

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2006

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2006 - I)

Straßburg, den 31. Mai 2006

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (06) 1 – Endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2006

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2006-I)

Straßburg, den 31. Mai 2006

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung

Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
---	---

II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen

Protokoll 2: Berichterstattung über die Ministersitzung vom 16. Mai 2006	1
Protokoll 3: Organisation der Arbeiten der ZKR – Vom Vorsitz der Zentralkommission vorgeschlagene Ausrichtung	3
Protokoll 4: Arbeitsprogramme der Ausschüsse der ZKR	7
Protokoll 5: Beziehungen zur Europäischen Kommission	24
Protokoll 6: Informationen über die Vorbereitung der Ministerkonferenz in Bukarest	24
Protokoll 7: Beschwerde von Herrn Leo P. Kasnitz gegen die Bundesrepublik Deutschland	24
Protokoll 8: Beschwerde des Schiffsführers Horst Herweck jun. von TMS „Ascona“	25
Protokoll 9: Stand der Überlegungen zur Einführung einer Schiffesbescheinigung.....	26
Protokoll 10: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt	26

III. Wirtschaftsfragen

Protokoll 11: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	26
Protokoll 12: Wirtschaftskongress 2007	37

IV. Fragen in Verbindung mit Infrastruktur, Umweltschutzes und Abfallbeseitigung

Protokoll 13: Auswirkungen der Umweltschutzvorschriften auf die Binnenschifffahrt	37
Protokoll 14 : Bericht über den gemeinsamen Workshop ZKR/IKSR	37
Protokoll 15 : Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt	37

V. Fragen betreffend die Schifferpatente und Besatzungsfragen

Protokoll 16: Fragen betreffend die Schifferpatente und Besatzungsfragen 37

VI. Verordnungsrechtliche und technische Fragen

Protokoll 17: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 10.01, 11.03, 11.04 und 11.05)..... 38

Protokoll 18: Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 3.09 und 11.02)..... 39

Protokoll 19: Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung 43

Protokoll 20: Richtlinien und Kriterien für Schiffsverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen (VTS-Richtlinien 2006) 45

Protokoll 21: Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschiffahrt (VTT-Standard 2006) 46

Protokoll 22: Implementierung von Binnenschiffahrtsinformationsdiensten am Rhein 48

Protokoll 23: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09) 48

Protokoll 24: Memorandum of Understanding der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Europäischen Kommission über die gemeinsame Durchführung von Aktivitäten im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrt..... 49

Protokoll 25: ADNR-Änderungen 53

Protokoll 26: Ausbaumaßnahmen am Rhein zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse (2005-I-22) 54

Protokoll 27: Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke
- Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim
- Wasserstand am Pegel Iffezheim
für das Jahr 2005 56

Protokoll 28: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden 57

VII. Verwaltungs- und Finanzfragen

Protokoll 29: Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2007	58
Protokoll 30: Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2007	58
Protokoll 31: Vorläufiger Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle	58
Protokoll 32: Zusammensetzung des Sekretariats	59

VIII. Verschiedenes

Protokoll 33: Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2005	59
Protokoll 34: Pressemitteilung	65
Protokoll 35: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	65



CC/R (06) 1 – Endg.
31. Mai 2006

fr/de/nl

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2006 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss

PROTOKOLL 2

Berichterstattung über die Ministersitzung vom 16. Mai 2006

Beschluss

Die Zentralkommission

begrüßt die Einberufung der Basler Ministerkonferenz, die am 16. Mai 2006 stattgefunden hat, und dankt der schweizerischen Präsidentschaft für die erfolgreiche Organisation dieser Konferenz,

nimmt mit Befriedigung Kenntnis von der Erklärung der Minister ihrer Mitgliedstaaten („Basler Erklärung“, in der Anlage),

fordert das Sekretariat auf, ihr Vorschläge für die Umsetzung der in dieser Erklärung genannten Ziele zu unterbreiten.

Anlage

Erklärung der Minister der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Deutschland, Belgien, Frankreich, Niederlande und die Schweiz: („Basler Erklärung“)

Die für die Rheinschifffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz haben sich auf Einladung der Schweizerischen ZKR-Präsidentschaft am 16. Mai 2006 in Basel getroffen und dabei folgende Erklärung verabschiedet:

Wir betonen die Bedeutung der Schifffahrt auf dem Rhein, der mit über 70 % Volumen aller Flusstransporte wesentlichen Achse der europäischen Binnenschifffahrt, als zukunftssträchtiges, wettbewerbsfähiges und mit Schiene und Strasse gut vernetztes Transportmittel, basierend auf hohen Sicherheits- und Umweltstandards.

Wir bekräftigen den Grundsatz der freien Schifffahrt auf dem Rhein gemäss der Mannheimer Akte und ihrer Zusatzprotokolle und sind gewillt, alle erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um diese Schifffahrtsfreiheit zu garantieren.

Wir unterstreichen in dieser Hinsicht die wichtige Funktion und die Zuständigkeiten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), welche einen hohen Sicherheitsstandard der Schifffahrtstransporte gewährleistet sowie den Schutz der Umwelt fördert, und wir versichern sie erneut unserer Unterstützung in ihrer Aufgabe, die Rheinschifffahrt weiter zu entwickeln.

Wir unterstützen sämtliche Bestrebungen, die auf eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung der europäischen Binnenwasserstrassen abzielen. Dazu gehören auch der Unterhalt der Wasserstraßen, die Bereitstellung geeigneter Infrastrukturen in Verantwortung der ZKR-Mitgliedstaaten sowie die Umsetzung der zwischen Schifffahrt und Wasserwirtschaft abgestimmten Ziele der Wasserrahmenrichtlinie.

Wir begrüssen, dass die Initiative „Naiades“ der Europäischen Union (EU) eine nachhaltige Stärkung der Binnenschifffahrt in Europa anstrebt. Die ZKR will gemeinsam mit der EU, der Donaukommission, den übrigen Stromkommissionen sowie allen relevanten Akteuren einen substantiellen Beitrag zur Verwirklichung dieses gemeinsamen Zieles leisten. Die institutionelle Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU auf der Basis der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 unter Respektierung der Zuständigkeiten beider Parteien sollte vertieft werden. Um eine weitest mögliche Harmonisierung der Regelungen ohne zusätzliche Bürokratie zu fördern, sind wir bestrebt, die Zusammenarbeit auch mit den anderen europäischen Stromkommissionen zu intensivieren.

Wir messen dem Ziel einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt besondere Bedeutung bei. Zu diesem Zweck sind wir bestrebt, die Zusammenarbeit mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins zu fördern. Im Interesse eines verbesserten Umweltschutzes bedarf es weiterer wesentlicher Fortschritte namentlich bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen, des Schwefelgehalts von Gasöl sowie des Kraftstoffverbrauchs der Binnenschiffe. Dazu sind alle Möglichkeiten einschliesslich von Eigeninitiativen des Schifffahrts- und Hafengewerbes, positiver Anreizsysteme sowie Ausbildungs- und Aufklärungsmaßnahmen auszuschöpfen. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen, damit die angestrebten Emissionsminderungen möglichst rasch eintreten.

Wir unterstreichen den wichtigen Beitrag, den das Schifffahrts- und Hafengewerbe für die Rheinschifffahrt und die Volkswirtschaften der ZKR-Mitgliedstaaten eigenverantwortlich in Abhängigkeit der Marktkräfte leistet, und bekräftigen unsere Bereitschaft, im Dialog mit dem Gewerbe nach zukunftsgerichteten Lösungen für die sie betreffenden Fragen zu suchen.

Wir sind der Auffassung, dass die Attraktivität der Berufe im Bereich der Rheinschifffahrt durch moderne Aus- und Weiterbildung sowie zeitgemässe arbeitsrechtliche und soziale Bedingungen erhalten und gefördert werden muss, und fordern das Gewerbe auf, mit geeigneten Massnahmen zu diesem Ziel beizutragen.

Wir legen Wert darauf, dass die Rheinschifffahrt weiterhin unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren kann und beauftragen die ZKR, die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit bestehender und zukünftiger Regelungen unter Beibehaltung der hohen Sicherheits- und Umweltstandards der Binnenschifffahrt zu überprüfen. Die Überprüfung der Regelwerke soll rasch abgeschlossen werden, damit die ZKR bis Ende 2007 darüber beschliessen kann, welche Regelungen zu vereinfachen oder zu streichen sind.

Basel, 16. Mai 2006

PROTOKOLL 3

Organisation der Arbeiten der ZKR

Vom Vorsitz der Zentralkommission vorgeschlagene Ausrichtung

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Geschäftsordnung (§ 24 (3)),

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier ihres Vorsitzenden, in dem für die Arbeit der Zentralkommission Prioritäten für die beiden Jahre seiner Präsidentschaft festgelegt werden,

verweist darauf, dass dieses Papier die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt.

Anlage

**Ziele
für die Jahre
2006 – 2007
unter der
Schweizerischen Präsidentschaft
bei der ZKR**

Ziel Nr. 1: Die ZKR spielt auch in Zukunft als eigenständige Organisation eine aktive Rolle für die europäische Binnenschifffahrt
--

Massnahmen:

- **Rechtliche und institutionelle Massnahmen**

Die ZKR strafft und dynamisiert ihre Strukturen, um ihr Profil als aktive, effiziente und innovative Organisation zu unterstreichen. Dazu ist es wichtig, dass sie sich als lernende, den Entwicklungen sich kontinuierlich anpassende Institution versteht. Die in der ZKR zu behandelnden Fragen sind zusammenhängend und komplementär. Das Schwergewicht der Massnahmen im rechtlichen und institutionellen Bereich bezieht sich auf folgende Punkte:

- Überprüfung der internen Strukturen der ZKR im Hinblick auf eine Verwesentlichung und strategischere Ausrichtung.
- Analyse der ZKR-Reglemente mit dem Ziel, unter Beibehaltung der hohen Sicherheitsstandards und der Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt mit klareren, einfacheren und wenn möglich wenig Reglementen zu erreichen. Initiativen, vor allem der Wirtschaftsakteure, sollen erleichtert werden.

- **Ministerkonferenzen in Basel und Bukarest**

Die Basler Ministererklärung vom 16. Mai 2006 bekräftigt das politische Bekenntnis zur Mannheimer Akte sowie zu einer modernen, effizienten und kooperationsbereiten ZKR.

Die in der Ministererklärung festgelegten Ziele sind am Ende der Präsidentschaft entweder ganz umgesetzt oder ihre Umsetzung ist massgeblich vorangekommen.

Die Bukarester Konferenz vom September 2006 bietet erneut Plattform, diese Rolle zu unterstützen und darauf für die Zukunft aufzubauen.

- **Verstärkte thematische und strategische Ausrichtung der Plenarsitzungen**

Nebst den ordentlichen Traktanden wird eine Plenarsitzung pro Jahr strategischen oder prospektiven Fragen (Zukunft der Binnenschifffahrt, Rolle der ZKR, etc.) gewidmet, die andere Plenarsitzung wird durch ein von der Präsidentschaft vorgeschlagenes Schwerpunktthema ergänzt.

- **Information und Sensibilisierung der Parlamente in den ZKR-Mitgliedstaaten**

Ein gemeinsames Treffen mit den für Schifffahrtsfragen zuständigen Kommissionen der Parlamente der fünf ZKR-Staaten dient dazu, die Parlamentarier besser über die Belange der internationalen Binnenschifffahrt und die Rolle der ZKR zu informieren und sie dafür zu interessieren.

- **Kritische Analyse der Regelungsdichte**

Bis Ende 2007 hat die ZKR aufgrund einer Analyse der Zweckmässigkeit und Notwendigkeit bestehender und zukünftiger Regelungen darüber Beschluss gefasst, welche Regelungen unter Beibehaltung der hohen Sicherheits- und Umweltstandards der Binnenschifffahrt zu vereinfachen oder zu streichen sind.

- **Intensivierung des Dialogs mit dem Schifffahrts- und Hafengewerbe**

Die ZKR verstärkt den Dialog mit der Industrie, um nach zukunftsgerichteten Lösungen für die sie betreffenden Fragen zu suchen

Der Wirtschaftskongress in Basel von 2007 bietet wichtigen Akteuren der Binnenschifffahrt eine Plattform, nicht nur technische, sondern auch wirtschaftspolitische Fragen zu erörtern. Durch diesen Wirtschaftskongress wird auch die Zusammenarbeit mit der EU unterstrichen.

Ziel Nr. 2: Die ZKR verstärkt die Zusammenarbeit mit den massgebenden Akteuren auf dem Gebiet der europäischen Binnenschifffahrt (Europäische Union, europäische Stromkommissionen)
--

Massnahmen:

- **Substanzieller Beitrag der ZKR zur Förderung der europäischen Binnenschifffahrt**

Die ZKR leistet mit ihrem Fachwissen und ihrer Erfahrung gemeinsam mit der EU, der Donaukommission, den übrigen europäischen Stromkommissionen sowie allen anderen relevanten Akteuren einen substantiellen Beitrag zur Verwirklichung des Zieles einer nachhaltigen Stärkung der europäischen Binnenschifffahrt. Sie beteiligt sich im Sinne der „Findings“ des Wiener Binnenschifffahrtsgipfels vom 15. Februar 2006 aktiv an der Umsetzung der Initiative „Naiades“.

- **Vertiefung der institutionalisierten Zusammenarbeit mit der EU**

Ausgehend von der Kooperationsvereinbarung (Memorandum of Understanding) vom 3. März 2003 erarbeitet das Sekretariat der ZKR gemeinsam mit der Europäischen Kommission Vorschläge für Aktionsfelder einer vertieften Zusammenarbeit und unterbreitet diese dem Plenum der ZKR. Gestützt auf diese Vorschläge prüft die ZKR, ob die Vereinbarung vom 3. März 2003 auf eine neue Grundlage gebracht werden soll.

- **Austausch von Informationen und Dokumenten**

Der Austausch von Informationen und Dokumenten soll intensiviert werden. Die Europäische Kommission wird ersucht, die Rechtsgrundlage für eine Verbesserung der Zusammenarbeit auf Basis des Informationsaustausches zu prüfen. Angestrebt wird auch eine Unterrichtung und eine Beteiligung der Schweiz.

- **Marktbeobachtung**

Die Marktbeobachtung wird als gemeinsames Projekt von ZKR und Europäischer Kommission weitergeführt.

Die ZKR und die Europäische Kommission treffen eine Verabredung, inklusive einem gemeinsamen Aktionsplan, zum Zwecke der Marktförderung. In dieser Road Map wird festgehalten, wer genau für welchen Aufgabenbereich zuständig ist.

Ziel Nr. 3: Die Binnenschifffahrt wird als umweltfreundlicher und sicherer Verkehrsträger gezielt gefördert; die Schadstoffemissionen sowie der Kraftstoffverbrauch der Binnenschiffe werden nachhaltig gesenkt
--

Massnahmen:

- **Fortsetzungen der Arbeiten bei der Umsetzung des Abfallübereinkommens**

Die ZKR setzt sich dafür ein, den Umweltstandard der Binnenschifffahrt zu halten und wenn möglich zu verstärken. Sie wird sich insbesondere verstärkt für die rasche Umsetzung des internationalen Abfallübereinkommens engagieren.

- **Verstärkte Zusammenarbeit mit den anderen europäischen Fluss- und Schutzkommissionen, insbesondere der IKSR**

Die Kooperation mit den Schutzkommissionen für den Rhein und die Donau wird verstärkt. Auf der Grundlage des gemeinsamen Workshops ZKR-IKSR vom 11. April 2006 werden Tätigkeitsfelder für eine intensiviertere Zusammenarbeit identifiziert und die Rollenverteilung einvernehmlich festgelegt.

Die Präsidenten dieser 4 Kommissionen definieren die Modalitäten einer gemeinsamen Plattform bei einer Zusammenkunft im kleineren Rahmen.

- **Reduktion der Schadstoffemissionen und Kraftstoffverbrauch**

Im Interesse eines verbesserten Umweltschutzes bedarf es weiterer wesentlicher Fortschritte namentlich bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen, des Schwefelgehalts von Gasöl sowie des Kraftstoffverbrauchs der Binnenschiffe. Dazu sind alle Möglichkeiten einschliesslich von Eigeninitiativen des Schifffahrts- und Hafengewerbes, positiver Anreizsysteme sowie Ausbildungs- und Aufklärungsmassnahmen auszuschöpfen. Die bestehende Flotte ist einzubeziehen, damit die angestrebten Emissionsminderungen möglichst rasch eintreten.

- **Die ZKR definiert ihre Rolle bei der Gefahrgutregelung**

Die Arbeit der ZKR im Bereich der Gefahrgutregelung ist eng mit derjenigen anderer Institutionen verbunden. Die zuständigen Gremien der ZKR haben hier aber weiterhin aktiv mitzuwirken. Das Ziel ist es, den hohen Sicherheitsstandard beizubehalten.

Die ZKR trifft geeignete Massnahmen, um eine gegenseitige Anerkennung der Zeugnisse, unter Miteinbezug der übrigen Regelwerke, zu gewährleisten.

