWh]
$37 \leq P_N < 75$	6,5	1,3	9,2	0,85
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,3	9,2	0,70
$P_N \geq 130$	5,0	1,3	$n \geq 2800 \text{ min}^{-1} = 9,2$ $500 \leq n < 2800 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)}$	0,54

“

* Ein Austauschmotor ist ein gebrauchter, instand gesetzter Motor, der dem Motor, den er ersetzt, hinsichtlich Leistung, Drehzahl und Einbaubedingungen ähnlich ist.

PROTOKOLL 28

RheinPatV – § 3.02 und Anlagen B1 et B2

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,
beschließt auf Grund von § 1.06 der Rheinpatentverordnung die Änderungen zu dieser
Verordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten vom 1. April 2004 bis zum 31. März 2007.

Anlage zu Protokoll 28

1. § 3.02 Nr. 2 der Rheinpatentverordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:

„2. Dem Antrag sind beizufügen:

- a) ein Licht- oder Passbild aus neuerer Zeit;
- b) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B2, das nicht älter als drei Monate sein darf. Bestehen danach Zweifel an der Tauglichkeit, kann die zuständige Behörde die Vorlage weiterer ärztlicher oder fachärztlicher Zeugnisse verlangen;
- c) soweit erforderlich, der Nachweis über die Fahrzeit und die Streckenfahrten;
- d) eine Kopie des Personalausweises oder des Reisepasses;
- e) soweit erforderlich, eine Kopie des Sprechfunkzeugnisses nach Anhang 5 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk.

Der Nachweis der Tauglichkeit kann anstelle des ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 auch geführt werden mit einem von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt anerkannten

- a) gültigen Befähigungszeugnis, für das mindestens die gleichen Anforderungen wie nach Anlage B1 und B2 sowie nach § 4.01 gelten oder
- b) ärztlichen Zeugnis, das nicht älter als drei Monate ist und für dessen Ausstellung mindestens die gleichen Anforderungen wie nach Anlage B1 und B2 Grundlage waren.“

2. *Anlage B1 zur Rheinpatentverordnung ist in folgender Fassung anzuwenden:*

„Anlage B1

Mindestanforderungen an die Tauglichkeit für Bewerber eines Rheinpatentes

I. Sehvermögen

1. **Tagessehschärfe:**
Mit oder ohne Sehhilfe gleich oder größer 0,8 auf beiden Augen gemeinsam oder auf dem besseren Auge. Einäugiges Sehen ist erlaubt.
2. **Dämmerungssehvermögen:**
Nur in Zweifelsfällen zu prüfen. Mesotest ohne Blendung bei einem Umfeld von 0,032 cd/m², Ergebnis: Kontrast 1 : 2,7.
3. **Dunkeladaption:**
Nur in Zweifelsfällen zu prüfen. Das Ergebnis darf nicht mehr als eine log-Einheit von der Normalkurve abweichen.
4. **Gesichtsfeld:**
Einschränkungen im Gesichtsfeld des Auges mit der besseren Sehschärfe sind nicht erlaubt. Im Zweifelsfall perimetrische Untersuchung.
5. **Farbunterscheidungsvermögen:**
Das Farbunterscheidungsvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Bewerber den Farnsworth Panel D15 Test oder einen anerkannten Farbtafeltest besteht. In Zweifelsfällen Prüfung mit dem Anomaloskop, wobei der Anomal-Quotient bei normaler Trichromasie zwischen 0,7 und 1,4 liegen muss, oder mit einem anderen anerkannten gleichwertigen Test.
Anerkannte Farbtafeltests sind:
 - a) Ishihara nach den Tafeln 12 bis 14,
 - b) Stilling/Velhagen,
 - c) Boström,
 - d) HRR (Ergebnis mindestens „leicht“),
 - e) TMC (Ergebnis mindestens „second degree“),
 - f) Holmer-Wright B (Ergebnis höchstens 8 Fehler bei „small“).
6. **Motilität:**
Keine Doppelbilder. Bei Einäugigkeit: normale Beweglichkeit des funktionstüchtigen Auges.

II. Hörvermögen

Das Hörvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Mittelwert der Hörverluste der beiden Ohren bei den Frequenzen 500, 1000, 2000 und 3000 Hz den Wert von 40 dB nicht überschreitet. Wenn der Wert von 40 dB überschritten wird, ist das Hörvermögen jedoch als ausreichend anzusehen, wenn die Sprache in gewöhnlicher Lautstärke mit einem Hörgerät auf 2 m von jedem einzelnen Ohr deutlich verstanden wird.

III. Es dürfen keine sonstigen Befunde vorliegen, die die Tauglichkeit ausschließen.

Das Vorliegen folgender Krankheiten oder körperlicher Mängel kann Anlass zu Bedenken an der Tauglichkeit des Bewerbers als Schiffsführer geben:

1. Krankheiten, die mit Bewusstseins- oder Gleichgewichtsstörungen einhergehen;
2. Erkrankungen oder Schäden des zentralen oder peripheren Nervensystems mit wesentlichen Funktionsstörungen, insbesondere organische Krankheiten des Gehirns oder des Rückenmarks und deren Folgezustände, funktionelle Störungen nach Schädel- oder Hirnverletzungen, Hirndurchblutungsstörungen;
3. Gemüts- oder Geisteskrankheiten;
4. Diabetes mellitus mit nicht regulierbaren, erheblichen Schwankungen der Blutzuckerwerte;
5. erhebliche Störung der Drüsen mit innerer Sekretion;
6. schwere Erkrankungen der blutbildenden Systeme;
7. Bronchialasthma mit Anfällen;
8. Erkrankungen oder Veränderungen des Herzens oder des Kreislaufes mit Einschränkungen der Leistungs- oder Regulationsfähigkeit;
9. Erkrankungen oder Unfallfolgen, die zu erheblicher Einschränkung der Beweglichkeit, Verlust oder Herabsetzung der groben Kraft eines für die Durchführung der Tätigkeit wichtigen Gliedes führen;
10. chronischer Alkoholmissbrauch, Betäubungsmittelsucht oder andere Suchtformen.“

