

ZENTRAL-  
KOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFF-  
FAHRT



**HERBSTSITZUNG 2009**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2009 - II)**

**Straßburg, den 3. Dezember 2009**



**ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**CC/R (09) 2- Endg.**

**HERBSTSITZUNG 2009**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2009-II)**

**Straßburg, den 3. Dezember 2009**



# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>I. Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung der Zentralkommission</b>	
Protokoll 1: Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung .....	1
Protokoll 2: Zusammensetzung der Berufungskammer .....	1
<b>II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen</b>	
Protokoll 3: Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2008-2009.....	2
Protokoll 4: Durchführung der Arbeitsprogramme .....	5
Protokoll 5: Zielsetzungen der belgischen Präsidentschaft für den Zeitraum 2010-2011.....	5
Protokoll 6: Arbeitsprogramme .....	8
Protokoll 7: Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2010-2011.....	29
Protokoll 8: Klimawandel und Rheinschifffahrt .....	30
Protokoll 9: Internationales Alarm- und Kommunikationsverfahren .....	33
Protokoll 10: Internationale Zusammenarbeit der ZKR – Beziehungen zur Europäischen Kommission .....	39
Protokoll 11: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	39
<b>III. Wirtschaftsaspekte</b>	
Protokoll 12: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt – Auswirkungen der Wirtschaftsaspekte .....	44
<b>IV. Umwelt und Abfallbeseitigung</b>	
Protokoll 13: Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt .....	53
Protokoll 14: Beförderung von MTBE/ETBE und Verschmutzung des Rheins .....	53

	Seite
<b>V. Schifferpatente und Besatzungen</b>	
Protokoll 15: Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses .....	54
Protokoll 16: Mit der ungarischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung.....	60
<b>VI. Schifffahrtsregeln</b>	
Protokoll 17: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§ 1.10).....	93
Protokoll 18: Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Anlagen 1, 3, 7 und 10) .....	93
<b>VII. Technischen Vorschriften für Schiffe</b>	
Protokoll 19: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K).....	97
<b>VIII. Beförderung gefährlicher Güter mit Binnenschiffen</b>	
Protokoll 20: Aufhebung des ADNR – Einführung des ADN auf dem Rhein .....	98
<b>IX. Der Rhein als Schifffahrtsstrasse</b>	
Protokoll 21: Der Rhein als Schifffahrtsstrasse .....	113
<b>X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden</b>	
Protokoll 22: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften .....	113
<b>XI. Verwaltungsfragen</b>	
Protokoll 23: Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2008.....	114
Protokoll 24: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2008 .....	114

**XII. Verschiedenes**

Protokoll 25: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht .....	114
Protokoll 26 Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden .....	115
Protokoll 27: Pressemitteilung .....	115
Protokoll 28 : Termin der nächsten Sitzung.....	115





**ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2009 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

**PROTOKOLL 1****Genehmigung der Tagesordnung  
Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

**PROTOKOLL 2****Zusammensetzung der Berufungskammer****Beschluss**

Auf Vorschlag der deutschen, belgischen, französischen, niederländischen und schweizerischen Delegation hat die Zentralkommission gemäß Artikel 45bis des Übereinkommens von 1963 zur Revision der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschiffahrtsakte die Ernennung der Mitglieder der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, für die Zeit vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2015 wie folgt vorgenommen:

Richter :	Herr Wolfgang BALL	(Deutschland)
	Herr Herman CRAEYBECKX	(Belgien)
	Frau Hélène GEBHARDT	(Frankreich)
	Herr B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Niederlande)
	Herr Fritz RAPP	(Schweiz)

Stellvertretende Richter :	Herr Alfred Adelbert GÖBEL	(Deutschland)
	Herr Antoon VERSTREKEN	(Belgien)
	Herr Bernard BANGRATZ	(Frankreich)
	Herr K.F. HAAK	(Niederlande)
	Frau Marie-Louise STAMM	(Schweiz)

## PROTOKOLL 3

### Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2008-2009

#### Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seines Präsidenten über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2008-2009 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

dankt Herrn LINGEMANN für sein beständiges und effizientes Wirken als Präsident und auch seinem Team für die geleistete Arbeit.