PROTOKOLL 4

Arbeitsprogramme der Ausschüsse der ZKR

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3,

in der Auffassung, dass die Arbeitsprogramme Instrumente sein müssen, die es der Zentralkommission ermöglichen, die Arbeit ihrer Ausschüsse zu leiten, und diesen Ausschüssen die Möglichkeit gibt, die Tätigkeit ihrer jeweiligen Arbeitsgruppen festzulegen,

unter Hinweis darauf, dass den Ausschüssen klare Aufträge mit genauen Ausführungsfristen unter Festsetzung von Prioritäten zu erteilen sind, wobei eine realistische Berücksichtigung der Arbeitsbelastung und der verfügbaren Zeit zu erfolgen hat,

nimmt die in der Anlage beigefügten Arbeitsprogramme für die Jahre 2006 – 2007 zur Kenntnis (Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, Ad hoc-Gruppe „Neuordnung der ZKR-Regelwerke, technisch-administrative Ausschüsse und Wirtschaftsausschuss),

stellt fest, dass die Überlegungen zur Methodologie der Arbeitsprogramme für den Zeitraum 2008 – 2009 bereits im Frühjahr 2007 aufzunehmen sind, um so für diesen neuen Zweijahreszeitraum innerhalb angemessener Fristen funktionelle Programme entsprechend der vorgegebenen Ausrichtung aufstellen zu können,

beauftragt ihren Generalsekretär, zum Frühjahr 2007 ein Papier über die Methodik des Verfahrens zur Verabschiedung der Arbeitsprogramme für den Zeitraum 2008 – 2009 vorzubereiten.

Anlage

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES DF:

Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Nr.	Aufgabe	Auftrag / Gegenstand	Beginn	Ende	Bemerkungen	Erwartete Folge für Regelwerke	Priorität*)
1	Harmonisierung des Binnen- und Rheinschifffahrtsrechts						
1.1	Erarbeitung eines Zusatzprotokolls zur CLNI - erste Erörterung des Zusatzprotokolls unter den Unterzeichnerstaaten der CLNI - Besprechung mit den anderen Staaten		2005 2006 2007			Verabschiedung eines Zusatzprotokolls	I
1.2	Fortführung der Beratungen über die Einführung einer Regelung für die Haftungsbeschränkung bei Schäden, die während der Beförderung gefährlicher Güter verursacht werden		2005	2006		Annahme eines Übereinkommens	II
2.	Arbeiten zur Klärung der gesetzlichen Situation im steuerrechtlichen, sozialen und arbeitsrechtlichen Bereich 2.1 Fertigstellung der Übersichtstabelle 2.2 Fragen zum Ausländerrecht in Verbindung mit dem Bordpersonal 2.3 weitere Themen, die eventuell zu vertiefen sind		2002			Ausarbeitung von Regelungen zur Vereinfachung oder zur Schließung etwaiger Lücken in der bestehenden Gesetzeslage	I

Ad hoc-Gruppe zur Neuordnung der Regelwerke (G/RR)

(eingesetzt am 1. Juni 2005 auf Beschluss des Vorbereitenden Ausschusses)

Nr.	Aufgabe	Auftrag / Gegenstand	Beginn	Ende	Bemerkungen	Erwartete Folge für Regelwerke
	Neuordnung der Rheinschifffahrtsregelwerke in mehrere große verordnungsrechtliche Blöcke - Eventuelle Harmonisierung der Verfahrensregeln - Aufzeigen von gemeinsamen Regelungen in den verschiedenen für die Binnenschifffahrt in Europa geltenden verordnungsrechtlichen Systemen		2005	2007		Neuordnung der Rheinschifffahrtsregelwerke

*) I vorrangig
II zweitrangig
III zusätzlich

II - Wirtschaftsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO:

1. Gedankenaustausch über die europäische Verkehrspolitik hinsichtlich der Binnenschifffahrt und der Entwicklung der Rheinschifffahrt;
2. Beratung über den infrastrukturellen und technischen Kontext der Rheinschifffahrt;
3. Förderung des Aufbaus eines Marktbeobachtungssystems für die Rhein- und Binnenschifffahrt;
4. Förderung der Rheinschifffahrt.

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Ver- anlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Prio- rität
1	Verkehrspolitik in Europa						
1.1	<ul style="list-style-type: none"> • Aktionsplan NAIADES der Europäischen Kommission 	Abstimmung über die Umsetzung des Programms	2006	2006			
1.2	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerkonferenz in Rumänien (September 2006) 	Mitwirkung an der Vorbereitung einer gemeinsamen Erklärung	2006	2006			
1.3	<ul style="list-style-type: none"> • Abgeltung der Wegekosten in der Binnenschifffahrt 	Beobachtung der Initiativen, die Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt haben könnten	2006		Bewertung der Studie der EG zu den Modalitäten der Abgeltung der Wegekosten in der Schifffahrt, insbesondere hinsichtlich der Besonderheiten der Rheinschifffahrt		II
1.4	<ul style="list-style-type: none"> • Vorschlag der Gemeinschaft für einen neuen Standard der Ladeeinheiten für die Beförderung auf dem europäischen Kontinent 	Gutachten aus Sicht der Binnenschifffahrt in Abstimmung mit den Gewerbeverbänden	2006				i
2	Infrastruktureller und technischer Kontext						
2.1	<ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungen der witterungsbedingten Effekte und der Schifffahrtsbehinderungen auf die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt 	Bewertung nach Abstimmung im Rahmen des Plenums	2006	2007			III

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
2.2	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung der Tankflotte 	<ul style="list-style-type: none"> Runder Tisch Abfassung eines Berichts über die mittelfristigen Prognosen für die Tankschiffahrt 	2006	2006			I
2.3	<ul style="list-style-type: none"> Schiffe und Schifffahrt der Zukunft 	Erarbeitung des Lastenheftes für die Ad hoc-Gruppe G/AV zur Abfassung eines zweiten Berichts zu diesem Thema (auf der Grundlage einer Auswahl von Themen und Aspekten, die vorrangig zu aktualisieren sind)	2007				II
3	Maßnahmen zur Förderung der Binnen- und Rheinschiffahrt						
3.1	<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftskongress über die Rheinschiffahrt 	Organisation eines Kongresses zur Förderung der Rheinschiffahrt, unter Beteiligung aller Marktakteure	2007				I
4	Den Aufbau einer Marktbeobachtung in der Binnen- und Rheinschiffahrt fördern						
4.1	<ul style="list-style-type: none"> Beobachtung des Rheinschiffahrtmarktes 	Halbjahresberichte über die wirtschaftliche Lage in der Rheinschiffahrt					I
4.2	<ul style="list-style-type: none"> Beobachtung des europäischen Binnenschiffahrtmarktes 	Umsetzung des Projekts			Aktivität, die in Abstimmung mit der GD TREN und den repräsentativen Gewerbeverbänden durchgeführt wird		I

III - Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ED:

1. bis zur Einsetzung der KVP und der IAKS, Betreuung aller Fragen im Zusammenhang mit dem Abfallübereinkommen von 1996, insbesondere die Vorbereitung der notwendigen Maßnahmen für die Umsetzung dieses Übereinkommens;
2. Prüfung der Fragen des Umweltschutzes in der Binnenschifffahrt, soweit sie nicht in die Zuständigkeit eines anderen ZKR-Ausschusses gehören.

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Abfallübereinkommen						
1.1	<ul style="list-style-type: none"> • Vorbereitung der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Abfallübereinkommens und Umsetzung der Mechanismen und Verfahren 		2006	2007	auf der Grundlage des Leitschemas (Masterplan)*)		I
1.2	<ul style="list-style-type: none"> • Überlegungen zu etwaigen Änderungen des Übereinkommens und seinen Anlagen nach Inkrafttreten des Übereinkommens 		2007			Eventuelle Anpassung der Anlagen des Übereinkommens	II
2	Überlegungen zur künftigen Rolle des Ausschusses nach Einsetzung der nach dem Abfallübereinkommen von 1996 vorgesehenen Organe in ihre jeweiligen Ämter; Stellungnahme zur Vorlage in der Zentralkommission		2007				II

*) Der Masterplan für die Einführung des Abfallübereinkommens ist Bestandteil des Arbeitsprogramms des ED-Ausschusses

IV - Ständiger technischer Ausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES TP:

Instandhaltung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt

Nr.	Aufgaben	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen
1	Instandhaltung und ständige Verbesserung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt, auch unter Berücksichtigung der Entwicklung der Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26			Bewertung von neuen Maßnahmen, Festlegung der Gleichwertigen Wasserstände und der Referenzpegel
2	Vorbereiten der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	1995-I-29			Bewertung von neuen Maßnahmen und Fahrinnenabmessungen
3	Prüfen des Verhalten des Wasserstandes unterhalb der Schleuse Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Bewertung der andauernden Maßnahme
4	Prüfen des Einflusses der Schifffahrt auf die Rheinsohle; ggf. Vorschlagen von Maßnahmen		3/2004	10/2007	Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat Untersuchungen noch nicht abgeschlossen
5	Verfolgen von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft; ggf. Vorlage von Vorschlägen; Zusammenarbeit mit europäischen Wasserdirektoren und IKSR fördern	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12	10/2003		ZKR hat im Rahmen der IKSR und europäischen Wasserdirektoren konkrete Vorschläge für Zusammenarbeit vorgelegt
6	Verfolgen von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft; ggf. Vorlage von Vorschlägen	2004-I-12 2005-I-12	10/2003		
7	Beobachtung der hydrologischen Entwicklung im Rheinstromgebiet, Einschätzung der Folgen möglicher längerer Niedrig- und Hochwasserphasen sowie Extremereignisse für die Schifffahrt				
8	Verfolgen der Aktivitäten von und Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen				

Kleiner Schifffahrtsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RN:

Hervorgehobene ausschussübergreifende nautische Fragestellungen

Nr.	Aufgaben	Auftrag/Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen
1	Prüfen und Vorschlagen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung der Schubschifffahrt	2003-I-21	3/2004		Vergrößerung des Wasserstandsfensters für 6-Leichterverbände; in Zusammenarbeit mit RP
2	Unfalldaten				fallweise Auswertung, Koordination für Gremien der ZKR
3	Verfolgen der Entwicklung des Einsatzes von schnellen Schiffen auf dem Rhein				Auswirkungen auf die übrige Schifffahrt und die Wasserstraße

V – Polizeiausschuss

1) Allgemeine Tätigkeit

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RP:

betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr

betroffene Regelwerke

Rheinschiffspolizeiverordnung (RheinSchPV); Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie der Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt, Vorschriften über Radargeräte, Handbuch Binnenschiffahrtfunk

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Neuordnung der Regelwerke	PRE (05)m 23	10/2005		in Zusammenarbeit mit RV, STF und DF	Aufnahme Anforderungen an Navigationsgeräte in RheinSchUO	II
2	Anerkennung nicht-rheinischer Schiffsfahrtdokumente zur Fahrt auf dem Rhein						
2.1	Gemeinschaftszeugnis	RP (05)m 13	10/2005	11/2006		Änderung RheinSchPV	I
2.2	Patente			5/2007		Änderung RheinSchPV	I
3	Änderung der RheinSchPV aufgrund aktueller Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen						
3.1	Mitführen von Einzelrettungsmitteln		8/2005	11/2007		Änderung RheinSchPV	II
3.2	§ 1.07 – freie Sicht		9/2004	5/2007	in Zusammenarbeit von RP und RV	Änderung RheinSchPV (und RheinSchUO)	I
4	§ 11.02 – Abmessungen von Fahrzeugzusammenstellungen (Prüfen und Vorschlägen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung der Schubschiffahrt)	2003-I-21		11/2007	Vergrößerung des Wasserstandsfensters für 6-Leichterverbände; in Zusammenarbeit mit RN	Änderung RheinSchPV	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
5	Änderung der Vorschriften für Radargeräte aufgrund aktueller Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen						
	Anpassung der Vorschriften an die ETSI-Standards		8/2005	11/2007	Verabschiedung der Standards ist abzuwarten	Änderung RheinSchPV, ggf. Entfall gesonderter Vorschriften für Radargeräte	I
6	Änderung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten aufgrund aktueller Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen						
	Berücksichtigung internationaler Normen über Navigationsleuchten		8/2005	11/2006	die entsprechenden Vorschriften der Gemeinschaftsrichtlinie über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe sind gleichermaßen zu ändern	Änderung RheinSchPV, Entfall gesonderter Vorschriften für Navigationsleuchten	I
7	Tagung mit den Wasserschutzpolizeien			10/2006	Vorbereitung und Durchführung		II
8	Durchführung von Kontrollen		2/2005		Anliegen der europäischen Wasserschutzpolizeien (RP/G (05) 21)		II

2) Weiterentwicklung der RIS

HAUPTAUFGABENBEREICH:

Festlegung von Leitlinien für die Binnenschifffahrtsinformationsdienste und deren Harmonisierung in Europa (River Information Services – RIS)

betroffene Regelwerke

Beschlüsse zu den Richtlinien und Standards der Binnenschifffahrtsinformationsdienste

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
9	Ergänzung des Standards „Identifizierung und Verfolgung von Fahrzeugen der Binnenschifffahrt“ (Vessel Tracking and Tracing) um AI-IP		3/2004	11/2007	Vorschlag der Experten- gruppe liegt vor	Ergänzung um diesen Standard	I
10	Aktualisierung des Standards „Inland ECDIS“	2001-I-16	6/2006	10/2006	Vorschlag der Experten- gruppe sollte 5/2006 vorliegen	Änderung des Standards	I
11	Aktualisierung des Standards „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“	2004-I-17	3/2006	10/2006		Änderung des Standards	I
12	Aktualisierung des Standards „Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt“	2003-I-23		10/2006	Vorschlag der Experten- gruppe sollte 6/2006 vorliegen	Änderung des Standards	I
13	Erstellen neuer oder Aktualisierung vorhandener Merkblätter für die Standards	2002-I-28	2006	2008	Hilfestellung für Entwickler und Anwender		II
14	RIS-Workshop (für alle RIS-Standards)		2008		Erhöhung der Akzeptanz, Feedback für Experten- gruppe und zuständige Verwaltungen		III

VI – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:

Besatzungs- und Berufsausbildungsfragen

Betroffene Regelwerke

Rheinpatentverordnung-Radarpatentverordnung, Kapitel 23 der RheinSchUO.
Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt
Aktualisierung der Richtlinien an die zuständigen Behörden

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Anpassung der RheinPatV.	Berücksichtigung des Zusatzprotokolls Nr. 7 Beschluss 2005-I-4 zur Richtlinie 96/50 EG Streckenzeugnis Neuordnung der Regelwerke	2006	Frühjahr 2007	Für eine Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse ist eine Änderung der RheinPatV notwendig.	Beschränkte Anpassung der RheinPatV	I
2	Festlegung der Durchführungsverordnung Zusatzprotokoll 7 für die Anerkennung der einzelstaatlichen Zeugnisse	Durchführungsverordnung auf der Grundlage von: -Beschluss 2005-I-4 Anlage 1, "Harmonisierung der Gemeinschaftsvorschriften über die Schiffsführerzeugnisse unter der Rheinpatentverordnung" - Antrag der Donaukommission zur Prüfung der Bedingungen für die Anerkennung der auf der Grundlage der Donauempfehlung erteilten Schiffsführerzeugnisse auf dem Rhein (Juni 2005).	2006	Frühjahr 2007		Durchführungsverordnung Zusatzprotokoll 7, mit Kontrollmechanismen (Bedingungen für Entzug, Ruhen usw).	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
		-STF/G(04)7, „Entwurf von Grundsätzen und Kriterien für die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen, die außerhalb der ZKR-Staaten ausgestellt sind“					
3	Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse		2006	Nov. 2007	Deutscher, niederländischer, ungarischer und rumänischer Antrag		I
4	Rationalisierung der Verfahren zum Erwerb von Streckenkenntnissen	Gemeinsame ZKR/DK-Sachverständigen-gruppe „Befähigungsnachweise“, Ad hoc-Ausschuss	2004	2008	Bericht der gemeinsamen Arbeitsgruppe ZKR-DK	Mögliche Anpassung der RheinPatV	II
5	Harmonisierung der Berufsprofile	STF (04) 3 - Mitteilung EBU vom 31. März 2004 über die pan-europäische Harmonisierung von Berufsprofilen. Entwicklung von Standards für die Berufsprofile als Instrument für eine Harmonisierung der Schlüssel-funktionen im Binnenschiff-fahrtsgewerbe	2007	2008	Unterstützung und Analyse des Berichts des niederländischen Gewerbes zu einem Inventar der Berufsprofile in Europa.	Änderungen des Kapitels 23 Rhein-SchUO.	III