3. Anlage B2 zur RheinPatV ist in folgender Fassung anzuwenden:

**„Anlage B2
(Muster)**

Arbeitsmedizinischer Dienst

**Ärztliches Zeugnis über die Untersuchung der Tauglichkeit als Schiffsführer
in der Rheinschifffahrt**

Zutreffendes ankreuzen oder ausfüllen

Familienname, ggf. Geburtsname, Vornamen

Geburtstag, -ort

Ausgewiesen durch

I.	SEHVERMÖGEN					
	1. Tagessehschärfe					
	<input type="checkbox"/> ohne Sehhilfe	links	rechts	<input type="checkbox"/> mit Sehhilfe	links	rechts
	2. Dämmerungssehvermögen ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	3. Dunkeladaption ¹⁾ ausreichend <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	4. Gesichtsfeld ohne Einschränkungen perimetrische Untersuchung ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	5. Farbunterscheidungsvermögen ausreichend Prüfung mit Anomaloskop ¹⁾ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	6. Motilität unauffällig <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
Untersuchungsergebnis <input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> ausreichend mit Sehhilfe <input type="checkbox"/> nicht ausreichend						
II.	Hörvermögen		Hörgerät	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	
	Hörverluste überschreiten 40 dB in		links	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	
	den Frequenzen 500, 1000, 2000 und 3000Hz		rechts	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	
	Untersuchungsergebnis <input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> ausreichend mit Hörgerät <input type="checkbox"/> nicht ausreichend					
III.	KRANKHEITEN ODER KÖRPERLICHE MÄNGEL					
	Anzeichen für sonstige Krankheiten oder körperliche Mängel, die die Tauglichkeit als Schiffsführer ausschließen oder einschränken <input type="checkbox"/> liegen nicht vor <input type="checkbox"/> liegen vor					

Gesamturteil	
Als Schiffsführer	<input type="checkbox"/> tauglich <input type="checkbox"/> eingeschränkt tauglich (Hinweise für Auflagen, siehe Rückseite) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> eingeschränkt tauglich mit Hörgerät <input type="checkbox"/> eingeschränkt tauglich mit Sehhilfe <input type="checkbox"/> untauglich

Ort, Datum	Unterschrift / Siegel / Stempel
------------	---------------------------------

¹⁾ Nur in Zweifelsfällen prüfen. Anforderungen und Prüfmethode: siehe Anlage B1

PROTOKOLL 29

Hochwasserschutzprogramm der Niederlande „Raum für den Fluss“

Beschluss

Die Zentralkommission,

in Kenntnis dessen, dass in den Niederlanden im Rahmen des Programms „Raum für den Fluss“ umfangreiche Maßnahmen für den Hochwasserschutz untersucht werden,

nach Kenntnisnahme des Berichtes des Vorsitzenden ihres ständigen technischen Ausschusses,

dankt der niederländischen Delegation für den von ihr übermittelten Startbericht zu dem Programm,

begrüßt und unterstützt die Zielsetzung des Programms und insbesondere die Feststellungen, wonach

- die Schifffahrtspolitik in den Niederlanden darauf ausgerichtet ist, den Warentransport über Binnengewässer zu fördern, da es sich dabei um eine umweltfreundliche Transportart handelt und die vorhandenen Schifffahrtsstraßen noch freie Kapazitäten haben,
- der Rhein und seine Arme eine große Bedeutung als Schifffahrtsstraßen haben,
- die Schifffahrtsfunktionen des Rheins und seiner Arme erhalten bleiben sollen,

stellt fest, dass der Rhein und seine Flussarme, darunter der Waal als der meistbefahrene Fluss Europas, in ihrer Funktion als Wasserstraßen durch die möglichen Maßnahmen sowohl positiv als negativ beeinflusst werden können,

beauftragt ihren ständigen technischen Ausschuss bei der Umsetzung dieses Programms die Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt zu verfolgen, ihr falls erforderlich zu berichten und Vorschläge vorzulegen, die der Regierung der Niederlande übermittelt werden sollen,

bittet die niederländische Delegation, bei der weiteren Entwicklung und der Ausführung des Programms darauf hinzuwirken, dass die Belange der Rhein- und Binnenschifffahrt und die Verpflichtungen, die sich aus der Mannheimer Akte ergeben, berücksichtigt werden und insbesondere der für die moderne Schifffahrt erforderliche Zustand der betroffenen Wasserstraßen nicht beeinträchtigt wird.

PROTOKOLL 30

Neubau einer Straßenbrücke über den Rhein bei Worms (Rhein-km 443,27)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres Ständigen Technischen Ausschusses,

stellt fest, dass der Neubau einer weiteren Straßenbrücke über den Rhein bei Worms keine Einwände aus der Sicht der Rheinschifffahrt hervorruft.

Der Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Anlage zu Protokoll 30

Bericht des Ständigen Technischen Ausschusses über den Neubau einer Straßenbrücke über den Rhein bei Worms (neue Nibelungenbrücke)

1. Art der Brücke

Geplant ist eine vorgespannte Stahlbeton-Hohlkastenbrücke als Durchlaufträger über drei Felder. Die Brückenform im Längsschnitt soll analog zu der in 30 m Entfernung bestehenden alten Nibelungenbrücke hergestellt werden.

2. Nächster Ort

Worms

3. Rhein-km

Rhein-km 443,23 – neue Nibelungenbrücke

4. Art der Baumaßnahme

Geplant ist eine Betonbrücke im Freivorbau, die von den Strompfeilern aus hergestellt werden soll. Ggf. sollen bei der Vergabe der Brückenbauarbeiten Sondervorschläge berücksichtigt werden. Dies könnte eine Stahlverbundbrücke sein, die z. T. abweichende Bauverfahren beinhaltet.

5. Fahrwasserbreite

280 m bei GLW

6. Fahrrinnenbreite

120 m

A. Allgemeine Beschreibung

7. Anzahl der Pfeiler im Strom

zwei Strompfeiler

8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne/Fahrwasser

zwei Pfeiler im Fahrwasser bei GLW

9. Breite des Brückenbaues im Querschnitt:

Die Breite beträgt 14,50 m zwischen den Außenkanten der Kappen. Über den beiden Strompfeilern wird die Breite der geplanten beiden Ausbuchtungen mit 17,85 m Breite angegeben.

10. Abstand des nächsten Brückenbauwerkes

Der Achsabstand der neuen Nibelungenbrücke zur alten bestehenden Nibelungenbrücke soll 30 m betragen.

B. Lichtraumprofil für die Schifffahrt – Bogenbrücken

11. Höchster Punkt des Bogenscheitels

im Mittelfeld 103,50 müNN

12. HSW

HSW (81/90)= 90,68 müNN, HHW = 92,41 müNN - Rhein-km 443,2

13. Minimale Durchfahrtshöhe im Bereich der Durchfahrtsbreite

99,78 müNN, was einer minimalen Durchfahrtshöhe von 9,10 m entspricht.

14. Durchfahrtsbreite

erstes Feld links ca. 82 m, Mittelfeld ca. 96 m (analog zur bestehenden Nibelungenbrücke)

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

15. Begutachtung durch Sachverständigen

Begutachtung der Vorentwürfe im Jahre 2001 und 2002 durch die Fachstelle für Verkehrstechniken, FVT Koblenz

16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Bei Erwägung von Sondervorschlägen (Stahlverbundbrücke) ist eine erneute Begutachtung vorgesehen. Berücksichtigen der Stellungnahme der FVT Koblenz, Markierung der Pfeiler mit Radarreflektoren/ Radartonnen.

17. Geplante Konstruktionsform

Bogenbrücke

18. Geplantes Konstruktionsmaterial

Beton

D. Schifffahrtszeichen

19. Schifffahrtszeichen nach Anlage 7 der RheinSchPV

Die an der alten Nibelungenbrücke (Oberstrom) vorhandenen Schifffahrtszeichen für die Talfahrt

- linkes Feld – Verbotsschild A.1,
 - mittleres Feld – empfohlene Durchfahrtsöffnung D.1a – nach Anlage 7
- werden entsprechend an die neue Nibelungenbrücke (Oberstrom) umgesetzt.

Die Beschilderung für die Bergfahrt bleibt an der alten Nibelungenbrücke (Unterstrom) bestehen.

E. Angaben zum Bauablauf

20. Art der Brückenmontage

Freivorbau von den Pfeilern aus

21. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Im Falle der Spannbetonbrücke besteht während der Bauarbeiten des Freivorbaus, je nach Taktabschnitt des Vorbauwagens, eine vorübergehende und stellenweise Einschränkung des Lichtraumprofils.

22. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren

Während der Bauphase ist je nach Bauabschnitt eine temporäre Einschränkung der Durchfahrtsbreite notwendig.

Während der Bauarbeiten muss unter Umständen die berg- und talfahrende Schifffahrt auf eine Durchfahrtsöffnung der alten Nibelungenbrücke ausweichen.

Bauzeit und Baubeginn

Die Bauzeit beträgt voraussichtlich ca. 1,5 Jahre. Der Baubeginn ist voraussichtlich 2004.

Schlussfolgerung

Die Durchfahrtshöhen und -breiten der neuen Brücke entsprechen den „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ (Beschluss 1995-I-29).

Der Ständige Technische Ausschuss stellt aufgrund der vorliegenden Beschreibung und der vorliegenden Planzeichnungen fest, dass der Brückenbau keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft.

Anlage: Ansicht und Draufsicht der Brücken im Bereich des Fahrwassers

KENNTNISNAHMEN

PROTOKOLL 31

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von

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

Anlagen zu Protokoll 31

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-I-26	Änderung der RheinSchPV infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 4.06	I	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-I-27	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen, Vorschriften für den Einbau, und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern infolge des Standards Inland ECDIS	I	1.4.2003	8.1.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-II-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.11 Mitführen der RheinSchPV 2. § 12.01 Nr. 2 – Angaben auf elektronischem Weg an die Behörde	W	1.4.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	16.1.2003
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.1.2004				29.1.2003
2002-II-17	Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004	2.7.2003			29.1.2003
2002-II-18	Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt	I	1.1.2004			3.7.2003	29.1.2003

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2003-I-20	Anordnung vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003
	1. Anlage 1: § 9.11 2. Anlage 2: §§ 4.06, 6.20, 6.22 u. Anlage 7	I	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003
2003-I-21	Höchstabmessungen von Schubver- bänden, §§ 9.09, 11.02 bis 11.05	I	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	..)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 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	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	-	14.4.1999	3.12.1998

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

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

**) 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 I	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	**))	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der Rhein-SchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004		**)		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	29.8.2003	**)	31.7.2003		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	29.8.2003	**)	31.7.2003		13.6.2003

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

3. ADNR: Inkraftsetzung

ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

5. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften

Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

(*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

6. Polizeiausschuss

Inland ECDIS Standard

Klarstellungs-, Korrektur- und Erweiterungsdokument

nach Abschnitt 2, Kapitel 5 des Standards

zur Vorlage bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
in der von der RIS-Arbeitsgruppe der ZKR am 9. und 10.9.2003 angenommenen
Fassung