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
6	Anpassungen der Besatzungsvorschriften.	Entzug Dienstbuch bei nicht ausreichender Tauglichkeit. Mehrere textliche Änderungen zur Vereinfachung der Vorschriften gemäß Anlage zu STF/G(05)m6 endg. vom 24/3/2005: Kontrollmechanismen.	2006	Ende 2008	Vereinfachung der Reglementierung, Verbesserung der Kontrollen	Beschränkte Änderung des Kapitels 23	II
7	Anträge zur Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbücher	-Anerkennung der Donaudienstbücher auf dem Rhein. -Harmonisierung der Rhein- und der Donaudienstbücher - Änderungen der Berufsausbildungen in der Binnenschifffahrt	2006	2007	Antrag Bulgariens, Österreichs, Ungarns und Polens	Geänderte Richtlinien	II
8	Anträge zur Anerkennung nationaler Radarpatente	Gegebenenfalls Anpassung an RIS (z.B. Inland ECDIS)	2006	2008	Antrag Tschechiens, der Slowakei und Ungarns.	Änderung der Radarpatentverordnung	I

VII - Untersuchungsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSCHUSSES RV:

technische Schiffssicherheit, Bau- und Ausrüstung der Fahrzeuge

betroffene Regelwerke

Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) inkl. Richtlinien für die Schiffsuntersuchungskommissionen

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Neuordnung der Regelwerke	PRE (05)m 23	10/2005		in Zusammenarbeit mit RP, STF und DF	Fortfall Besatzungsvorschriften, Aufnahme Anforderungen an Navigationsgeräte	II
2	Anerkennung des Gemeinschaftszeugnis zur Fahrt auf dem Rhein	RV (05)m 14	10/2005	11/2006		Ergänzung RheinSchUO	I
3	Änderung der RheinSchUO aufgrund aktueller Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen						
3.1	Kapitel 6 - Steuereinrichtung	2004-I-3	2004	11/2006		Änderung RheinSchUO	I
3.2	Kapitel 7 – Anforderungen an Steuerhäuser, freie Sicht		9/2004	5/2007	in Zusammenarbeit von RV und RP	Änderung RheinSchUO, neue Richtlinien, (Änderung RheinSchPV)	I
3.3	Kapitel 9 – elektrische Anlagen	2000-I-20		11/2007	ein Vorschlag von Anfang 2001 liegt vor	Ergänzung RheinSchUO	I
3.4	Kapitel 15 – Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe			10/2006	Richtlinien sind abschließend zu bearbeiten und vom Ausschuss zu billigen	neue Richtlinien	I
3.5	Umsetzung der Ergebnisse der SUK-Tagung 2005	6/2005	2/2006	11/2007	Aufgaben ergeben sich aus Dokument RV (05) 31	Änderung RheinSchUO, neue Richtlinien	II

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
4	§ 2.18 – Amtliche Schiffsnummer <i>Änderung im Zusammenhang mit Einführung von RIS</i>			11/2006	Vorschlag wird von Ad hoc-Gruppe ausgearbeitet	Änderung RheinSchUO	I
5	Kapitel 8a – Emissionen von Motoren						
	Vorschlag von Grenzwerten für die nächsten Stufen		3/2005	5/2007	in Zusammenarbeit mit Schifffahrtsgewerbe, Motorenhersteller und EU-Kommission	Harmonisierung RheinSchUO mit Emissionsvorschriften der Gemeinschaft	I
6	Kapitel 15/Kapitel 24 – Sicherheit von Fahrgästen auf bestehenden Schiffen	2004-II-22			Prüfung und ggf. Vorschlag von Abhilfemaßnahmen; Vorschläge vom Schifffahrtsgewerbe in Zusammenarbeit mit zuständigen Behörden werden erwartet	ggf. Änderung RheinSchUO, ggf. neue Richtlinien	III
7	Kapitel 22a – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	1999-II-20	1/2006	11/2006	Anordnungen vorübergehender Art laufen am 30.9.2007 aus	endgültige Änderung RheinSchUO	I
8	Kapitel 22b – Sonderbestimmungen für schnelle Schiffe			11/2006	Anordnungen vorübergehender Art laufen am 30.3.2009 aus	endgültige Änderung RheinSchUO	I
9	Prüfungen		6/2004	11/2007	Delegationen sind aufgefordert, Darstellung des Ist-Zustands zu übermitteln	Vereinlichung der Anforderungen und Vorschriften-texte	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
10	Technische Anforderungen an historische Schiffe				Prüfen der Notwendigkeit, Möglichkeit und Voraussetzungen für spezifische Vorschriften	ggf. Änderung RheinSchUO, ggf. neue Richtlinien	III
11	Vorbereiten der SUK-Tagung 2008		2007	2008	Einbeziehung von Beobachterstaaten; gemeinsame Tagung mit Donaukommission prüfen		II

VIII – Ausschuss für gefährliche Güter

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES MD:

Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter - Änderung des ADNR aufgrund aktueller Entwicklung oder gewonnener Erfahrungen - Anpassung des ADNR an die anderen internationalen Regelungen

betroffene Regelwerke

ADNR

Nr.	Aufgaben	Auftrag / Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1	Zoneneinteilung Ex-Schutz-Vorschriften	Antrag der deutschen Delegation		2008		ADNR-Änderung	II
2	Große Ladetanks	Antrag der niederländischen Delegation	2002	2008		ADNR-Änderung	I
3	Dem Typ C gleichwertige Tankschiffe	Antrag der belgischen Delegation	2004	2008		ADNR-Änderung	I
4	Nachlenzsystem	2003-II-21		2007	Überprüfung des Verhältnisses mit dem Abfall-übereinkommen		III
5	Wasserverunreinigende Stoffe	1993-II-25 2003-II-21	2002	2008		ADNR-Änderung	I
6	Beförderungen in loser Schüttung	Antrag der deutschen Delegation			Untersuchen, entscheiden, ob Regelung erforderlich		III
7	Anerkennung der ADN-Zeugnisse und Bescheinigungen zur Fahrt bzw. Tätigkeit auf dem Rhein		2006			ADNR-Änderung	I
8	ADNR-Übergangsbestimmungen		2006		Untersuchen mit dem Ziel, die Anzahl der Übergangsbestimmungen und deren Dauer zu reduzieren	ADNR-Änderung	III
9	Prüfung der Ergebnisse der SUK-Tagung 2005	2005	2006	2007	Aufgaben ergeben sich aus Dokument MD(05)m17	Mögliche ADNR-Änderung	II

PROTOKOLL 5

Beziehungen zur Europäischen Kommission

Kein Beschluss

PROTOKOLL 6

Informationen über die Vorbereitung der Ministerkonferenz in Bukarest

Kein Beschluss

PROTOKOLL 7

Beschwerde von Herrn Leo P. KASNITZ gegen die Bundesrepublik Deutschland

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht,

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

Anlage

Sehr geehrter Herr Kasnitz,

Die ZKR hat sich gemäß Artikel 45a) der Mannheimer Akte mit Ihrer Beschwerde vom 1. Juli 2005 befasst, die Sie gegen die durch das Hauptzollamt der Bundesrepublik Deutschland ausgesprochene und durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bestätigte Ablehnung der Erlaubnis zur Verwendung von steuer- und zollfreien Schiffsbetriebsmitteln als Bordbedarf eingelegt haben. Bei Ihrem Schiff handelt es sich um ein Sportschiff, das zu nichtgewerblichen Zwecken eingesetzt wird und nach deutschem Recht registrierungspflichtig ist. Sie führen aus, dass Ihr Schiff seit seiner Registrierung die Rheinschifffahrtsregelung, vor allem die technischen Vorschriften beachten müsse. Sie schließen daraus, dass Ihr Schiff der Rheinschifffahrt angehört und als solches in den Genuss der Abgabefreiheit kommt, die nach dem Abkommen vom 16. Mai 1952 Schiffen, die den Rhein und seine Nebenflüsse oder die in Artikel 2 MA genannten Wasserstraßen befahren, eingeräumt wird. Sie stellen zudem fest, dass die Ratifikationsurkunde Deutschlands keinen Hinweis darauf enthält, dass das Abkommen nur für zu gewerblichen Zwecken eingesetzte Schiffe zur Anwendung kommt.

Die ZKR hatte bereits die Gelegenheit, daran zu erinnern, dass die in der Revidierten Rheinschifffahrtsakte verankerten Prinzipien der Schifffahrtsfreiheit und Gleichbehandlung auf Schiffe zur Anwendung kommen, die für die Beförderung von Waren und Personen bestimmt sind (Beschwerde ‚Rainer Jacobs gegen BRD‘ 1997-1). Auch nach niederländischer Rechtsprechung gilt das in Artikel 1 der Mannheimer genannte Prinzip der Schifffahrtsfreiheit nur für die Beförderung von Waren und Personen. (AC5462, Hoge Raad, 1974).

Infolgedessen wird eine Rheinschiffahrts- Zugehörigkeitsurkunde nur den zur Beförderung von Waren und Personen bestimmten Schiffen erteilt. Diesbezüglich ist zu unterscheiden zwischen der allgemeinen Registrierungspflicht für Binnenschiffe, die von jedem Mitgliedstaat nach seiner nationalen Gesetzgebung eingeführt werden kann, und der Rheinschiffahrts- Zugehörigkeitsurkunde, die auf der Grundlage des Zusatzprotokolls Nr. 2 zur Mannheimer Akte erteilt wird. Die ZKR stellt fest, dass Ihr Schiff als Binnenschiff nach deutschem Recht einer Registrierungspflicht unterliegt, jedoch nicht im Besitz der aufgrund des Zusatzprotokolls Nr. 2 zu erteilenden Rheinschiffahrts- Zugehörigkeitsurkunde ist. Artikel 2 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, auf den das Abkommen vom 16. Mai 1952 verweist, begrenzt die Anwendung dieses Artikels auf „ die zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe und vom Rhein herkommenden Holzflöße“. Da Ihr Schiff keiner dieser Kategorien angehört, können Sie die nach dem Abkommen vorgesehene Befreiung nicht in Anspruch nehmen.

Aus diesen Gründen weist die ZKR Ihre Beschwerde ab.

Hochachtungsvoll.....

(gez.) Jean-Marie Woehrling

Herrn Leo P. KASNITZ
Meisenweg 3
D – 46487 WESEL

PROTOKOLL 8

Beschwerde des Schiffsführers Horst HERWECK jun. von TMS „Ascona“

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Binnenschiffahrtsrecht,

beauftragt ihren Generalsekretär, dem Vertreter des Beschwerdeführers das in der Anlage beigefügte Schreiben zu übermitteln.

Anlage

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt,

Mit Ihrer im Namen von Herrn Horst Herweck eingelegten Beschwerde vom 6. Februar 2006, beantragen Sie, „§ 23.10 der Mannheimer Akte dahingehend abzuändern, dass auch ein Schiff der Stufe zwei, also zwischen 70 m und 86 m, die Möglichkeit hat, in der B-Fahrt einen Matrosen/Leichtmatrosen einzusparen, sofern ein Steuermann mit Patent eingesetzt wird.“

Ich bedaure, Ihnen mitteilen zu müssen, dass Ihre Beschwerde gemäß Artikel 5 der Regelung des Beschwerderechts¹ („Regelung“) unzulässig ist.

Sie erfüllt nämlich nicht die in Artikel 4 der Regelung genannten Voraussetzungen, wonach in der Beschwerde vor allem „die Übereinkommensbestimmungen, Verordnungen oder gemeinsamen erlassenen Maßnahmen, deren Nichteinhaltung behauptet wird, zu nennen“ sind.

¹ Protokoll 1992-I-8.

Nun ist Gegenstand Ihrer Beschwerde aber nicht die Nichteinhaltung der Mannheimer Akte oder der auf ihrer Grundlage erlassenen Verordnungen. Sie zielt auf die Änderung der RheinSchUO² ab. Ein derartiger Änderungsantrag fällt nicht unter das Beschwerdeverfahren, das zum Ziel hat, rechtswidrige Anwendungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte, der Verordnungen oder der von den Mitgliedstaaten erlassenen gesetzlichen, verordnungsrechtlichen oder individuellen Maßnahmen anzufechten.

Ihre Mitteilung ist in Wirklichkeit ein Änderungsvorschlag zur Rheinschiffahrtsregelung. Derartige Ersuchen können über die anerkannten Gewerbeverbände an die zuständigen Ausschüsse der ZKR gerichtet werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung,

(gez.) Jean-Marie Woehrling

Herrn Rechtsanwalt Dr. Dr. Thor v. WALDSTEIN
Mollstraße 35
D – 68165 MANNHEIM

PROTOKOLL 9

Stand der Überlegungen zur Einführung einer Schiffesbescheinigung

Kein Beschluss

PROTOKOLL 10

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss

PROTOKOLL 11

Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Anhörung des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt für das Jahr 2005 und Ausblick auf das erste Halbjahr 2006.

Anlage

² Sie fechten in Wirklichkeit § 23.10 RheinSchUO an und nicht die Mannheimer Akte.

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Jahr 2005 und Ausblick auf das erste Halbjahr 2006

I. Allgemein

a) Allgemeine Lage

Über das gesamte Jahr 2005 betrachtet, ist auf dem traditionellen Rhein eine leichte Abnahme der Beförderungsmenge (-0,8%) und der Beförderungsleistung (-1,5%) feststellbar. Wenn in den ersten neuen Monaten noch ein Verkehrsanstieg verbucht wurde, so waren es vor allem die unzureichenden Wasserstände, die im Laufe des Herbstes zu dieser rückläufigen Entwicklung geführt haben, und dies zu einer Jahreszeit, in der in Westeuropa in der Regel eine starke Verkehrsnachfrage besteht. Vergleicht man die Rheinschifffahrtstätigkeit im zweiten Halbjahr 2005 mit der im Vorjahrszeitraum, so zeigt sich ein Rückgang der Beförderungsmenge um 3% und der Beförderungsleistung um über 6%.

b) Wasserführung

Im Herbst 2005 war die Wasserführung des Rheins unzureichend. Diese Situation, die zunächst zu einem Frachtanstieg in der Rheinschifffahrt führte, hat sich infolge fehlender Niederschläge im Laufe der Wochen verschärft. Erst mit einsetzender Niederschlagstätigkeit Ende des Jahres hat sich die Lage etwas verbessert, blieb allerdings bis Ende Januar 2006 angespannt. Die Auswirkungen der Schneeschmelze in den Alpen und im Flachland sind erst im Frühjahr spürbar geworden, als sehr rasch Hochwasser auftrat.

c) Treibstoffpreise

Entsprechend den Geschehnissen auf dem Rohölmarkt ist der Treibstoffpreis, wie aus der beigefügten Grafik hervorgeht, weiterhin angestiegen. Nach einer Erhöhung um 40% im Jahr 2004 haben sich die Preise in 2005, bei Zugrundelegung der Jahresmittel, um weitere 30% verteuert. Deshalb könnten die Treibstoffkosten nahezu 50 % der Betriebskosten, ohne Berücksichtigung der Personalkosten, ausmachen. Auch wenn es keine besonderen Anzeichen für ein Anhalten der steigenden Tendenz gibt, kann trotz des bereits erreichten Preisniveaus aufgrund der aktuellen Situation auf dem Ölmarkt deshalb nicht mit einer dauerhafte Preissenkung gerechnet werden.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Die Beförderungsmenge in der Trockenschifffahrt verbuchte eine Abnahme um 1,7% für das gesamte Jahr 2005 und um 4,5% für die letzten sechs Monate. Diese rückläufige Entwicklung ist im wesentlichen dem anhaltenden Wassermangel in den letzten Monaten des Jahres zuzuschreiben, und dies bei einer durch den internationalen Warenaustausch in Westeuropa getragenen günstigen Konjunktur.

Landwirtschaftssektor

Die Beförderungen von Landwirtschaftserzeugnissen sind im gesamten Jahr 2005 mit einem Plus von 15% kräftig angestiegen. Es sind vor allem die Beförderungen von Getreide (+21%) und Mais (+11%), die Zuwächse aufweisen. Dies sind Auswirkungen der im Jahre 2004 besonders reichhaltig ausgefallenen Ernte. Die Beförderungen von Lebensmitteln und Futtermitteln waren 2005 hingegen rückläufig (-2,5). Auch die Beförderungen von Düngemitteln weisen mengenmäßig ein Minus von über 6% auf, wobei die Einbußen im zweiten Halbjahr 2005 besonders stark ausgefallen sind.

Stahlsektor

Die Beförderung von Eisen, Stahl und Ne-Metallen ist im Berichtsjahr auf dem Rhein um nahezu 3% angestiegen, während die beförderte Menge von Erzen und Metallabfällen im selben Zeitraum ein Minus von 6% aufweist. Im zweiten Halbjahr 2005 haben sich sowohl die Transportmengen von Eisen, Stahl und Ne-Metallen als auch von Erzen und Metallabfällen um 6 bzw. 9% verringert, was hauptsächlich auf die unzureichende Wasserführung zurückzuführen war.

Grund für den ganzjährig feststellbaren Rückgang der Beförderung von Rohstoffen ist eine zeitweilige Konsolidierung der Tätigkeit im Bereich des Stahlsektors. Diese hat sich in einem vorübergehend geringeren Wachstum der weltweiten Nachfrage nach Stahl und einem leichten Zurückfahren der Stahlproduktion durch die Industrie geäußert. Trotz dieser konjunkturellen Verhältnisse bleibt die Tätigkeit in diesem Sektor auf einem sehr hohen Niveau und die weltweite Nachfrage nach Stahl dürfte 2006 erneut stärker ansteigen. In der Tat in Deutschland wird für 2006 ein Wachstum der Rohstahlproduktion um 3,5 % erwartet. Dies lässt hoffen, dass die Verkehrsnachfrage aus diesem Sektor für 2006 zumindest auf dem jetzigen Stand gehalten werden kann.