Basis: Inland ECDIS Standard, Edition 1.01

Ziel: Inland ECDIS Standard, Edition 1.02

Mainz, 25.9.2003

Christian Krajewski
Vorsitzender der Expert Group

A Klarstellungen und Korrekturen

Abschnitt Kapitel	Seite in Ed. 1.01	Vorschlag von	Änderung	Begründung	Status
1	2	3	4	5	6
1.3	21	WSD Südwest	Ergänze in Nr. 1.3: UPPER case ":without any changes ...	Fehler nur in englischer Fassung	angenommen 16.9.02
2 cblohd	26	SevenCs	Das Attribut SCAMAX im Objekt cblohd muss gelöscht werden	SCAMAX ist nicht erlaubt	angenommen 16.9.02
2 depare	28	SevenCs	Ergänze im Objekt depare das Attribut verdat	Fehler	angenommen 16.9.02
2 rdocal	34	WSD Südwest	Ergänze das Attribut „dirimp“	Fehler	angenommen 16.9.02
2 boywtw	44	SevenCs	Lösche im Objekt boywtw die Attribute ELEVAT and HEIGHT	Für schwimmende Objekte nicht relevant	angenommen 16.9.02
2 verdat	66	Österreich	Ergänze: Höhe über dem Adriatischen Meere	Für Donau benötigt	angenommen 16.9.02
2 catnmk	75	Österreich	Neuer Text für ID 2: „Gesperrte Wasserflächen; jedoch für Kleinfahrzeuge ohne Antriebsmaschine befahrbar. (A.1a, nur RheinSchPV und Binnenvaartpolitiereglement)“	Fehler	angenommen 16.9.02
2 catwsm	80	SevenCs	Im Attribut catwsm müssen sich die Werte auf CEVNI beziehen und die CEVNI-Nummern sollten hinter den Werten angegeben werden.	Fehler	angenommen 16.9.02
2,B 2.2	107	Österreich	Im Abschnitt „zu 2.2 Zellen“ ergänze: „Die Mindestabdeckung auf beiden Seiten der Wasserstraße sollte über die Radarabdeckung hinausgehen.“	Es gibt manchmal Radarechos außerhalb des Abdeckungsbereiches der ENCs.	angenommen 16.9.02
2, B 3.10.1	109	SevenCs	Neuer Abschnitt 3.10.1: „Tiefenfläche (depare) ist Teil der Objekt-Gruppe 1 (skin-of-the-earth)“	Klarstellung	angenommen 16.9.02
2, B 6.3.2.1	110	SevenCs	Neue Tabelle zu dem Identifikationsfeld für den Datensatz: lösche STED, neue Werte für PRSP, neues Feld PRED 1)	Anpassung an S57	angenommen 16.9.02
2,B 4.8.21	118	Österreich	Ergänze in Kapitel „4.8.21“ am Ende: Der Wert von ORIENT an Brücken sollte mit der vorgeschriebenen Fahrtrichtung der Schiffe korrespondieren.	Klarstellung	angenommen 16.9.02
3, A 5.1.2	143	WSD Südwest	Absatz 5.1.2, Zeile nmkprh02: neuer Text: Verbot der Durchfahrt (A.1)	Fehler	angenommen 16.9.02
3, A 5.2.a	143	Österreich	Absatz 5.2.a, Zeile nmkprh03: neuer Text: „Gesperrte Wasserflächen; jedoch für Kleinfahrzeuge ohne Antriebsmaschine befahrbar. (A.1a, nur RheinSchPV und Binnenvaartpolitiereglement)“	Fehler	angenommen 16.9.02
3, A 5.2.a	144	WSD Südwest	Ersetze in allen Zeilen für Tafelzeichen E.5 „mooring (festmachen)“ durch „berthing (stilliegen)“ und „berthing (stilliegen)“ durch „making fast to the bank (festmachen am Ufer)“	CEVNI	angenommen 16.9.02
3, A 8.2	150	Österreich	Das dargestellte Symbol NMKPRH01 gibt nicht A.1 wieder. Zeichne neues Symbol I „red-white-red“	Fehler, das dargestellte Symbol gibt es nicht.	angenommen 16.9.02
3,A 8.3	155	WSD Südwest	Die Symbole für NMKRCD03 und NMKRCD04 müssen ausgetauscht werden	Irrtum	angenommen 16.9.02

1) Ändere die Tabelle in Kapitel 6.3.2.1:

TAG	Subfield Name	Use	Value	Comment
STED	Edition Number of the Inland ECDIS Standard	M	03.1	=ASCII
PRSP	Product Specification	M	{10}	=European InlandENC, binary
PRED	Product Specification Edition Number	M	1.02	=ASCII

Begründung:

- 1 Das Feld STED ist die Editions-Nr. von S57 und darf nicht geändert werden (aktuelle Edition 3.1).
- 2 Das Feld „product specification PRSP“ beschreibt das Produkt. Die Nummern 1,2, und 51 – 56 sind schon belegt.
- 3 Das Feld „product specification edition number PRED“ muss mit der aktuellen Editions-Nummer der Product-Spezifikation ausgefüllt werden.

B. Erweiterungen

Multilayer (Mehrschichten-) Prinzip, Usages (Schiffahrtzweck) in Inland ENCs

1. Einführung

In der Besprechung der Inland ECDIS Expert Group in Wien am 16. September 2002 führte Österreich aus, dass die Behörden in den meisten Fällen lediglich sicherheitsrelevante Informationen bereitstellen (z.B. in Österreich und Frankreich). Die Nutzer erwarten von einem Informationssystem aber mehr, vor allem Informationen für logistische Zwecke (z.B. detaillierte Information über die Infrastruktur in Häfen einschließlich der Kapazitäten, Betriebszeiten und Preise der Umschlageneinrichtungen, Daten zur Touristeninformation für Kreuzfahrtschiffe und Informationen für Freizeitschiffer über die Verfügbarkeit der Infrastruktur in Freizeithäfen). Diese Art der Daten könne nur durch private Unternehmer bereitgestellt werden. Um den Erfolg von Inland ECDIS zu gewährleisten, müsse eine Möglichkeit geschaffen werden, private Daten zusätzlich zu den offiziellen Daten zu veröffentlichen und dabei zugleich die Qualität der offiziellen Daten sicherzustellen. Andernfalls müssten die Nutzer andere Systeme benutzen, um die logistischen und touristischen Daten zu erhalten. Die Expert Group stimmte zu, dass eine Lösung für dieses Problem gefunden werden müsse und setzte eine kleine Gruppe ein, die detaillierte technische Vorschläge entwickeln sollte.

Es gibt zwei Möglichkeiten private Daten bereitzustellen:

- Die Daten können in die offiziellen Zellen eingearbeitet werden.
- Die Daten können in getrennten Overlay-Zellen (Überlagerungszellen) vorgehalten werden (Mehrschichten-Prinzip).

Wenn die zusätzliche Information in die offizielle Zelle getan wird, hat der Nutzer keine Möglichkeit zu sehen, welcher Teil der Information offiziell und welcher Teil privat ist. Und er kann nicht prüfen, ob die offiziellen (sicherheitsrelevanten) Daten durch die private Firma geändert worden sind. Wenn die Behörde ein Update herausgibt, könnte es auf die ergänzte Zelle nicht angewendet werden. Dadurch ergäben sich Verzögerungen bei der Verteilung.

Daher wäre es vorzuziehen, die Daten in getrennten Zellen vorzuhalten. Der Nutzer hätte die Möglichkeit zu entscheiden, ob er die private Information auf dem Bildschirm haben möchte oder nicht. Und jede Seite wäre für die Updates der eigenen Daten verantwortlich.

Da beide Möglichkeiten zur Zeit nicht in Übereinstimmung mit dem Inland ECDIS Standard sind, so wie er jetzt ist, hat die kleine Gruppe einen Vorschlag für Ergänzungen des Inland ECDIS Standards entwickelt.

Die Viewer- (Betrachtungs-) Software stellt das Bild auf der Basis von Look-up-Tafeln (S52 bzw. Abschnitt 3, Kap.3 des Inland ECDIS Standards) zusammen. Der Name der Zelle, in der das Objekt enthalten ist, wird für diese Berechnungen nicht benutzt. Die Regeln, welche die korrekte Darstellung überlappender Objekte innerhalb einer Zelle sicherstellen, sind deshalb auch auf Objekte aus verschiedenen Zellen anwendbar. Skin-of-the-earth Objekte¹ müssen immer gezeichnet werden und haben die gleiche (niedrigste) Darstellungspriorität. Wenn es überlappende Skin-of-the-earth Objekte in mehr als einer Zelle gäbe, würde die Software nach dem Zufallsprinzip entscheiden.

In der ENC Product Specification von S-57 (Appendix B.1, Absch. 2.2) ist bestimmt, dass Daten innerhalb überlappender Zellen mit demselben Schiffahrtzweck (Usage)² sich nicht überlappen dürfen. Um das Overlay-Prinzip zu ermöglichen, soll in Inland ECDIS zugelassen werden, dass Objekte in Overlay-Zellen die Objekte in anderen Zellen überlagern. Für Skin-of-the-earth Zellen bleibt es aber bei der S57-Regelung, dass sie sich innerhalb überlappender Zellen mit dem selben Schiffahrtzweck (usage) derselben Objektklasse nicht überlappen dürfen.

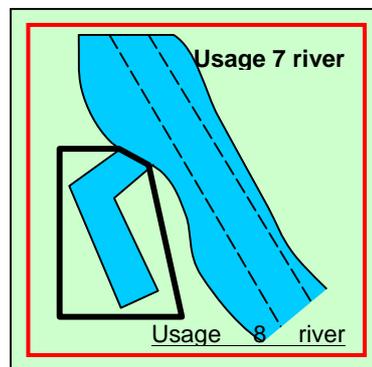
¹ Die Objektarten sind in zwei Gruppen eingeteilt. Objektarten der Gruppe 1 (Skin-of-the-earth) sind DEPARE, DRGARE, FLODOC, HULKES, LNDARE, PONTON, UNSARE. Alle anderen Objektarten sind in Gruppe 2. (S-57, App. B.1, Paragraph 3.10.1)

² Schiffahrtzweck (synonym: usage oder usage band) ist ein Maßstabsbereich, für den eine ENC konzipiert ist. Dem liegt der Grundgedanke zugrunde, dass für verschiedenen Maßstabsbereiche verschiedenen Symbole verwendet werden müssen (z. B. Flusslauf in usage 1 „Overview“ als einfache Linie und in usage 7 „River“ mit beiden Ufern). Die Maßstabsbereiche sind in S-57 nur qualitativ festgelegt, nicht zahlenmäßig.

Als Ergebnis wird es zwei Arten von Zellen geben:

1. **Skin-Zellen:** Eine Zelle, die Skin-of-the-earth Objekte enthält.
2. **Overlay-Zellen (Überlagerungszellen):** Eine Zelle, die keine Skin-of-the-earth Objekte enthalten darf.

Wenn jemand mehr detaillierte Daten für ein bestimmtes Gebiet (z. B. Hafen) bereitstellen will, das Skin-of-the-earth Objekte enthält, muss er eine höhere Usage (z.B. 8) als die Basiskarte (z.B. 7) benutzen. Der Bildschirm zeigt die Basis-Skin-Zelle (7) und die mehr detaillierte Skin-Zelle des kleinen Gebietes (8), aber die Skin-of-the-earth Objekte in der detaillierten Zelle mit der höheren Usage werden alle Objekte in der Basiskarte überdecken. Wenn die Basiskarte (7) z.B. eine Fahrrinne aber keine Tiefeninformationen enthält und die detaillierte Zelle (8) enthält aktuelle Tiefeninformationen, dann überdecken die Tiefenflächen die Tonnen, Brücken und die Fahrrinne selbst in der Basiszelle.



Deshalb ist es nützlich, die Möglichkeit zu haben, einer Overlay Zelle mehr als eine Usage zuzuweisen. Wenn die Fahrrinne, die Tonnen, Baken, Gebiete mit Beschränkungen, Gefahrenbereiche etc. in Overlay-Zellen mit einem Bereich von Usages enthalten sind, werden sie sowohl zusammen mit der Basiszelle (7) wie auch mit den detaillierten Zellen (8) abgebildet. Deshalb wird zugelassen, dass den Overlay-Zellen ein Bereich von Usages zugewiesen wird.

Der Maßstab, der für die Darstellung der verschiedenen Usages benutzt wird, ist in ECDIS nicht festgelegt. Die meisten Softwareproduzenten benutzen für das maritime ECDIS jedoch sehr ähnliche Maßstäbe. Software für Inland ECDIS benutzt zur Zeit für dieselben Usages andere, eher größere Maßstäbe, was die Kompatibilität zwischen Maritimem und Inland ECDIS gefährdet. Um dies zu vermeiden, werden zusätzliche Usages für die Binnenschifffahrt eingeführt. Die Darstellungssoftware kann dieselben Maßstäbe wie für das maritime ECDIS für die Usages 1 bis 6 und größere Maßstäbe für die binnenspezifischen Usages 7 bis 9 benutzen

2. Vorschlag für die Erweiterung

Abschnitt 1: Leistungsstandard

Ergänze auf Seite 8 einen neuen Punkt 5.2.j :

„Im Navigationsmodus müssen die Daten nach Abschnitt 3.1.c dieses Standards immer sichtbar sein und dürfen nicht durch andere Objekte verdeckt werden.“

Erläuterung: *Dadurch wird sichergestellt, dass Overlay-Objekte nicht die nautisch wichtigen Objekte der Basiskarte überdecken.*

Abschnitt 2: Datenstandard, Appendix B Produktbeschreibung, Abschnitt 2 – Ergänzungen und Klarstellungen zur ENC Product Specification der IHO:

Ergänze auf Seite 107 einen neuen Absatz

„Zu 2.1 Navigational Purpose

Für Inland ECDIS wird die Tabelle wie folgt erweitert:

Nr.	Schiffahrtsw Zweck (Usage)	Beabsichtigter Gebrauch
1 S57	Übersicht (Overview)	Für Reiseplanung und Überquerung der Ozeane.
2 S57	Allgemein (General)	Für die Fahrt auf Ozeanen, die Annäherung an Küsten und Reiseplanung.
3 S57	Küste (Coastal)	Für die Fahrt entlang der Küsten, innerhalb oder außerhalb des Ufers.
4 S57	Zufahrt (Approach)	Zufahrten zu den Häfen oder Hauptfahrwegen oder durch schwierige und stark befahrene Gewässer.
5 S57	Hafen (Harbour)	Fahrt in Häfen, Buchten, Flüssen und Kanälen, Ankerplätze.
6 S57	Stillliegen (Berthing)	Detaillierte Daten um das Stilliegen zu unterstützen.
7 neu	Fluss (River)	Fahrt auf Binnenschiffahrtsstraßen (Skin-Zelle).
8 neu	Flusshafen (River harbour)	Fahrt in Häfen an Binnenschiffahrtstraßen (Skin-Zelle).
9 neu	Flussliegeplatz (River berthing)	Detaillierte Daten um das Stilliegemanöver in der Binnenschiffahrt zu unterstützen (Skin-Zelle).
L neu	Überlagerung (Overlay)	Overlay-Zelle zur Darstellung in Verbindung mit einer Skin-Zelle.

Die Schiffahrtsw Zwecke 1 to 8 und L können sowohl von Behörden wie auch von privaten Stellen benutzt werden. Der Schiffahrtsw Zweck 9 sollte nur von privaten Stellen benutzt werden.

Den Overlay-Zellen kann ein Bereich von Schiffahrtsw Zwecken zugewiesen werden (siehe „zu 5.6.3“)

Overlay-Zellen dürfen keine Skin-of-the-earth Objekte (Gruppe 1) enthalten.“

Auf Seite 107 „zu 2.2 Zellen“: ersetze den vorhandenen Text durch:

„In Inland ENCs dürfen sich Skin-of-the-earth Objekte in überlappenden Zellen mit demselben Schiffahrtsw Zweck (Usage) nicht überlappen. Objekte in Overlay-Zellen dürfen andere Objekte überlappen.“

Ergänze auf Seite 109 zum Text des Abschnittes „Zu 5.6.3 Datensatzdateien“, zweiter Punkt, den folgenden Text:

„Der Buchstabe „L“ an der Stelle „Schiffahrtzweck“ (Usage) zeigt an, dass die Zelle als Overlay über eine andere Zelle innerhalb eines Bereiches von Schiffahrtzwecken dargestellt wird. Overlay-Zellen dürfen keine Skin-of-the-earth Objekte enthalten. Der Bereich der Usages von Overlay-Zellen wird angezeigt im Data Set Identification Feld des Headers der Overlay-Zelle (siehe S57, Part 3, Data Structure, ch. 7.3.1.1). Das 8. Bit des beabsichtigten Usage-Unterfeldes (INTU) muss gesetzt sein, wenn ein Bereich benutzt wird, und die anderen sieben Bits beschreiben den Bereich (z. B. bedeutet 79 einen Bereich von Usage 7 bis Usage 9).“

Abschnitt 3: Darstellungsstandard, Appendix A Darstellungsbibliothek:

Ergänze auf Seite 136 zu Abschnitt 2.1, Look-up-Tafeln, den folgenden Satz:

„Die Darstellung der Objekte in einem bestimmten Gebiet, die in verschiedenen Zellen desselben Schiffahrtzwecks (Usage) enthalten sind, folgt den Einträgen in den Look-up-Tafeln.“

Abschnitt 4, technische und betriebliche Leistungsanforderungen, Prüfmethode und erforderliche Prüfergebnisse

Ergänze auf Seite 170 einen neuen Abschnitt 7.9:

„7.9 Test der dargestellten Objekte in mehr als einer Zelle desselben Schiffahrtzwecks (Usage) für dasselbe Gebiet

Es wird geprüft, ob alle Objekte in der Test-SENC und in der zusätzlichen Overlay-Test-SENC sichtbar sind und korrekt wiedergegeben werden. Für diesen Test wird die Informationsdichte auf „Alles“ gesetzt. Es wird getestet, ob es möglich ist, eine oder mehrere spezifische Zellen für die Präsentation auszuwählen, wenn es verschiedene Zellen von verschiedenen Herstellern für dasselbe Gebiet mit demselben Schiffahrtzweck (usage) gibt.“

7. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

7.1 Anhang 2 zur Richtlinie Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

Anhang 2 zur Richtlinie Nr. 1

Durch Befähigungszeugnisse nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins (§ 2.06 Nr. 3)

1	2	3	4	5
Staat / Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	FOD Mobiliteit en Vervoer	720, davon 180 als Mitglied der Decksmanschaft
CH	1	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	75 (bis zu 60 Fahrgäste) 150 (mehr als 60 Fahrgäste)
CH	2	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie C Güterschiffe / Schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel	720, davon 180 als Matrose
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	720, davon 180 als Matrose
D	2	Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent	Wasser- und Schiffahrtsgesellschaften	720, davon 180 als Matrose
D	3	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schiffahrtsgesellschaften	180
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	180

Anhang 2 zur Richtlinie Nr. 1

1	2	3	4	5
Staat/ Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses / Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen/Temps de navigation à prendre en compte en jours
D	6	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrts- direktionen Nord und Nordwest	720, davon 360 als Matrose
D	7	Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	720, davon 360 als Matrose
D	8	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180 als Matrose
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180 als Matrose
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrts- direktionen Nord und Nordwest	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
F	1	Certificat Spécial de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure (Décret ministériel n° 91- 731 du 23.07.1991) - Catégorie CP Convois poussés d'une longueur supérieure à 55 m ou d'une largeur supérieure à 11,40 m et - Catégorie P Bateaux à passagers	Service de la Navigation	 180 180
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, davon 180 als Matrose
NL	1	Groot vaarbewijs I	Koninklijk OnderwijsFonds voor scheepvaart (KOF)	720, davon 180 als Matrose
NL	2	Groot vaarbewijs II	Koninklijk OnderwijsFonds voor scheepvaart (KOF)	720, davon 180 als Matrose
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	720, davon 180 als Matrose
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	570, davon 30 als Matrose
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	135