Energiesektor: Kohle

Der Kohletransport registriert ein Minus von 3% für das gesamte Jahr und von 9% für das zweite Halbjahr 2005, was ebenfalls der ungünstigen Wasserführung geschuldet ist. Denn trotz vorübergehender Konsolidierung weist dieser Sektor nach wie vor eine hohe Beschäftigung auf, bei weiter steigenden Erdölpreisen, was den Einsatz von Kohle dort begünstigt, wo dies möglich ist, wie insbesondere in den Wärmekraftwerken. Deshalb ist für 2006 mit einer starken Nachfrage nach Kohle seitens des Stahlsektors und der Wärmekraftwerke zu rechnen, mit positiven Effekten für die Verkehrsnachfrage.

Sand, Kies, Steine, Bau und Erden

Die Beförderung von Baustoffen auf dem Rhein hat sich mit -4,7% rückläufig entwickelt. Bei genauerer Betrachtung sind es die rückläufigen Beförderungen von Sand und Kies, die mit einem Minus von 7% zu Buche schlagen. Grund für diese Abnahme ist die anhaltende strukturelle Tendenz zur Aufgabe der versiegenden Abbaustätten am Oberrhein zu Gunsten der Stätten an der Nordsee.

b) Frachtniveau

In einem Kontext, in dem es dank der gut gehenden Wirtschaft in Europa eine hohe Verkehrsnachfrage gab, waren die Frachten in der Trockenschifffahrt das ganze Jahr hindurch stark abhängig von der Wasserführung und von deren Auswirkungen auf den verfügbaren Laderaum. Aus diesem Grunde wurden zu Beginn und vor allem Ende des Jahres 2005 die höchsten Frachten verzeichnet.

c) Containerverkehr

Die Beförderung von containerisierten Gütern ist auf dem traditionellen Rhein um 8 % gestiegen, wobei die im Herbst registrierten niedrigen Wasserstände das Wachstum dieser Beförderungsart beeinträchtigt haben. Die Beförderung von Leercontainern ist um 16% angestiegen, die beladener Container um nahezu 5%. In den Seehäfen verzeichnete dieser Sektor erneut Zuwächse. Da die Wasserführung nur eine teilweise Abladung der Schiffe zuließ, die zuweilen bei nur 20% ihrer normalen Ladekapazität lag, gab es im Herbst auf dem Rhein Laderaumengpässe. Mit Rücksicht auf die Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit auf Weltebene, die durch die Nachfrage aus China und Südostasien verstärkt wird, dürfte die Nachfrage nach Beförderungen mit Binnenschiffen im Jahre 2006 anhalten. Wichtig ist aber, dass die Binnenschifffahrt sich die notwendigen Mittel an die Hand gibt, um diese Verkehrsnachfrage auch befriedigen zu können.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Über das gesamte Jahr 2005 betrachtet, ist die Beförderungsmenge in der Tankschifffahrt um etwa 2% gestiegen. Im zweiten Halbjahr hat sich die transportierte Gütermenge wie in der Trockenschifffahrt aufgrund der ungünstigen Wasserführung um 4,5 % verringert.

Erdölerzeugnisse

Die beförderten Mengen Erdölerzeugnisse weisen über das gesamte Jahr 2005 betrachtet eine Stagnation auf, nachdem im ersten Halbjahr ein kräftiger Anstieg und im zweiten Halbjahr insbesondere aufgrund der Wasserführung ein Rückgang zu verzeichnen war. Ursache hierfür ist die seit über einem Jahr andauernde Situation, in der die Verbraucher in Erwartung günstigerer Bedingungen ihre Lager auf einem sehr niedrigen Stand halten und nur die absolut notwendigen Bevorratungen vornehmen. Die Nachfrage nach Beförderungen ist dann in diesem Herbst mit den Vorratskäufen für den nahenden Winter leicht angestiegen. Bereits Mitte November fielen die Wasserstände des Rheins so stark ab, dass auf gewissen Teilstrecken infolge von Tiefgangsbeschränkungen Bevorratungen durch Doppelhüllenschiffe schwierig, wenn nicht unmöglich waren. Dies wirkte sich in den letzten Monaten des Jahres 2005 und Anfang 2006 hemmend auf diese Beförderungsart aus.

Chemiesektor

In diesem Sektor ist das Beförderungsvolumen, das hauptsächlich aus Rohstoffen und containerisierten Erzeugnissen besteht, auf dem Rhein um über 4,7% gestiegen, und dies dank des weltweiten Konjunkturaufschwungs. Die Entwicklung in dem Chemiesektor verläuft allerdings zyklisch. Seine Wachstumsrate ist aus diesem Grund im Jahre 2005 auf 1,6% begrenzt geblieben, gegenüber 2,6% in 2004. Für 2006 wird mit Zuwächsen von 2,3% gerechnet. Dies gibt Anlass zu der Hoffnung, dass der positive Trend bei der Nachfrage nach Beförderungen mit Binnenschiffen im Jahre 2006 in diesem Industriesektor anhalten wird.

b) Frachtniveau

In der Tankschiffahrt sind zwei Elemente ausschlaggebend für das Niveau der Beförderungsnachfrage und damit für das Frachtniveau, das sind die Schwankungen des Erdölpreises auf dem Weltmarkt und die Wasserstände. Angesichts des aktuellen Ölpreinsniveaus auf dem Weltmarkt und der fehlenden Aussicht auf eine nachhaltige Verbilligung wird jede vorübergehende Ölpreissenkung für notwendige Bevorratungen genutzt. Zudem haben die anhaltend niedrigen Wasserstände Ende des Jahres, zu einer Zeit, in der gewöhnlich die Bevorratungen für den Winter erfolgen, eine vorübergehende Laderaumknappheit auf dem Markt zur Folge gehabt. Die Kombination aus diesen beiden Faktoren hat zu einem sehr hohen Frachtniveau geführt.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Bezüglich der Neubauten ist festzustellen, dass im Jahre 2005 10 Gütermotorschiffe und 34 Tankschiffe neu in Betrieb genommen worden sind. In den ersten vier Monaten des Jahres 2006 setzte sich dieser Trend mit der Inbetriebnahme von nur zwei neuen Einheiten für die Trockengüterschiffahrt, aber 11 Einheiten für die Tankschiffahrt, davon 9 mit einer Kapazität von über 3000 t, fort. Damit hat sich der Rhythmus der Neuinbetriebnahmen auf dem Markt in diesem Sektor noch immer nicht verlangsamt, obwohl mittelfristig keine Wachstumsaussichten für die Verkehrsnachfrage bestehen. Das geringe Frachtniveau in der Tankschiffahrt in Zeiten normaler Wasserstände und die starke Reaktion dieser Frachten auf selbst geringfügigen Wassermangel sind ein Beleg für das brüchige Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage in diesem Flottensegment, das einen steigenden Anteil an Doppelhüllenschiffen aufweist.

V. Schlussfolgerungen und Perspektiven

Das ganze Jahr 2005 hindurch sowie in den ersten Monaten des Jahres 2006 bestand entsprechend der durch die weltweite Nachfrage gestützten Wirtschaft in Westeuropa eine rege Verkehrsnachfrage. Aus dem Beschäftigungsniveau in den Seehäfen lässt sich schließen, dass der Umfang des internationalen Güteraustausches sich weiter entwickelt und damit zu einer ständig wachsenden Nachfrage nach Beförderungen in der europäischen Binnenschiffahrt führt. Diese muss alles dafür tun, um in der Lage zu sein, diese Nachfrage auch befriedigen zu können und um den Verlust von Marktanteilen zu vermeiden.

Bei Betrachtung der hydrologischen Grafiken fällt auf, dass die Niedrigwassersituation im Herbst 2005 von Ausmaß und Dauer her an diejenige des Sommers 2003 erinnert. Angesichts der Häufung solcher Niedrigwasserperioden sollten Überlegungen angestellt werden, wie dem in technischer Hinsicht auf Ebene sowohl der Infrastrukturen als auch der Schiffsstrukturen zu begegnen ist. Im Frühjahr trat dann eine Hochwassersituation ein, die angesichts der starken Niederschläge zu Beginn des Jahres allerdings vorhersehbar war. Starke und häufige Schwankungen in den letzten Monaten machten deutlich, wie abhängig dieser Verkehrsträger vom Faktor Klima ist.

Betrieblich gesehen, sind bei Niedrigwasserverhältnissen die kleinen Einheiten eindeutig im Vorteil, da sie unter guten Bedingungen und zu für den Betreiber attraktiven Frachten eingesetzt werden können. Für größere Einheiten konnten die negativen Auswirkungen der wasserstandsbedingten Minderauslastung der Schiffe auf die Betriebsergebnisse weder durch die gezahlten Niedrigwasserzuschläge, noch durch das hohe Frachtniveau ausgeglichen werden. Vor allem Doppelhüllenschiffe müssen in Niedrigwasserzeiten Einbußen bei ihrer Produktivität hinnehmen, was bei den Investitionsentscheidungen in neuen Laderaum berücksichtigt werden sollte.

Zudem hat diese Laderaumknappheit, die auch noch im Herbst anhielt, zur Folge gehabt, dass die Verloader auf andere Landverkehrsträger umgestiegen sind, die über Kapazitäten verfügten und günstigere Beförderungspreise anboten. Es besteht die Gefahr, dass ein Teil dieser Verkehrstransfers von Dauer sein wird.

Die starke Verteuerung der Erdölpreise und damit der Treibstoffpreise im Jahre 2005 und in den ersten Monaten des Jahres 2006 hat unbestreitbar auf die Ertragslage der Unternehmen gedrückt und dies trotz der so genannten Gasölklauseln, die unzureichend waren, um die Effekte dieser Verteuerung aufzufangen. Diese steigende Tendenz dürfte sich angesichts der Entwicklung auf dem Erdölweltmarkt strukturell fortsetzen.

Im zweiten Halbjahr 2005 wurden für die Beförderung von containerisierten Gütern auf dem Rhein weitere Zuwächse registriert, die aufgrund des Niedrigwassers allerdings geringer ausgefallen sind als im Jahr davor. Der Containerumschlag in den Seehäfen weist für 2005 ebenfalls ein Wachstum auf. Die ersten Monate des Jahres 2006 lassen darauf schließen, dass sich dieser positive Trend fortsetzen wird.

In der Trockengüterschifffahrt hat sich die Inbetriebnahme neuen Schiffsraums verlangsamt, während der Rhythmus von Neuinbetriebnahmen in der Tankschifffahrt nach wie vor hoch ist. In den ersten Monaten des Jahres 2006 setzte sich insoweit der in 2005 feststellbare Trend fort und dies trotz der Appelle an die Investoren zur Wachsamkeit, insbesondere im Bereich der Tankschifffahrt.

Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (jährlich)

2005	Insgesamt		zu Tal		zu Berg	
	1000t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	8173	2296	6861	2009	1312	287
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11489	2794	4668	986	6821	1808
2 Feste mineralische Brennstoffe	26345	5577	666	72	25679	5504
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	32201	8344	7407	1563	24794	6781
4 Erze u. Metallabfälle	33441	4106	1938	320	31503	3786
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11788	2252	6579	1152	5208	1100
6 Steine, Erden u. Baustoffe	37270	6681	27348	4942	9923	1738
7 Düngemittel	4282	1175	1772	448	2509	727
8 Chemische Erzeugnisse	16199	3368	6718	1108	9481	2260
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	19292	5958	12724	3836	6568	2122
99 darunter besondere Transportgüter	18002	5688	11686	3604	6316	2085
Insgesamt	200480	42551	76681	16436	123798	26113

2004	Insgesamt		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	7113	1959	5693	1585	1420	374
1 Nahrungs- u. Futtermittel	11784	2823	4613	937	7171	1886
2 Feste mineralische Brennstoffe	27168	5491	1070	99	26098	5392
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	31925	8330	6917	1481	25008	6849
4 Erze u. Metallabfälle	35584	4407	2062	345	33522	4062
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	11458	2318	6497	1165	4961	1153
6 Steine, Erden u. Baustoffe	39110	7448	28745	5494	10365	1954
7 Düngemittel	4562	1324	1862	512	2700	812
8 Chemische Erzeugnisse	15473	3296	6305	1017	9168	2279
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	17937	5782	11742	3698	6195	2084
99 darunter besondere Transportgüter	16671	5513	10793	3473	5878	2040
Insgesamt	202114	43178	75506	16333	126608	26845

Entwicklung im Vergleich zu 2004 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	14,90	17,20	20,52	26,75	-7,61	-23,26
1 Nahrungs- u. Futtermittel	-2,50	-1,03	1,19	5,23	-4,88	-4,14
2 Feste mineralische Brennstoffe	-3,03	1,57	-37,76	-27,27	-1,61	2,08
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	0,86	0,17	7,08	5,54	-0,86	-0,99
4 Erze u. Metallabfälle	-6,02	-6,83	-6,01	-7,25	-6,02	-6,79
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	2,88	-2,85	1,26	-1,12	4,98	-4,60
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-4,70	-10,30	-4,86	-10,05	-4,26	-11,05
7 Düngemittel	-6,14	-11,25	-4,83	-12,50	-7,07	-10,47
8 Chemische Erzeugnisse	4,69	2,18	6,55	8,95	3,41	-0,83
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	7,55	3,04	8,36	3,73	6,02	1,82
99 darunter besondere Transportgüter	7,98	3,17	8,27	3,77	7,45	2,21
Insgesamt	-0,81	-1,45	1,56	0,63	-2,22	-2,73

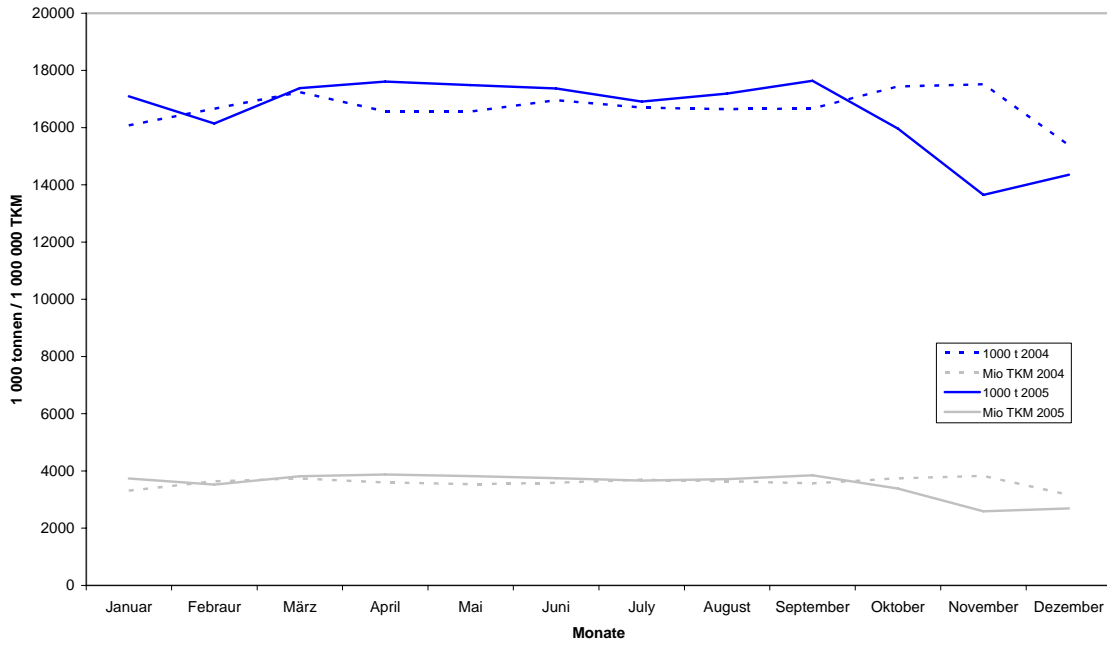
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

2. Halbjahr 2005	Insgesamt		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	4133	1211	3459	1048	675	164
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5637	1354	2325	498	3312	857
2 Feste mineralische Brennstoffe	11687	2385	322	39	11365	2346
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15993	4014	3362	682	12631	3333
4 Erze u. Metallabfälle	15994	1905	878	141	15115	1765
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5419	1003	3287	551	2132	452
6 Steine, Erden u. Baustoffe	17971	3005	13159	2167	4812	838
7 Düngemittel	2124	572	893	220	1231	352
8 Chemische Erzeugnisse	7880	1608	3262	534	4618	1074
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9587	2897	6431	1891	3155	1006
99 darunter besondere Transportgüter	8910	2765	5878	1775	3032	989
Insgesamt	96425	19954	37378	7771	59046	12187

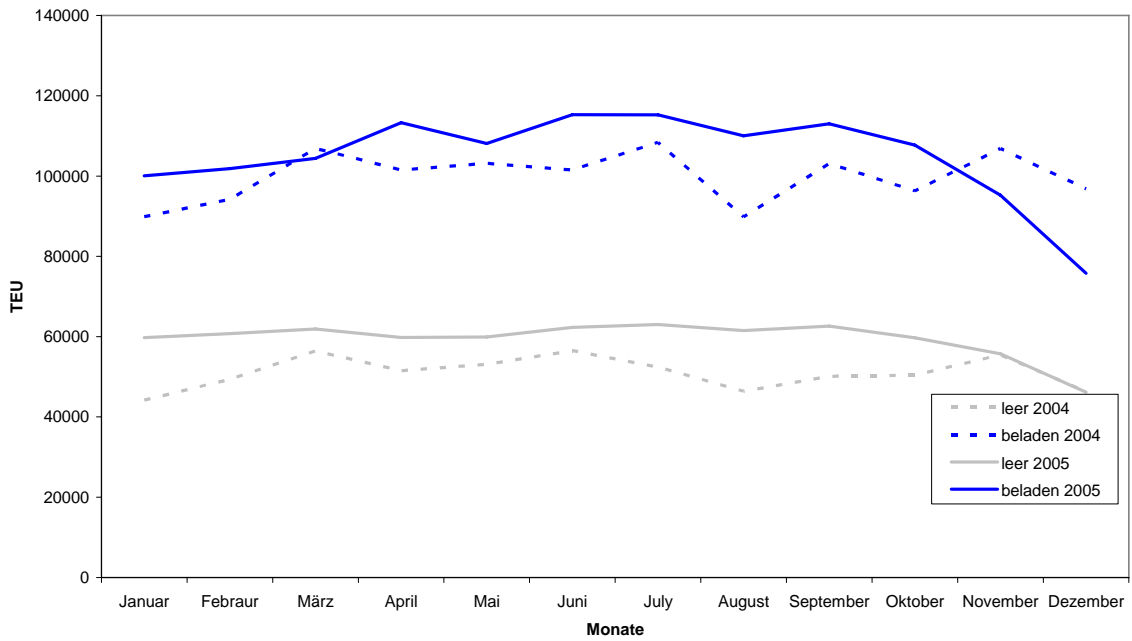
2. Halbjahr 2004	Insgesamt		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3998	1190	3400	1033	598	157
1 Nahrungs- u. Futtermittel	6052	1509	2473	537	3579	972
2 Feste mineralische Brennstoffe	12840	2622	388	45	12452	2577
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	17177	4497	3514	787	13663	3710
4 Erze u. Metallabfälle	17547	2203	974	158	16573	2045
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	5757	1136	3174	589	2583	547
6 Steine, Erden u. Baustoffe	18609	3330	13546	2378	5063	952
7 Düngemittel	2264	632	969	263	1295	369
8 Chemische Erzeugnisse	7866	1687	3228	532	4638	1155
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	8952	2885	5867	1859	3085	1026
99 darunter besondere Transportgüter	8310	2751	5404	1749	2906	1002
Insgesamt	101062	21691	37533	8181	63529	13510

Entwicklung im Vergleich zum 2. Halbjahr 2004 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3,38	1,76	1,74	1,45	12,88	4,46
1 Nahrungs- u. Futtermittel	-6,86	-10,27	-5,98	-7,26	-7,46	-11,83
2 Feste mineralische Brennstoffe	-8,98	-9,04	-17,01	-13,33	-8,73	-8,96
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-6,89	-10,74	-4,33	-13,34	-7,55	-10,16
4 Erze u. Metallabfälle	-8,85	-13,53	-9,86	-10,76	-8,80	-13,69
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	-5,87	-11,71	3,56	-6,45	-17,46	-17,37
6 Steine, Erden u. Baustoffe	-3,43	-9,76	-2,86	-8,87	-4,96	-11,97
7 Düngemittel	-6,18	-9,49	-7,84	-16,35	-4,94	-4,61
8 Chemische Erzeugnisse	0,18	-4,68	1,05	0,38	-0,43	-7,01
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	7,09	0,42	9,61	1,72	2,27	-1,95
99 darunter besondere Transportgüter	7,22	0,51	8,77	1,49	4,34	-1,30
Insgesamt	-4,59	-8,01	-0,41	-5,01	-7,06	-9,79

Entwicklung der beförderten Gütermengen und Verkehrsleistungen

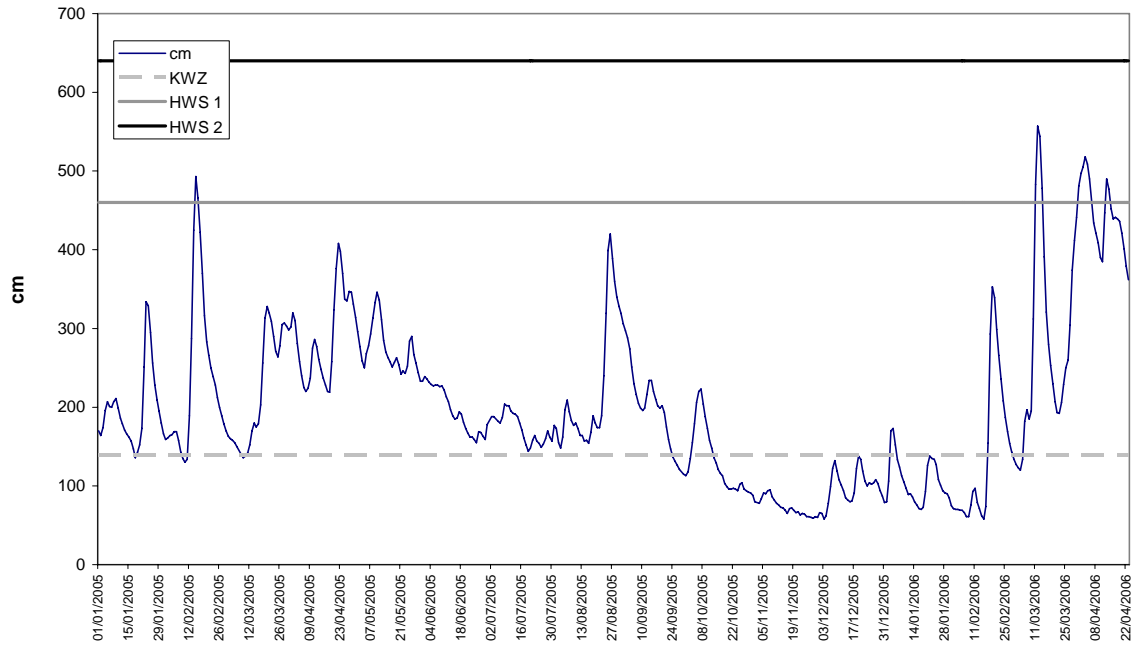


Monatliche Entwicklung der Containerbeförderungen

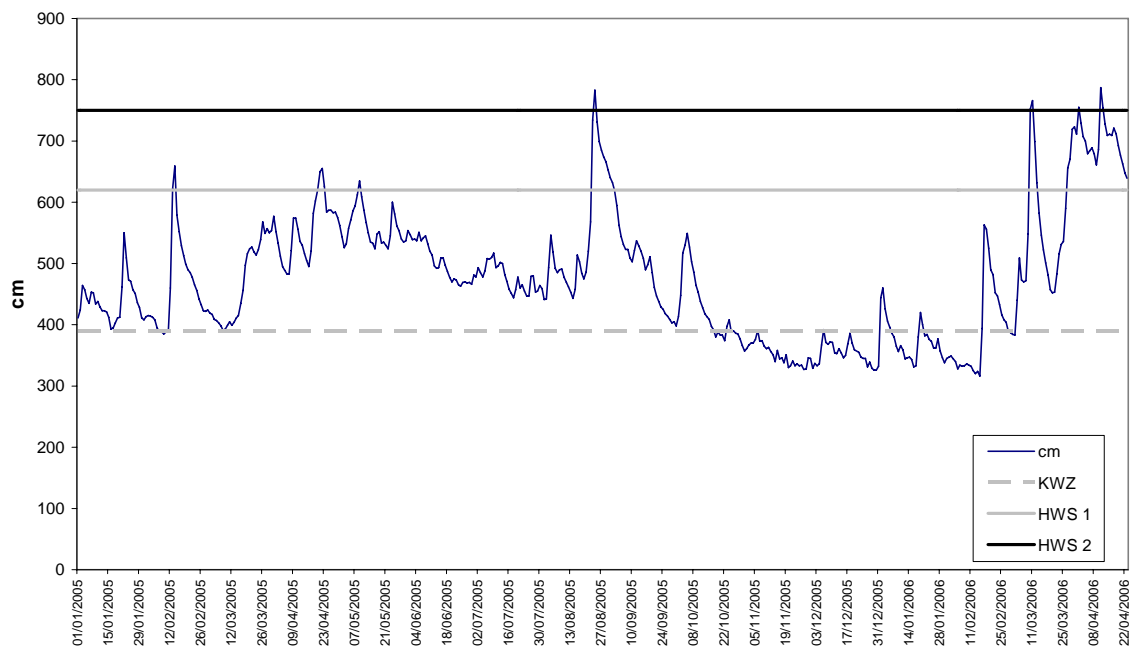


Wasserführung auf dem Rhein

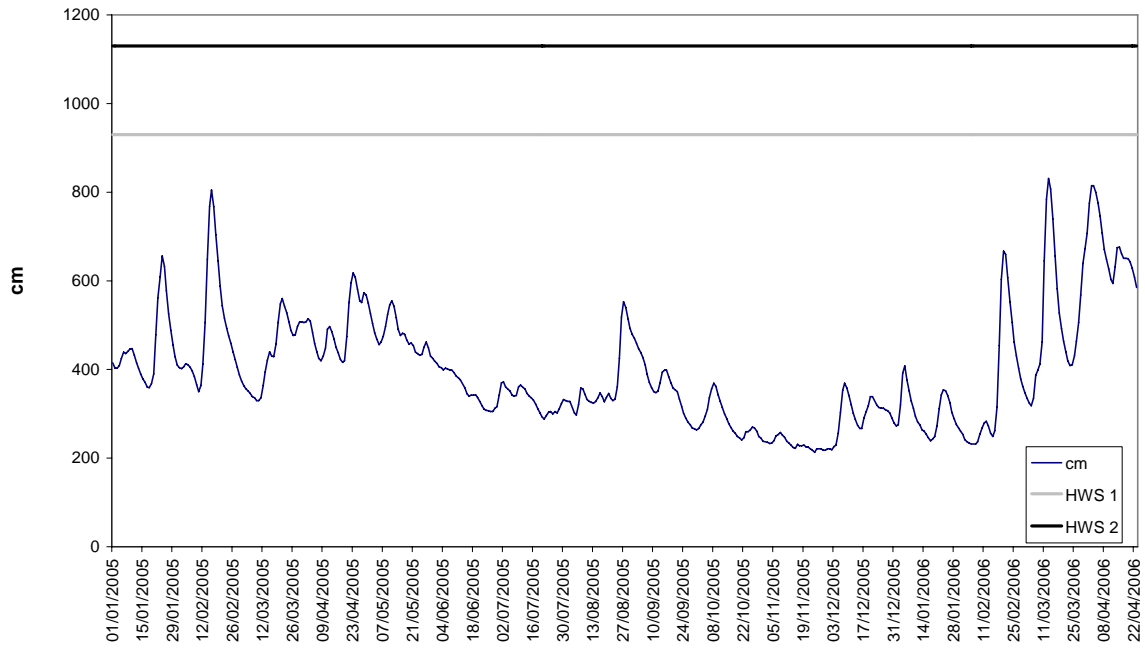
„Pegelstände in Kaub“



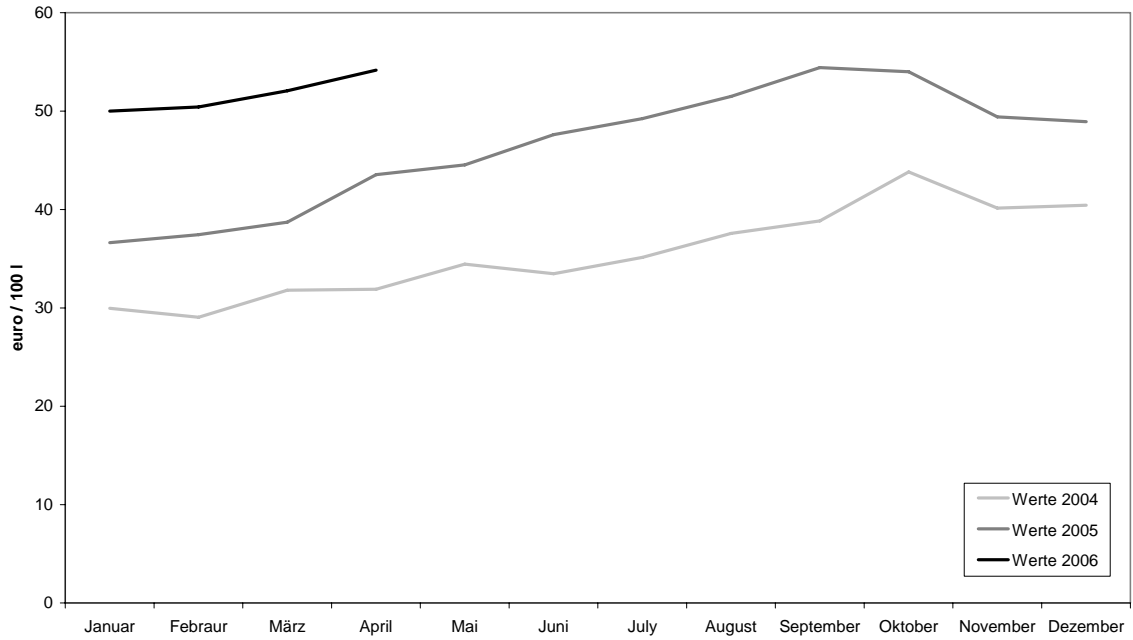
Pegelstände in Maxau



Pegelstände in Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



**Laderaumangebot : Übersicht über die Neubauten
Stand: 24.4.2006**

Neuer Laderaum auf dem Markt

Schiffstyp	2002			2003			2004		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Schubleichter	29	37180		28	78156		14	23636	
insgesamt	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Tankmotorschiffe	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankschubleichter	2	178		1	1800		3	2427	
insgesamt	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
Schubboote	2		1276	0		0	1		992
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177
insgesamt	5		12946	1		279	2		1169
		Fahrgäste			Fahrgäste			Fahrgäste	
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021
Tagesausflugschiffe	9		4834	1		1566	1		662
insgesamt	26		18085	11		8804	6		4683

Schiffstyp	2005			2006			insgesamt 2002 - 2006		
	Anzahl	Tonnage	KW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	10	27491		2	3244	1306	119	302913	133738
Schubleichter	4	2781		0	0	0	75	141753	0
insgesamt	14	30272	0	2	3244	1306	194	444666	133738
Tankmotorschiffe	34	90606		11	40733	5373	166	468060	147488
Tankschubleichter	3			0	0	0	9	4405	0
insgesamt	37	90606	0	11	40733	5373	175	472465	147488
Schubboote	0		0	0	0		3	0	2268
Schleppboote	1		129	0	0		6	0	12255
insgesamt	1		129	0	0		9	0	14523
		Fahrgäste							
Kabinenschiffe	2		0	0	0		34	0	24510
Tagesausflugschiffe	4	550	1904	0	0		15	0	8966
insgesamt	6		1904	0	0		49	0	33476

Quelle : IVR

PROTOKOLL 12

Wirtschaftskongress 2007

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt mit Befriedigung Kenntnis vom Vorschlag der schweizerischen Delegation, den nächsten Wirtschaftskongress, der im 2. Halbjahr 2007 stattfinden wird, in ihrem Land auszurichten.

PROTOKOLL 13

Auswirkungen der Umweltschutzvorschriften auf die Binnenschifffahrt

Kein Beschluss

PROTOKOLL 14

Bericht über den gemeinsamen Workshop ZKR/IKSR

Kein Beschluss

PROTOKOLL 15

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

Kein Beschluss

PROTOKOLL 16

Fragen betreffend die Schifferpatente und Besatzungsfragen

Kein Beschluss

PROTOKOLL 17

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 10.01, 11.03, 11.04 und 11.05)

Beschluss

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

- a) § 10.01 Nr. 3 – Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spyck'schen Fähre (Germersheim – Mannheim-Rheinau)
(angenommen mit Beschluss 2003-II-22),
- b) § 11.03 - Höchstabmessungen der Schubverbände unter bestimmten Voraussetzungen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-21),
- c) § 11.04 - Höchstabmessungen der Schubverbände an der Kreuzung des Lek mit dem Amsterdam-Rhein-Kanal
(angenommen mit Beschluss 2003-I-21),
- d) § 11.05 - Höchstabmessungen sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-21).

Die Vorschriften nach Buchstabe a gelten vom 1. Januar 2007 bis zum 30. September 2009.

Die Vorschriften nach Buchstabe b bis d gelten vom 1. Oktober 2006 bis zum 30. September 2009.