7.2 Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 2

**Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannten Ärzte
(§ 3.02 Nr. 2 Buchstabe a)**

B	1. Antwerpen Sociaal-medische Rijkdienst Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tel.: 00 32 3/22 6 69 62
	2. Brugge Sociaal-medische Rijkdienst Zandstraat 144 B-8200 St. ANDRIES Tel.: 00 32 50/45 68 30
	3. Brussel/Bruxelles Sociaal-medische Rijkdienst Wetstraat 56 B-1040 BRUSSEL Tel.: 00 32 2/287 06 62 oder 00 32 2/287 05 35
	4. Charleroi Centre médical de l'Office médico-social Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI Tel.: 00 32 71/31 97 76
	5. Kortrijk Sociaal-medische Rijkdienst Ijzerkaai 26 - 27 B-8500 KORTRIJK Tel.: 00 32 56/22 47 21
	6. Gent Sociaal-medische Rijkdienst "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT Tel.: 00 32 9/268 64 22
	7. Hasselt Sociaal-medische Rijkdienst Gouv. Verwilghensingel 75 B-3500 HASSELT Tel.: 00 32 11/29 56 57
	8. Libramont Centre médical de l'Office médico-social Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tel.: 00 32 61/23 00 52
	9. Liège Centre médical de l'Office médico-social Avenue Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tel.: 00 32 4/252 78 00
	10. Leuven Sociaal-medische-Rijkdienst Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tel.: 00 32 16/31 89 11

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 2

B	11. Namur Centre médical de l'Office médico-social Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel.: 00 32 81/30 19 21
	12. Tournai Centre médical de l'Office médico-social Blvd. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel.: 00 32 69/88 87 10
	13. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) Tel.: 00 32 3/232 23 82
	14. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) Tel.: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophtalmologische Universitätspoliklinik Basel, Mittlere Straße 31, CH-4012 BASEL und
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung, Rheinstraße 26, CH-4410 LIESTAL.
D	Arbeitsmedizinische Dienste der Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft (Arbeitsmedizinisches Sicherheitstechnisches Zentrum Duisburg, König-Friedrich-Wilhelm-Str. 4, D-47119 DUISBURG, Tel.: 00 49-203-2952145) und der Seeberufsgenossenschaft, Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenarztlichen Dienstes.
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative, 2, rue de l'Hôpital Militaire, F-67084 STRASBOURG Cedex
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart, Medisch adviseur Scheepvaart, Postbus 8634, NL-3009 AP ROTTERDAM, Tel.: 00 31 10 266 86 84

7.3 Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2

Gültige Befähigungszeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens

Anmerkung: KVR: Kollisionsverhütungsregeln (Anlage C RheinPatV, Nr. 1.2)

(§ 3.05 Nr. 3)

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Fahrgastbeförderung Fahrgastbeförderung	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschiffer- patent Hochrheinpatent	Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schiffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßen- verkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	4	Schifferpatent B	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m ³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 2.02 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	2.02 (einschl. KVR)
D	7	Schifferpatent C2	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	2.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, Sportfahrzeuge bis 60 m ³	§ 2.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (ohne KVR)

Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge bis 60 m ³	§ 2.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m ³	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	16	Fährführerschein E	Wasser- und Schiffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschiffahrtsstraße)
D	17	Hochrhein- schifferpatent Hochrheinpatent	Regierungsprä- sidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigungs- schein, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundes- wehr, Zoll, Bundesgrenz- schutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 1.03 Nr. 4, überwiegend § 2.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrts- straßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	2	Besondere Befähigungsnachweis e <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	3	Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	4	Besondere Befähigungs- nachweise <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	5	Certificat de Capacité, catégories C et S	Service de la Navigation	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Certificat de Capacité, catégorie P.P.	Service de la Navigation	Sportfahrzeuge über 15 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (einschl. KVR)

7.4 Anhang 7 zur Richtlinie Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

Anhang 7 zur Richtlinie Nr. 2

Von der ZKR als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse anderer Staaten

Anmerkung: KVR Kollisionsverhütungsregeln
(Anlage C RheinPatV, Nr. 1.2)
(§ 3.05 Nr. 3)

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Fahrzeuge bis 30 m Länge	§ 2.02 (ohne KVR)
CS	1	Befähigungszeugnis des Schiffsführer- kapitän der Klasse I	staatliche Schiffahrts- verwaltung	Alle Fahrzeuge, ausgenommen schwimmende Geräte	§ 2.01 (ohne KVR)
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Oberste Schiffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 500 PS Fahrgastschiffe bis 300 Fahrgäste	§ 2.02
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 250 PS Fahrgastschiffe bis 100 Fahrgäste	§ 2.02
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 40 PS	§ 2.03

7.5 Anhang 8 zur Richtlinie Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

Anhang 8 zur Richtlinie Nr. 2

**Von der Zentralkommission als Nachweis der Tauglichkeit anerkannte
Befähigungszeugnisse und ärztliche Zeugnisse**

1. Befähigungszeugnisse

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Bis zu einem Alter von 50 Jahren dann ab 65 Jahren
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schiffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	4	Sportschifferzeugnis	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schiffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Kleines Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	5	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

2. Ärztliche Zeugnisse

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'or- dre	Bezeichnung des ärztlichen Zeugnisses Dénomination du certificat médical	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
	1			
	2			

8. Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung (Beschluss 1997-II-28)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2003 vom 26. Juni 2003

zu § 10.03b Nr. 1 – Festeingebaute Feuerlöschanlagen

Feuerlöschmittel Wasser (Druckwasser – Sprühfeuerlöschsystem)