PROTOKOLL 18

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 3.09 und 11.02)

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 des § 3.09 Nr. 6 und § 11.02 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage 1 und Anlage 2 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Oktober 2006 bis zum 30. September 2009. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage 2 aufgeführten Bestimmungen, die vor dem 31. Mai 2006 beschlossen wurden und zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage 1

§ 3.09 Nr. 6 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„6. Dieser Paragraph gilt nicht für Kleinfahrzeuge, die ausschließlich Kleinfahrzeuge schleppen, und nicht für geschleppte Kleinfahrzeuge; für diese Kleinfahrzeuge gilt § 3.13 Nr. 2 und 3.“

Anlage 2

§ 11.02 ist in folgender Fassung anzuwenden:

„§ 11.02

Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge

1. Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge dürfen die in Nummer 2 und 3 zugelassenen Abmessungen nicht überschreiten. Sie dürfen mit den zugelassenen Abmessungen nur fahren, wenn diese mit der zugelassenen Formation und der zugelassenen Beladung für die jeweilige Fahrtrichtung im Schiffsattest eingetragen sind.
2. Die zuständige Behörde kann Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge mit größeren als den in Nummer 3 zugelassenen Abmessungen, mit anderen Antriebsarten und -leistungen und mit anderen Wasserständen für die betreffende Strecke für Versuchszwecke zulassen.

3. Für die jeweilige Strecke gelten in der Berg- und Talfahrt folgende Abmessungen:

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.1	Basel (km 166,64) bis Schleusen Iffezheim (km 334,00)		
	a) Schleusen Kembs		
	aa) Westschleuse	180	22,90
	bb) Ostschleuse	186,50	22,90
	b) Schleusen Ottmarsheim		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	c) Schleusen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim und Rhinau		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	Diese Länge darf mit Erlaubnis der zuständigen Behörde auf 185 m erhöht werden. In diesem Fall ist § 6.28 Nr. 7 Buchstabe a und e nicht anzuwenden.		
	d) Schleusen Gerstheim und Straßburg		
	aa) große Schleuse	185	22,90
	bb) kleine Schleuse	185	11,45
	e) Schleusen Gamsheim und Iffezheim	270	22,90
Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.			
3.2	a) Schleusen Iffezheim (km 334,00) bis Lorch (km 540,20)	193	22,90
	b) Karlsruhe (km 359,80) bis Lorch (km 540,20) zusätzlich	153	34,35
	nur Talfahrt und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat. Sofern am schiebenden Fahrzeug Schubleichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.		

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.3	Lorch (km 540,20) bis St. Goar (km 556,00)		
	a) Bergfahrt	186,50	22,90
	b) Talfahrt Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.	116,50	22,90
	c) bei einem Wasserstand am Pegel Kaub zwischen 0,85 m und der Hochwassermarke I zusätzlich für Schubverbände		
	aa) Bergfahrt	193	22,90
	bb) Talfahrt	193	12,50
	d) Buchstabe c gilt nur, wenn der Schubverband aa) bei einer Breite bis zu 12,50 m aaa) Mehrschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 360 kW Leistung oder bbb) Einschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung, davon mindestens die Hälfte der Leistung jeweils an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat; bb) bei einer Breite von mehr als 12,50 m Mehrschraubenantrieb mit zwei voneinander unabhängigen Antrieben und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbaren Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung, davon mindestens die Hälfte der Leistung an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat; cc) bei einer Länge von mehr als 186,50 m in der Talfahrt mit einem Mehrschraubenantrieb ausgerüstet ist und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von mehr als 3,50 m über eine spezifische Leistung von mindestens 0,5 kW pro Ladungstonne verfügt.		
3.4	a) St. Goar (km 556,00) bis Gorinchem (km 952,50)	193	22,90
	b) Talfahrt zusätzlich	153	34,35
	c) Buchstabe b gilt auf der Strecke aa) St. Goar (km 556,00) bis Rolandswerth (km 641,80) nur bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr, bb) Rolandswerth (km 641,80) bis Spyck'sche Fähre (km 857,40) nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort von 2,10 m und mehr, cc) Spyck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) nur bei einem Wasserstand am Pegel Lobith von 8,50 m und mehr, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat. Sofern am schiebenden Fahrzeug Schubleichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.		
3.5	Bad Salzig (km 564,30) bis Gorinchem (km 952,50) unbeschadet der Bestimmungen in Nummer 3.4 für Schubverbände		
	a) Bergfahrt (lange Formation)	269,50	22,90
	b) Talfahrt (breite Formation)	193	34,35

	Strecke	Länge in m	Breite in m
	<p>c) In den Fällen der Buchstaben a und b darf ein Schubverband</p> <p>aa) nicht mehr als sechs Schubleichter im Verband umfassen, wobei in der Talfahrt höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 1,50 m oder mehr haben dürfen. Trägerschiffslechter dürfen nur längsseits von anderen Leichtern mitgeführt werden; dabei gelten vier Trägerschiffslechter hintereinander als ein Schubleichter;</p> <p>bb) die Fahrt nur antreten, wenn an der Spitze des Verbandes eine vom Steuerstand des schiebenden Fahrzeuges aus zu bedienende Bugsteueranlage vorhanden ist.</p> <p>d) Auf dem Streckenabschnitt Bad Salzig (km 564,30) bis Spyck'sche Fähre (km 857,40) darf darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort zwischen 2,75 m und 7,15 m antreten, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei anderen Wasserständen ausdrücklich zugelassen hat.</p> <p>e) Auf dem Streckenabschnitt Spyck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) darf, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt unter anderen Bedingungen ausdrücklich zugelassen hat, darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur antreten</p> <p>aa) bei einem Wasserstand am Pegel Lobith zwischen 8,50 m und 13,50 m;</p> <p>bb) wenn er keine gefährlichen Güter mitführt, für deren Beförderung ein Zulassungszeugnis nach ADNDR erforderlich ist;</p> <p>cc) und, bei einem Schubboot bis 40 m Länge, wenn darüber hinaus folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <p>aaa) die größtmögliche Antriebsleistung des Schubbootes darf 4500 kW nicht überschreiten;</p> <p>bbb) in der langen Formation müssen mindestens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben. Die Talfahrt in der breiten Formation darf auf dieser Strecke auch ohne Bugsteueranlage durchgeführt werden, wenn mindestens zwei und höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben und zwei davon in der Achse des Verbandes liegen.</p>		
3.6	<p>a) Pannerden (km 867,46) bis Lekkanal (km 949,40)</p> <p>b) für Schubverbände mit einer größeren Länge als 110 m und einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung. Ein Überholungs- und Begegnungsverbot gilt zwischen IJsselkop (km 878,60) und Arnheim (km 885,00).</p>	110	17,70
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen. Dabei betragen die Höchstabmessungen der Schubverbände, die auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal fahren und den Lek bei Wijk bij Duurstede kreuzen, in der Länge 200 m und in der Breite 23,00 m.	186,50	11,45
3.7	Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20)		
	a) kurze Formation	116,50	22,90
	b) lange Formation	193	11,45
	Die zuständige Behörde kann größere Abmessungen zulassen.		

“

PROTOKOLL 19

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

Diese Änderungen gelten ab dem 1. April 2007. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden mit diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *§ 6.34 wird gestrichen.*

b) *Die Angabe zu § 14.11 wird wie folgt gefasst: „(ohne Inhalt)“.*

2. *§ 1.01 Buchstabe m wird wie folgt gefasst:*

„m. „Kleinfahrzeug“ ein Fahrzeug, dessen Schiffskörper, ohne Ruder und Bugspriet, 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;“.

3. *§ 1.01 Buchstabe ac wird gestrichen.*

4. *§ 6.30 Nr. 4 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche und die französische Fassung):*

„Bei unsichtigem Wetter dürfen Kleinfahrzeuge nur dann fahren, wenn sie darüber hinaus auf Kanal 10 oder dem von der zuständigen Behörden zugewiesenen anderen Kanal auf Empfang geschaltet sind.“

5. *§ 6.34 wird gestrichen.*

6. § 14.11 wird wie folgt gefasst:
„(ohne Inhalt)“.

7. § 15.06 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Der Schiffsführer hat beim Bunkern von Brenn- und Schmierstoffen dafür zu sorgen, dass

- a) die zu bunkernde Menge innerhalb des ablesbaren Bereichs der Peileinrichtung liegt,
- b) bei separater Befüllung der Tanks die Absperrventile innerhalb der Tankverbindungsrohrleitungen geschlossen sind,
- c) der Bunkervorgang überwacht wird und
- d) eine der Einrichtungen nach § 8.05 Nr. 10 Rheinschiffsuntersuchungsordnung genutzt wird.“

8. § 15.06 Nr. 2a wird wie folgt gefasst:

„2.

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

PROTOKOLL 20

Richtlinien und Kriterien für Schiffsverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen (VTS-Richtlinien 2006)

1. Im Bereich der Binnenschifffahrt ist ein zunehmender Bedarf an einem Austausch von Informationen festzustellen. Informationen über die Verkehrsabwicklung leisten den Verkehrsteilnehmern verbesserte Hilfestellung bei der Fahrt, erhöhen die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit und verbessern die Rahmenbedingungen für den Umweltschutz.
2. Schiffsverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen und ihre Systeme können mit direkter und indirekter Sicht die Situationen im Schiffsverkehr besser beurteilen und den Schiffsführern behilflich sein. Mit Informationen und Anweisungen kann die Sicherheit besser gewährleistet werden.
3. Diese VTS-Richtlinien und Kriterien beschreiben die Grundsätze und allgemeinen Anforderungen für die Planung, die Einführung und den Betrieb von Schiffsverkehrsdiensten auf Binnenwasserstraßen.
4. Auf dem Rhein werden bereits jetzt oder in naher Zukunft zahlreiche Dienste unterstützt, insbesondere durch Sprechfunk, Internet und Inland ECDIS. Schiffsverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen (Verkehrsposten) können hierbei sehr hilfreich sein und die Schifffahrt beraten sowie bei Unfällen koordinieren.
5. Die Richtlinie und Kriterien, künftige Überarbeitungen (Updates) einschließlich Änderungen der Richtlinien und Kriterien werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2003-I-22 über Binnenschifffahrtswachdienstleistungen,

in dem Bewusstsein, dass die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Schutz der Umwelt durch den Aufbau von Schiffsverkehrsdiensten auf Binnenwasserstraßen durch internationale Richtlinien, die, soweit angemessen, mit entsprechenden Richtlinien der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) übereinstimmen, weiter verbessert werden,

die Richtlinien und Kriterien für Schiffsverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen berücksichtigend, die die International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) und solche etabliert durch die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen aufgestellt haben,

empfiehlt ihren Mitgliedsstaaten bei Planung, Einführung und Betrieb von Schiffsverkehrsdiensten auf Binnenwasserstraßen die Richtlinien und Kriterien, die als Anlage zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache beigefügt sind, zu berücksichtigen, soweit die Anwendung der Richtlinien aus dem Beschluss A.857 (20) der IMO als nicht angemessen erachtet werden,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe RIS diese Richtlinien und Kriterien in Zusammenarbeit mit den vorgenannten internationalen Organisationen fortzuschreiben.

Anlage: VTS-Richtlinien 2006 in deutsch, englisch, französisch und niederländisch (gesondert)

PROTOKOLL 21

Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (VTT-Standard 2006)

1. Die Zentralkommission, die Europäische Union und die Donaukommission sind sich bewusst geworden, dass für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt ein Bedarf an Systemen zum automatischen Austausch von nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiff und Einrichtungen an Land besteht.
2. In der gewerblichen Binnenschifffahrt gibt es gegenwärtig in verschiedenen europäischen Ländern unterschiedliche Entwicklungen für die Schiffsverkehrsüberwachung sowie für die Verfolgung und Aufspürung von Schiffen. Diese Entwicklungen verwenden verschiedene Techniken und Funktionen. Um die Interoperabilität zwischen diesen Entwicklungen in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, werden eine Definition von Standards und die Einführung harmonisierter Verfahren für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der europäischen Binnenschifffahrt notwendig.
3. Die Richtlinien und Empfehlungen für Binnenschifffahrtsinformationssysteme RIS (RIS Richtlinien 2002) der PIANC und der Zentralkommission definieren das Automatische Identifizierungssystem (AIS) für die Binnenschifffahrt (Inland-AIS) als wichtige Technologie für den automatischen Austausch von nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiff und Land.
4. In der Seeschifffahrt führte die IMO das Automatische Identifizierungssystem (AIS) ein. Alle Seeschiffe auf internationalen Reisen nach SOLAS Kapitel 5 sind seit Ende 2004 mit AIS ausgerüstet. Auch die Richtlinie 2002/59/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates³ schreibt vor, dass bestimmte Seeschiffe, die einen Hafen eines Mitgliedsstaates anlaufen, mit Bordeinrichtungen für AIS ausgerüstet sein und diese in Betrieb halten müssen.
5. Die europäische Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ hat diesen Standard entworfen und wird bei Bedarf auch Vorschläge für dessen Fortentwicklung ausarbeiten.
6. Aufgrund von Bereichen mit gemischtem Verkehr ist es wichtig, dass Standards und Verfahren für die Binnenschifffahrt mit bereits bestehenden Standards und Verfahren für die Seeschifffahrt kompatibel sind.
7. Um den spezifischen Anforderungen für die Binnenschifffahrt gerecht zu werden, wurde AIS weiter entwickelt zum Inland-AIS, das jedoch weiterhin mit dem AIS der IMO für die Seeschifffahrt verträglich bleibt. Es ist außerdem kompatibel mit anderen bestehenden Standards der Binnenschifffahrt.
8. Als Alternative zum AIS wurde eine netzwerkbasierte Lösung, Automatic Identification via Internet Protocol (AI-IP) entwickelt. Die Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit dieser Lösung ist derzeit noch nicht ausreichend nachgewiesen. Daher kann der Standard erst in einem zweiten Schritt um diese Lösung ergänzt werden.
9. Die Voraussetzungen für eine sinnvolle Nutzung von AIS und AI-IP sind
 - eine gleichzeitige Ausrüstung aller Schiffe mit ordnungsgemäß funktionierenden AIS- oder AI-IP Bordanlagen,
 - eine sachgemäße Anordnung, ausreichende Genauigkeit, Zuverlässigkeit und ein störungsfreier Betrieb der erforderlichen Bordanlagen,
 - eine angemessene Verwendung der Parameter einschließlich der sachgemäßen Eingabe statischer und variabler Parameter wie Abmessungen des Fahrzeuges, Antennenposition, Ladungsinformationen.

³ ABl. L 208 vom 05.08.2002 S. 10

10. Der Standard, künftige Überarbeitungen (Updates) einschließlich Änderungen der für die Binnenschifffahrt spezifischen Kommunikationsprotokolle des Standards werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.
11. Mit der Verabschiedung des Standards werden die Voraussetzungen für eine künftige Nutzung von Inland AIS oder – nach einer entsprechenden Ergänzung des Standards – AI-IP geschaffen. Eine Ausrüstungsverpflichtung ist mit der Verabschiedung des Standards nicht verbunden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2001–II–19 und 2003-I-22 über Binnenschifffahrtsinformationsdienste,

in der Erkenntnis, dass die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Schutz der Umwelt durch automatisierte Systeme zur Verfolgung und Aufspürung von Schiffen weiter verbessert werden können,

in dem Bewusstsein, dass eine Standardisierung notwendig ist, damit diese Systeme effektiv und sicher arbeiten,

in dem Willen, durch eine frühzeitige Verabschiedung eines entsprechenden internationalen Standards durch die Zentralkommission den Entwicklern und Anwendern die notwendige Planungs- und Investitionssicherheit zu geben und die Einführung dieser Dienste auch auf anderen Wasserstraßen als den Rhein zu beschleunigen,

beschließt den Inhalt des Standards Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt, der als Anlage zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache beigefügt ist,

beauftragt ihren Polizeiausschuss,

- nach entsprechenden Vorarbeiten der europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ einen Vorschlag zur Ergänzung des Standards um AI-IP vorzulegen, sobald die damit verbundenen technischen Fragen hinreichend beantwortet und die Funktionsfähigkeit und Zuverlässigkeit nachgewiesen ist,
- den Standard fortzuführen und – insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und nach gewonnenen Betriebserfahrungen – notwendige Änderungen in eigener Zuständigkeit zu beschließen; die Arbeitsgruppe RIS soll hierzu in Zusammenarbeit mit der bestehenden europäischen Expertengruppe „Tracking and Tracing on Inland Waterways“ Vorschläge ausarbeiten,
- durch die Arbeitsgruppe RIS und die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, notwendige Änderungen und Ergänzung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls weiterer Vorschriften erarbeiten zu lassen,

schlägt der Europäischen Kommission vor, mit der Zentralkommission zusammen zu arbeiten, damit ein einheitlicher Standard für die Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt auf allen Binnenwasserstraßen der Europäischen Union gewährleistet wird.

Anlage: Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt 2006 in deutsch, englisch, französisch und niederländisch (gesondert)

PROTOKOLL 22

Implementierung von Binnenschifffahrtswarnungsdiensten am Rhein

Kein Beschluss

PROTOKOLL 23

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09)

Beschluss

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

- a) § 3.04 Nr. 3 - Maschinen-, Kessel- und Bunkerräume
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- b) § 7.03 Nr. 7 - Allgemeine Anforderungen an Bedienungs-, Anzeige- und Überwachungseinrichtungen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- c) § 7.04 Nr. 4 - Anzeigen und Überwachungen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- d) § 8a.02 Nr. 1 und 4 - Grundregel (Nr. 1: betrifft nur die D- und NL-Fassung)
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- e) § 9.03 - Schutz und Berühren, Eindringen von Fremdkörpern und Wasser
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- f) § 9.15 Nr. 1 - Kabel
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- g) § 9.20 Nr. 2 Buchstaben a und f - Elektronische Anlagen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- h) § 23.09 Nr. 1 Buchstabe g - Ausrüstung der Schiffe
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25),
- i) § 23.09 Nr. 1 Buchstabe h - Ausrüstung der Schiffe
(angenommen mit Beschluss 2002-I-31).

Die Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2006 bis zum 30. September 2009.

PROTOKOLL 24

Memorandum of Understanding der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission über die gemeinsame Durchführung von Aktivitäten im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichts des Vorsitzenden ihres Untersuchungsausschusses,

gestützt auf die am 3. März 2003 unterzeichnete Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission,

stellt fest, dass

- es im Interesse einer einheitlichen Entwicklung der Richtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unabdingbar ist, die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften der Gemeinschaftsrichtlinie und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung von der Zentralkommission und der Europäischen Kommission gemeinsam durchzuführen und die jeweiligen Entscheidungsprozesse abzustimmen, und dass dazu ein gemeinsames Arbeitsgremium zur Verfügung stehen muss, das mit der Vorbereitung der neuen Texte der Vorschriften und mit der Festlegung gleicher Fristen für die Verabschiedung dieser Texte im Rahmen der jeweiligen Entscheidungsverfahren innerhalb jeder der beiden Institutionen beauftragt wird,
- darüber hinaus die Vorschriften der Rheinschiffahrts- und der Gemeinschaftsregelung von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in abgestimmter Weise angewandt und ihre Anwendung kontrolliert werden müssen,

sieht dazu die Notwendigkeit von Kooperationsmechanismen zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission, wie sie im anliegenden Entwurf eines Memorandums of Understanding der beiden Parteien vorgesehen sind,

beabsichtigt, diese Kooperationsmechanismen auch auf andere Gebiete gemeinsamer Arbeiten auszudehnen und dazu das Memorandum of Understanding bei Bedarf zu ergänzen,

beauftragt ihren Generalsekretär, dem Generaldirektor für Verkehr der Europäischen Kommission diesen Entwurf zu unterbreiten und die notwendigen Verhandlungen zur Erzielung eines gemeinsamen Entwurfs zu führen.

Anlage

**Memorandum of Understanding
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission über die
gemeinsame Durchführung von Aktivitäten
im Zusammenhang mit der Binnenschifffahrt**

Einleitung

Die Revision der Richtlinie 82/714/EWG⁴ und die Verabschiedung des Zusatzprotokolls Nr. 7 zu der Revidierten Rheinschifffahrtsakte stellen eine entscheidende Etappe auf dem Weg hin zur Harmonisierung der Vorschriften für die Binnenschifffahrt in Europa dar. Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung des Rheinschiffsattestes und der Gemeinschaftszeugnisse sowie anderer Dokumente wird eingeführt, so dass die betreffenden Schiffe die Gemeinschaftswasserstraßen und den Rhein uneingeschränkt befahren können.

Der Harmonisierungsprozess basiert zu einem großen Teil darauf, dass die Gleichwertigkeit zwischen den technischen Vorschriften der Anhänge der Richtlinie, die von der Europäischen Kommission abgeändert werden können, einerseits, und den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die von der Zentralkommission erlassen worden ist und regelmäßig fortgeschrieben wird, andererseits, besteht.

Die Zentralkommission und die Europäische Kommission kooperieren auch hinsichtlich anderer Regelwerke der Binnenschifffahrt. Daher ist es wünschenswert, die in dem Memorandum beschriebenen Kooperationsmechanismen auch auf diese auszudehnen, sobald eine koordinierte und einheitliche Entwicklung dieser Standards und Regelwerke vorgesehen ist.

Die Entwicklung der in der Binnenschifffahrt eingesetzten Technologien und die Anforderungen im Bereich der Sicherheit und des Umweltschutzes sowie die Erfahrungen, die bei der Anwendung der Regelwerke gewonnen werden, machen eine regelmäßige Anpassung dieser Vorschriften erforderlich.

Im Interesse einer einheitlichen Entwicklung dieser Regelwerke ist es unabdingbar, dass die Vorbereitungsarbeiten von den betreffenden Institutionen gemeinsam durchgeführt und die jeweiligen Entscheidungsprozesse abgestimmt werden. Dazu muss ein gemeinsames Arbeitsgremium zur Verfügung stehen, das mit der Vorbereitung der neuen Texte der Vorschriften und mit der Festlegung gleicher Fristen für die Verabschiedung und Inkraftsetzung dieser Texte im Rahmen der jeweiligen Entscheidungsverfahren innerhalb jeder der beiden Institutionen beauftragt wird.

Darüber hinaus müssen die Vorschriften der Rheinschifffahrts- und der Gemeinschaftsregelung von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten in abgestimmter Weise angewandt werden, damit eine einheitliche Interpretation gewährleistet wird. Dazu bedarf es Kooperationsmechanismen, die von dem Sekretariat der Zentralkommission und den jeweils zuständigen Dienststellen der Europäischen Kommission verwaltet werden.

Im Rahmen der am 3. März 2003 unterzeichneten Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission beschließen der Generalsekretär der Zentralkommission in Übereinstimmung mit dem Beschluss der Zentralkommission, mit dem das vorliegende Memorandum verabschiedet wurde, und der Generaldirektor für Verkehr der Europäischen Kommission gemeinsam folgendes Verfahren:

⁴ Zu gegebener Zeit könnte hier eingesetzt werden „Die Verabschiedung der Richtlinie 20.../.../EG“.

TEIL I

Einrichtung einer ständigen gemeinsamen Arbeitsgruppe

1. Eine ständige gemeinsame Arbeitsgruppe (nachstehend JWG genannt) erhält den Auftrag zur Ausarbeitung von Vorschlägen zur Anpassung von Regelwerken für die Binnenschifffahrt in Europa an den neuesten Stand der Technik, die Entwicklung der Sicherheits- und Umweltschutznormen und an den Stand der bei der Anwendung der Regelung gewonnenen Erfahrungen.
2. Die JWG besteht aus Experten der Mitgliedstaaten der Zentralkommission, der Beobachterstaaten bei dieser Kommission und der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die eine Teilnahme an ihren Arbeiten wünschen. Daneben sind in der JWG die Sekretariate der Zentralkommission und der Donaukommission sowie die Europäische Kommission vertreten.
3. Den Vorsitz der JWG führen gemeinsam ein Vertreter der Europäischen Kommission und ein Vertreter der Zentralkommission. Das Sekretariat der JWG wird vom Sekretariat der Zentralkommission und von der Europäischen Kommission gemeinsam wahrgenommen.
4. Die JWG übernimmt die Nachfolge der Gruppe, die in Durchführung des Austausches von Schreiben vom 19. Oktober und 3. Dezember 2001 eingesetzt worden war. Sie prüft alle Vorschläge, die von den Vorsitzenden der JWG, deren Mitgliedern, den internationalen Organisationen, den internationalen Gewerbeverbänden oder den anerkannten Klassifikationsgesellschaften eingebracht werden. Sie nimmt Kenntnis von allen sachdienlichen Informationen, wie Forschungsergebnissen, festgestellten Tendenzen bei anderen Verkehrsträgern, Unfallanalysen, behördlichen Ermittlungen.
5. Arbeitssprachen der JWG sind Deutsch, Englisch und Französisch. Die Regeln für die Funktionsweise der JWG, durch die eine Gleichbehandlung der Arbeitssprachen gewährleistet sein muss, werden gemeinsam vom Generalsekretär der Zentralkommission und dem Generaldirektor für Verkehr der Europäischen Kommission gebilligt.
6. Die Zentralkommission und die Europäische Kommission beschließen auf Vorschlag der JWG ein Arbeitsprogramm. Das Programm gilt für jeweils 2 Jahre, beginnend mit den geraden Jahren. Es enthält neben den zu erledigenden Arbeiten noch grobe Zeitangaben für deren Erledigung.
7. In der JWG werden die Positionen im Konsensverfahren festgelegt. Wird kein Konsens erreicht, legt die JWG der Zentralkommission und der Europäischen Kommission einen Bericht vor.
8. Die Vorschläge der JWG werden, sobald sie von dieser festgelegt sind, der Zentralkommission und der Europäischen Kommission vorgelegt. Die Zentralkommission und die Europäische Kommission treffen kurzfristig ihre Entscheidungen über die Vorschläge der JWG. Sie stimmen das Datum der Inkrafttretung der Änderungen der Vorschriften ab, wobei grundsätzlich eine gleichzeitige Inkrafttretung angestrebt wird.
9. Alle im Zusammenhang mit der JWG stehenden Kosten, insbesondere für die Abhaltung von Sitzungen in ausreichender Zahl, das Dolmetschen und Übersetzen der Arbeitsunterlagen in die Arbeitssprachen, sowie die Durchführung von Studien, die auf dem genehmigten Arbeitsprogramm stehen, werden von der Europäischen Gemeinschaft und der Zentralkommission übernommen⁵. Das Nähere wird gemeinsam vom Generaldirektor für Verkehr und dem Generalsekretär der Zentralkommission bestimmt.
10. Die Texte der Änderungen der Regelung werden in Deutsch, Französisch und Niederländisch von der Zentralkommission und in die anderen Amtssprachen der Europäischen Kommission von den Dienststellen der Europäischen Gemeinschaft angefertigt.

⁵ Die genaue Kostenteilung ist vor Abschluss des Memorandums noch festzulegen.

Teil II

Gebiete der Zusammenarbeit

TEIL IIa.1

Entwicklung der technischen Vorschriften der Gemeinschaftsrichtlinie und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

1. Die JWG erhält den Auftrag zur Ausarbeitung von Vorschlägen zur Anpassung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe an den neuesten Stand der Technik, die Entwicklung der Sicherheits- und Umweltschutznormen und an den Stand der bei der Anwendung der Regelung gewonnenen Erfahrungen.
2. Die Europäische Kommission und die Zentralkommission übermitteln einander unverzüglich die von ihnen nach § 2.19 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erteilten Empfehlungen an die Untersuchungskommissionen, beziehungsweise die nach Anhang II Artikel 2.19 der Richtlinie 20.../.../EG erteilten Empfehlungen an die zuständigen Behörden. Sie führen ein gemeinsames Verzeichnis der Empfehlungen. Teil I Nummer 10 gilt entsprechend.

TEIL IIa.2

Verfahren für die Schiffsuntersuchungen und die Ausstellung der Schiffszeugnisse

1. Die Europäische Kommission und die Zentralkommission holen nach von ihnen vereinbarten Verfahren bei den Mitgliedstaaten alle sachdienlichen Informationen über die Umsetzung und Anwendung der technischen Vorschriften ein. Auf der Grundlage der Angaben ihrer Mitgliedstaaten verfassen die zuständigen Dienststellen der Europäischen Kommission und das Sekretariat der Zentralkommission alle 2 Jahre gemeinsam einen Bericht, der Angaben über die Umsetzung der technischen Vorschriften und ihrer Änderungen in nationales Recht, die Anzahl der ausgestellten und erneuerten sowie der entzogenen Schiffszeugnisse sowie über die registrierten Zuwiderhandlungen enthält, und die festgestellten Durchführungsschwierigkeiten sowie etwaige wünschenswerte Maßnahmen aufzeigt. Dieser Bericht wird den Mitgliedsstaaten zur Kenntnis gebracht.
2. Alternierend unter Federführung der Europäischen Kommission oder der Zentralkommission wird mindestens alle drei Jahre ein Konzertierungsgespräch zwischen den Vertretern aller betroffenen zuständigen einzelstaatlichen Behörden und Schiffsuntersuchungskommissionen veranstaltet, mit dem Ziel einer einheitlichen Auslegung der technischen Vorschriften und harmonisierten Anwendung. Vorschläge für einheitliche Auslegungen und Leitlinien, die eine harmonisierte Anwendung der Bestimmungen der geltenden Regelung gewährleisten, werden von der JWG erarbeitet und danach von der Europäischen Kommission und den zuständigen Ausschüssen der Zentralkommission gebilligt.
3. Die Zentralkommission und die Europäische Kommission werden die Ausstellung der Bescheinigungen gemeinsam verfolgen. Sie werden dazu bei den Mitgliedstaaten Informationen über das Ausstellungsverfahren einholen, die praktische Handhabung prüfen und Empfehlungen zur Harmonisierung der Verfahrenspraxis abgeben.
4. Die Zentralkommission und die Europäische Kommission untersuchen gemeinsam die Modalitäten, nach denen die Registrierung der Schiffe und der sie betreffenden Bescheinigungen, wie auch die Bedingungen der Auswertung dieser Informationen harmonisiert werden können.

TEIL IIb

Kontrolle der Gültigkeit der ausgestellten Schiffsbescheinigungen und ihrer Konformität mit den betreffenden Regelwerken

Die Zentralkommission und die Europäische Kommission halten die Durchführung von Kontrollen der Gültigkeit der ausgestellten Schiffsbescheinigungen und ihrer Konformität mit den betreffenden Regelwerken für notwendig. Sie werden Modalitäten dazu empfehlen. Dazu nehmen sie insbesondere die bestehende Praxis der Durchführung von Kontrollen auf dem Rhein als Grundlage.

TEIL III

Verfahren für die Abstimmung und Evaluierung dieser gemeinsamen Erklärung

Dieses Memorandum ist Gegenstand einer jährlichen Evaluierung im Rahmen der Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission. Nötigenfalls ist das Memorandum entsprechend anzupassen.

PROTOKOLL 25

ADNR-Änderungen

Beschluss

Die Zentralkommission,
in dem Bestreben, die Harmonisierung der internationalen Gefahrgutregelungen zu fördern,
zur Anpassung der Bestimmungen an den Stand der Technik sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für gefährliche Güter,
billigt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen zum ADNR.
Diese Änderungen treten am 1. Januar 2007 in Kraft.

Anlage (gesondert)

PROTOKOLL 26

Ausbaumaßnahmen am Rhein zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse (2005-I-22)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses die für 2006 vorgesehenen baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

fordert ihre Mitgliedsstaaten auf dafür Sorge zu tragen, dass in den Maßnahmenprogrammen und in dem Bewirtschaftungsplan, die nach der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie) für die Flussgebietseinheit Rhein vorgesehen sind, alle Ausbaumaßnahmen, die während der Laufzeit dieser Programme und des Bewirtschaftungsplans vorgesehen sind, ebenso berücksichtigt werden wie Unterhaltungsmaßnahmen, die für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und der Leichtigkeit der Schifffahrt notwendig sind.

Anlage

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein
im Jahr 2006**

lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336 - 338	Beginn: 1978 Seither laufende Durchführung	Keine Auswirkungen
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336 - 352	Beginn: 1998 Seither bedarfsweise Durchführung	Keine Auswirkungen
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6 - 384,6	Beginn: im Jahr 1999	Keine Auswirkungen
4	Geschiebezugabe Mittelrhein	593 - 596	Beginn: Oktober 2005 Fertigstellung: Januar 2006	Keine Auswirkungen
5	Geschiebezugabe „Steinerne Bänke 3“	747,0 - 768,5	Beginn: April 2006 Fertigstellung: November 2007	Keine Auswirkungen
6	Geschiebezugabe „Wesel 2 / Rees 3“	814,0 und 838,0	Beginn : August 2005 Fertigstellung: März 2006 Beginn : April 2006 Fertigstellung: Dezember 2006	Keine Auswirkungen
7	Verfüllung der Grundswellen Emmerich	850,0 - 853,0	Beginn : April 2006 Fertigstellung: Januar/Februar 2007	Keine Auswirkungen
8	Sohlenstabilisierung Emmericher Wardt	854,0 - 857,5	Beginn : November 2005 Fertigstellung: herbst 2006	Keine Auswirkungen
9	Waal	884 - 924	Langfristige Baggerarbeiten zum Erhalt der Fahrinnenabmessungen (170 m x 2,8 m)	Keine Auswirkungen

PROTOKOLL 27

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleusen Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke

- **Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleusen Iffezheim**
 - **Wasserstand am Pegel Iffezheim**
- für das Jahr 2005**

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,

1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,

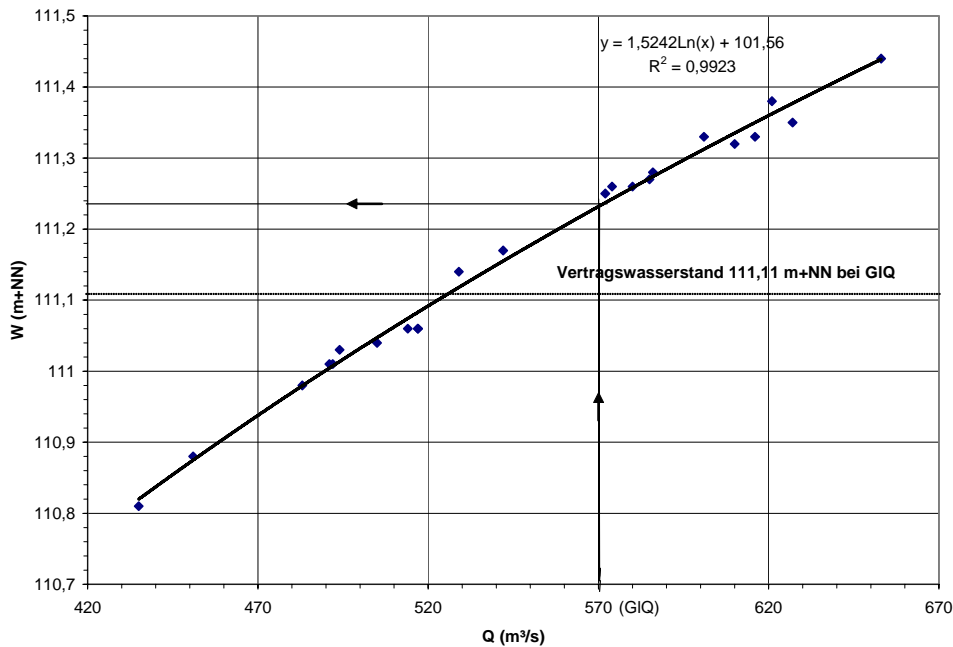
1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

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

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Im Jahre 2005 konnte die Abflusskurve 2005 (Anlage 1) mit Messungen unter GLQ entsprechend erstellt werden. Die Einhaltung des Vertragswasserstand von 111,11 m + NN bei einem Abfluss von 570 m³/s wurde nachgewiesen.