REMBRANDT

In Anwendung von § 10.03b Nr. 1, letzter Satz, darf auf dem Fahrgastschiff „Rembrandt“ - amtliche Schiffsnummer 2325543 (ID Nummer 41390) als Löschmittel Wasser (Druckwasser - Sprühfeuerlöschsystem – High fog) unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 sind sinngemäß einzuhalten.
2. Das Druckwasser – Sprühfeuerlöschsystem ist mit zugelassenen Komponenten (Hochdruckpumpen, Rohrleitungen, Sprühdüsen) zu versehen. Die Anlage muss für die Verwendung in Maschinenräumen bis 500 m³ Nettovolumen und einer Deckenhöhe bis 5 m geeignet sein.
3. Anzahl und Verteilung der Düsen (Typ 202-1.76-0 1) müssen eine ausreichende Wasserverteilung in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Düsen müssen oberhalb der Bilgen, Tankdecken und anderen Stellen eingebaut sein, über die sich flüssiger Brennstoff ausbreiten kann, sowie oberhalb anderer besonders brandgefährdeter Stellen in den zu schützenden Räumen.
4. Das System muss unter dem notwendigen Druck gehalten werden; die Pumpen für die Wasserversorgung müssen bei einem Druckabfall in dem System selbsttätig anlaufen. Die Pumpen sind mit einem direkten Sauganschluss von außenbords auszurüsten.
5. Die Pumpen müssen alle Gruppen des Systems in jedem zu schützenden Raum mit dem erforderlichen Druck gleichzeitig versorgen können. Die Pumpen, ihre Schalteinrichtungen und die erforderlichen Auslöseventile sind außerhalb der zu schützenden Räume anzuordnen. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf das Wassersprühsystem nicht außer Betrieb setzen.
6. Die Pumpen müssen von 2 verschiedenen, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine von diesen Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle muss in der Lage sein, die Anlage allein zu betreiben.
7. Das Druckwasser – Sprühfeuerlöschsystem und die Bedienungs- und Regeleinrichtungen für das System müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen an möglichst wenigen Stellen zusammengefasst sein und so liegen, dass sie durch einen Brand in den geschützten Räumen nicht abgeschnitten werden können.
8. Die Anlage muss jederzeit zum sofortigen Einsatz bereit sein. Es ist dafür zu sorgen, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen des Wassers oder durch Korrosion der Rohrleitungen, Düsen, Ventile und Pumpen verstopft werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 3/2003
vom 6. November 2003

Nach § 2.19 Nr. 3

Zu § 8a.06 – Übereinstimmung -

SINOx Abgasreinigungsanlage (Innovationsvorhaben)

SYNTHESE 11

Unter Anwendung von § 2.19 Nr. 3 wird für den Hauptantriebsmotor des Motortankschiffs „Synthese 11“, Amtliche Schiffsnummer 2326029 im Rahmen eines Innovationsvorhabens eine Abweichung von § 8a.06, - Übereinstimmung -, unter nachstehenden Bedingungen zugestanden:

1. Im Abgassystem ist ein Abgasnachbehandlungssystem installiert, das bewirkt, dass die Emissionen des Motors von Kohlenstoffmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffen (HC), Stickstoffoxiden (NOx) und Partikeln (PT) unter den im § 8a.02 Nr. 2 angegebenen Werten bleiben.
2. Der geänderte Hauptantriebsmotor vom Typ Caterpillar 3508B DITA mit der Typgenehmigungsnummer R1*1*E2E3*0005*00 und der Ident-Nr. 7 SM 00721 ist ohne großen Aufwand wieder in Übereinstimmung mit dem typgenehmigten Motor zu bringen.
3. Vor der Inbetriebnahme des Schiffes wird eine Sonderprüfung nach § 8a.02 Nr. 6 durchgeführt. Die Emissionswerte nach § 8a.02 sind sowohl vor als auch nach der Abgasnachbehandlungsanlage zu messen und zu protokollieren.
4. Änderungen am Motor, die im Zusammenhang mit dem dauerhaften Betrieb der Katalysatoranlage vorgenommen wurden und die einen Einfluss auf das Emissionsverhalten des typgeprüften Motors haben, sind zu dokumentieren und als Anlage Bestandteil dieser Empfehlung.
5. Die Betriebsdauer der Katalysatoranlage und die für den richtigen Betrieb dieser Anlage kennzeichnenden Parameter sind kontinuierlich aufzuzeichnen. Diese Aufzeichnungen sind mindestens über sechs Monate nach der letzten Aufzeichnung an Bord oder beim Eigner aufzubewahren und auf Anforderung der zuständigen Behörde vorzulegen.
6. In einem Abstand von 12 Monaten ist anhand der aufgezeichneten Parameter gegenüber der zuständigen Behörde der Nachweis zu erbringen, dass die Emissionswerte für die in Kapitel 8a genannten Schadstoffe die Werte, die bei der Typgenehmigung vorlagen, deutlich unterschreiten. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, ist die Einhaltung der für den typgeprüften Motor ermittelten Emissionswerte für die in Kapitel 8a genannten Schadstoffe nach 5 Jahren durch Kontrollmessungen gemäß § 8a.02 Nr. 6 von einer zuständigen Stelle zu bestätigen.
7. Kommt es zu einem dauerhaften Ausfall des Katalysators, ist der Motor in den typgenehmigten Zustand zurück zu versetzen.
Die Empfehlung der ZKR erlischt in diesem Fall automatisch.
8. Diese Empfehlung endet am 31.12.2008.

**Anlage zur Empfehlung Nr. 3/2003
vom 6. November 2003**

Änderungen am Motor, die im Zusammenhang mit dem dauerhaften Betrieb der Katalysatoranlage vorgenommen wurden und die einen Einfluss auf das Emissionsverhalten des typgeprüften Motors haben.

Am Motor nach Nr. 2 der Empfehlung Nr. 3/2003 sind in Zusammenhang mit dem dauerhaften Betrieb der Katalysatoranlage folgende Änderungen angebracht worden, die einen Einfluss auf das Emissionsverhalten des typgeprüften Motors haben:

1. Änderung des Computerprogramms für die Steuerung des Motors. Neues Bestandteil Nr. 227-4861.
2. Änderung der Turbogruppe. Neues Bestandteil Nr. 19-5998.

PROTOKOLL 32

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2002

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2002.

PROTOKOLL 33

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2002

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2002. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

PROTOKOLL 34

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 2003 und vom 31. Dezember 2003 auf den 1. Januar 2004 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 2003 sowie vom 31. Dezember 2003 auf den 1. Januar 2004 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 35

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2004 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 36

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 37

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung wird am 27. Mai 2004, um 16.15 Uhr, in Basel, eröffnet.