Anlage

Wasserspiegelhöhen am Vertragspegel Iffezheim (Rhein km 336,201) im GIQ-Bereich 2005



PROTOKOLL 28

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 (gesondert)

PROTOKOLL 29

Haushalt der Zentralkommission für das Jahr 2007

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2007 an, der auf **2 175 390.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich, unter Berücksichtigung der Überweisung in Höhe von **20 000.- €** von Seiten der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer der Überweisung in Höhe von **44 000.- €** der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle und der übrigen Einnahmen, auf **430 854.- €** zahlbar in Euros.

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission beim Credit Industriel d'Alsace et de Lorraine in Strassburg überwiesen.

PROTOKOLL 30

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2007

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2007 **auf 42 840.- €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 140.- €**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer bekanntgegeben.

PROTOKOLL 31

Vorläufiger Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den vorläufigen Haushalt der Internationalen Ausgleichs- und Koordinierungsstelle, für 2007, zur Kenntnis. Er beläuft sich auf **137 910.- €**.

Der Beitrag jedes Staates für 2007 würde **22 985.- €** betragen.

PROTOKOLL 32

Zusammensetzung des Sekretariats

Beschluss

Die Zentralkommission beschließt, den Dienstvertrag von Herrn Jean-Marie Woehrling für das Amt des Generalsekretärs mit Wirkung vom 1. September 2006 für eine Dauer von vier Jahren zu verlängern.

PROTOKOLL 33

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2005

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2005.

Anlage

I. ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRALKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2005

Frau de KWAASTENIET, Botschafterin, Leiterin der Direktion für Zusammenarbeit in Wirtschafts- und Umweltfragen im Außenministerium der Niederlande und Leiterin der niederländischen Delegation, nimmt seit dem 1. Juni 2004 das Amt des Präsidenten der ZKR wahr.

H. SEGER, Botschafter, Leiter der Direktion des Eidgenössischen Departements für Auswärtige Angelegenheiten, Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2004 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.

H. STENSCHKE, Leiter der Unterabteilung „Schifffahrt“ im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 8. März 2005 zum Kommissar Deutschlands bei der ZKR, als Nachfolger von Herrn WILL, ernannt, der in den Ruhestand getreten ist.

Frau BELLIARD, Conseiller d'Etat und Leiterin der Rechtsabteilung im Außenministerium Frankreichs, Leiterin der französischen Delegation bei der ZKR, wurde mit Wirkung vom 15. März 2005 zur Kommissarin Frankreichs bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn ABRAHAM, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. VAN HOORN, Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt und Schifffahrtsstraßen, vom Ministerium für Verkehr und Waterstaat, wurde mit Wirkung vom 1. April 2005 zum Kommissar der Niederlande ernannt, als Nachfolger von Herrn CRAMER, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. VLR I ERNST, vom Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland, wurde mit Wirkung vom 28. September 2005 zum Stellvertretenden Kommissar Deutschlands bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn BUCHHOLZ, der andere Aufgaben übernommen hat.

H. ten BROEKE von der Generaldirektion der Binnenschifffahrt und Schifffahrtsstraßen, vom Ministerium für Verkehr und Waterstaat, wurde mit Wirkung vom 1. Dezember 2005 zum Kommissar der Niederlande bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn VERAART, der in den Ruhestand getreten ist.

Ende 2005 hatte die Zentralkommission demnach folgende Zusammensetzung:

DEUTSCHLAND

Kommissare:	die Herren	HÖPFNER, HÖNEMANN, KAUNE, STENSCHKE,
Stellvertretende Kommissare:	die Herren	ERNST, BLOCK;

BELGIEN:

Kommissare:	die Herren	DEVADDER, VAN KEER, VANLUCHENE,
Stellvertretende Kommissare:	Frau die Herren	VAN REUSEL, VERSCHUEREN;

FRANKREICH:

Kommissare:	Frau die Herren	BELLIARD, JEROME, PAPINUTTI, CHENEVEZ,
Stellvertretende Kommissare:	die Herren	BELLENGER, PIET;

NIEDERLANDE:

Kommissare:	Frau die Herren	de KWAASTENIET Präsidentin VAN HOORN, ten BROEKE, WALTHUIS,
Stellvertretende Kommissare:	Frau Herr	KETTENIS, MENSINK;

SCHWEIZ:

Kommissare:	die Herren	SEGER, Vize-Präsident FEIERABEND, HARDMEIER, CHATELAIN,
Stellvertretender Kommissar:	die Herren	BÜHLER, REUTLINGER;

Das Sekretariat setzte sich zu gleicher Zeit wie folgt zusammen:

Generalsekretär:	die Herren	WOEHLING,
Stellvertretender Generalsekretär:		VAN DER WERF
Chefingenieur:		PAULI

II. TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

1. Plenarsitzungen und Ausschusssitzungen

- a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Frau de KWAASTENIET am 2. Juni sowie am 30. November und 1. Dezember 2005 zwei ordentliche Plenarsitzungen in Straßburg ab.

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

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Frau de KWAASTENIET am 1. Juni 2005 in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn ZAHND am 30. März 2005 in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Frau de KWAASTENIET am 6. April, am 1. Juni, am 19. Oktober und am 29. November 2005 in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 4. Februar in Den Haag, unter dem Vorsitz von Herrn WALTHUIS am 1. Juni in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 18. Oktober und am 30. November 2005 in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Frau VANLUCHENE am 6. April und am 20. Oktober 2005 in Straßburg;

der Marktbeobachtungsausschuss, am 25. Februar 2005 in Brüssel;

die gemeinsame Arbeitsgruppe ZKR- EK „Marktbeobachtung in der Europäischen Binnenschiffahrt“, am 25. November 2005 in Brüssel;

Darüber hinaus haben im Laufe des Jahres 2005 mehrere informelle Sitzungen unter Beteiligung der Gewerbevertreter (ESO und EBU) und des Sekretariats stattgefunden zwecks Ausarbeitung und Bewertung der Methodologie für den betriebswirtschaftlichen Ansatz.

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn REUTLINGER am 27. April und am 21. Oktober 2005 in Straßburg;

Der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn PIET am 28. April, vom 21. bis 23. Juni: gemeinsame Sitzung der Schiffsuntersuchungskommissionen der ZKR und deren Beobachterstaaten; unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER am 23. August: Sondersitzung und unter dem Vorsitz von Herrn PIET am 20. Oktober 2005 in Straßburg;

der Polizeiausschuss und der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn REUTLINGER: gemeinsame Sitzung am 27. April 2005 in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn VAN REUSEL am 26. April und unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND am 11. Oktober 2005 in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschiffahrt, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 16. Februar, am 9. Mai, am 17. Oktober und gemeinsame Sitzung mit der Arbeitsgruppe ED am 28. November 2005 in Straßburg;

der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn JEROME am 29. April und am 12. Oktober 2005 in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BLOCK am 26. April, am 31. Mai, am 9. November: Konferenz der Delegationen und der Patentprüfungskommissionen der ZKR- Mitgliedstaaten in Rotterdam und am 29. November 2005 in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss, der Ausschuss für gefährliche Güter und der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: gemeinsame Sitzung am 31. Mai und am 29. November 2005 in Straßburg;

der Kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS (H. PAULI) gemeinsame Sitzungen mit der Ständigen Technischen Arbeitsgruppe am 15. März an Bord des MS Mainz und am 1. September 2005 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn KOWALLIK am 23. und 24. Februar in Straßburg sowie am 30. und 31. August 2005 an Bord des MS Mainz;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn MULDER vom 1. bis 3. Februar, vom 1. bis 3. März, am 14. und 15. Juni „Workshop regarding CCNR Rules for passenger Vessels“, unter dem Vorsitz von Herrn MULDER vom 14. bis 16. Juni in Straßburg, vom 6. bis 8. September in Wien, am 14. September: Expertensitzung der ZKR- Mitgliedstaaten, der ZKR- Beobachterstaaten und der Motorenhersteller, die Fragen in Verbindung mit der Feststellung der Motorenparameter für Einbau-, Zwischen- und Sonderprüfungen von Motoren gewidmet war, und vom 6. bis 8. Dezember 2005 in Straßburg;

Gemeinsame Sachverständigensitzung der EU-Mitgliedstaaten und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über „technische Vorschriften für Binnenschiffe“, unter dem Vorsitz von Herrn LEINEMANN (Europäische Kommission) vom 11. bis 13. Januar in Brüssel und unter dem Vorsitz von Herrn MULDER vom 27. bis 29. September 2005 in Straßburg.

die Arbeitsgruppe für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn VAN LANCKER Sondersitzung: „Wassergefährdende Güter“ am 9. und 10. Februar in Duisburg, unter dem Vorsitz von Herrn CROO vom 15. bis 17. März in Straßburg, unter dem Vorsitz von Herrn KARL am 5. und 6. April in Bonn, unter dem Vorsitz von Herrn VAN LANCKER vom 7. bis 9. Juni in Lüttich, am 30. und 31. August in Braunschweig, vom 13. bis 15. September in Duisburg und vom 20. bis 22. Dezember 2005 in Straßburg;

die „Ständige Technische Arbeitsgruppe“, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS (H. PAULI) gemeinsame Sitzungen mit dem Kleinen Schifffahrtsausschuss am 15. März an Bord des MS Mainz und am 1. September 2005 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Frau OBERHEIM am 24. und 25. Januar in Straßburg, vom 23. bis 25. Mai, am 20. und 21. September in Koblenz, am 26. Oktober: 2. Workshop über die Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) in Rotterdam und am 14. und 15. Dezember 2005 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn GRIES am 1. und 2. Februar, am 23. und 24. März, am 30. Mai, am 6. und 7. Juni: gemeinsame Sitzung mit der Donaukommission im Rahmen der Kooperation, vom 4. bis 6. Oktober in Bordeaux und am 7. November 2005: Sondersitzung in Rotterdam;

die Arbeitsgruppe für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt, gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss ED unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE am 28. November 2005 in Straßburg;

die Ad hoc-Arbeitsgruppe Schnittstelle Schiff-Land, unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND Meeting concerning Industry Standard for Transhipment of Dangerous Cargoes in Inland Navigation am 20 Januar in Straßburg, am 4. Oktober in Bonn und am 9. Dezember 2005 in Straßburg;

die Gruppe „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT), unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS (H. WOEHRLING), Steering committee am 22. November 2005 in Straßburg;

die Ad hoc- Arbeitsgruppe „Kennzeichnung“, unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄRS (H. van der WERF) am 22. Februar, am 14. April, am 29. Juni in Straßburg und am 24. November 2005 in Brüssel;

die Arbeitsgruppe „Sicherheit des Binnenschiffsverkehrs vor Terroranschlägen“, unter dem Vorsitz von Herrn STAMM, am 22. Februar 2005 in Straßburg;

die ad hoc Gruppe „Neuordnung der ZKR- Regelwerke“, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK am 19. Oktober 2005 in Straßburg;

die Arbeitsgruppe „Renovierung des großen Sitzungssaals“ unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS (H. WOEHRLING), am 4. Mai, 20. Juni und am 30. Juni 2005 in Straßburg;

die gemeinsame Arbeitsgruppe WP 15/AC2 der ECE-UNO, unter dem Vorsitz von Herrn REIN vom 24. bis 28. Januar 2005 in Genf;

der internationale Workshop über Fahrsimulatoren in der Binnenschifffahrt vom 8. November 2005 in Rotterdam unter Beteiligung von Experten der betroffenen Behörden, der Ausbildungsstätten und des Binnenschifffahrtsgewerbes. Dieser Workshop gab die Gelegenheit zur Feststellung, in welchem Umfang heute Fahrsimulatoren in der Binnenschifffahrt eingesetzt werden, aber auch zur Ermittlung des Potentials dieser Technik für Unterrichts-, Übungs- und Prüfungszwecke,

das Seminar über die Harmonisierung der Berufsprofile und Berufskennnisse in der europäischen Binnenschifffahrt am 9. November 2005 in Rotterdam, Dieses Seminar bot die Gelegenheit zu einem informellen Gedankenaustausch mit allen Experten und interessierten Personen der betroffenen Staaten,

- c) Die beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 18. Oktober 2005 unter dem Vorsitz von Frau de KWAASTENIET.
- d) Im Rahmen ihrer verstärkten Kooperation haben die Zentralkommission und die Donaukommission ihre Treffen und ihren Informationsaustausch fortgeführt

Der Generalsekretär hat die ZKR als Beobachter bei den Sitzungen des Vorbereitenden Ausschusses zur **Revision der Belgrader Akte** vertreten.

- e) Im Rahmen der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission fand eine **vierte Koordinierungssitzung** am 27. Oktober 2005 in Straßburg, statt. Die Europäische Kommission wurde dabei durch die Herren LAMOUREUX, Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Verkehr, und die ZKR durch ihren Generalsekretär, H. WOEHRLING, vertreten.

2. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer ist im Jahre 2005 nicht zusammengetreten.

3. Beziehungen zu anderen internationalen Organisationen

a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission:

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die sich mit den Belangen der Binnenschifffahrt befassen);
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie bei dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt betroffen waren;
- bei Anhörungen und Kolloquien der Europäischen Verkehrsministerkonferenz;
- beim Lenkungsausschuss für die Soziale Sicherheit des Europarates;
- bei der Donaukommission (Treffen der technischen Experten und Zusammenarbeit zwischen beiden Sekretariaten);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutze des Rheins;
- bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR);
- beim Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtkongresse (PIANC);
- bei den Sitzungen zur Nachbereitung des EFIN- Berichts, unter dem Vorsitz von Frau DE KWAASTENIET am 17. und 18. März in Berlin und am 20. Mai 2005 in Den Haag.

b) Die Europäische Kommission war auf der ordentlichen Frühjahrsplenartagung und auf der Herbstplenartagung durch Verwaltungsrat LEINEMANN vertreten.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war auf der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch Verwaltungsrat NOVIKOV vertreten.

Die Donaukommission war auf der Frühjahrsplenartagung durch Herrn NEDIALKOV, Generaldirektor des Sekretariats, vertreten.

Die Europäische Verkehrsministerkonferenz war auf der Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch ihren Stellvertretenden Generalsekretär RATHERY vertreten.

Die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins war auf der ordentlichen Herbstplenartagung durch den Leiter des Sekretariats STERK vertreten.

III. BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab 1. Januar 2005 an:

als Richter:

die Herren HAEGEL (*Frankreich*)
BALL (*Deutschland*)
CRAEYBECKX (*Belgien*) **Vize-Präsident**
HAAK (*Niederlande*) **Präsident**
STAEHELIN (*Schweiz*)

als Stellvertretende Richter:

die Herren VILLA (*Frankreich*)
FROMMELT (*Deutschland*)
RAPP (*Schweiz*)
VERSTREKEN (*Belgien*)
DE SAVORNIN-LOHMAN
(*Niederlande*)

Gerichtskanzler: Herr BOUR

Sie tagte unter dem Vorsitz von Herrn HAAK am 16. März 2005 in Straßburg und fällte in letzter Instanz 1 strafrechtliches Urteil.

PROTOKOLL 34

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird gebilligt.

PROTOKOLL 35

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 23. November 2006 in Straßburg statt.