#### Anlage

### Bilanz der deutschen Präsidentschaft 2008/2009 in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

#### I. Einführung

Die deutsche Präsidentschaft konnte in ihrer Arbeit auf die Basler Erklärung von 2006 aufbauen. Schwerpunkte der Präsidentschaft waren die Auseinandersetzung mit dem Thema Rheinschifffahrt und Klimawandel, die Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften in der Rheinschifffahrt und die internationale Zusammenarbeit der ZKR.

Wir haben dabei wichtige Schritte in eine neue Richtung unternommen und die Bedeutung der ZKR als eigenständige Internationale Organisation weiterentwickelt und gestärkt.

Die deutsche Delegation dankt den anderen Delegationen und dem Sekretariat für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und das große Engagement bei der Umsetzung der Schwerpunkte der Präsidentschaft in den vergangenen beiden Jahren.

#### II. Schwerpunkte und Maßnahmen 2008/2009

##### 1. Klimaschutz und Klimawandel

Es besteht kein Zweifel daran, dass der Klimawandel auch Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt haben wird. Die Erarbeitung von Strategien zum Umgang mit diesen Veränderungen ist eine wichtige Aufgabe für die nationale und internationale Binnenschifffahrtspolitik und damit auch für die ZKR. Die Anpassung der Rheinschifffahrt an mögliche Auswirkungen klimatischer Veränderungen erfordert ein koordiniertes Handeln aller Beteiligten.

Der ZKR-Kongress zum Thema „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“, der am 24./25.06.2009 in Bonn stattfand, bot eine Plattform, sich über die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse auszutauschen. Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung nutzten hier die Gelegenheit, Handlungsoptionen zu erörtern.

Die Ergebnisse des Kongresses bilden die Basis für eine fundierte Auseinandersetzung der ZKR und ihrer Mitgliedsstaaten mit einem Thema, das uns in den nächsten Jahren begleiten wird. Auf diese Weise hat sich die ZKR zu einem erstrangigen Diskussionsforum zum Thema „Klimawandel und Binnenschifffahrt“ entwickelt.

## 2. Umweltschutz

Die ZKR hat sich in den letzten beiden Jahren mit Nachdruck für eine weitere Reduzierung des Energieverbrauches und insbesondere des Emissionsausstoßes von Binnenschiffen u.a. durch den Einsatz schadstoffärmerer Kraftstoffe eingesetzt, damit der Vorsprung der Schifffahrt als ökologischer Verkehrsträger behauptet werden kann.

Das Engagement der ZKR richtet sich hierbei schwerpunktmäßig auf die Weiterentwicklung der EU-Kraftstoff- und Abgasrichtlinien. Durch die Novellierung der EU-Kraftstoffrichtlinie konnte erreicht werden, dass zum 01.01.2011 auch in der Binnenschifffahrt schwefelarme Kraftstoffe (< 10 ppm) eingeführt werden. Damit auch die Kohlendioxidemissionen verringert werden, stehen wir jetzt vor der Aufgabe, den Kraftstoffverbrauch der Binnenschiffe zu verringern. Darüber hinaus sind für die Fortentwicklung der Abgasgrenzwerte im Hinblick auf die „Impact“-Studie der EU weiterführende Initiativen und Vorschläge der ZKR erforderlich.

## 3. Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften für die Rheinschifffahrt

- a) Die ZKR hat sich eine klare und einfache Gestaltung ihrer Regelwerke unter Wahrung der Sicherheits- und Umweltstandards zum Ziel gesetzt. Vor diesem Hintergrund hat die ZKR Leitlinien für ihre verordnungsrechtliche Tätigkeit verabschiedet. Damit hat sie eine inhaltliche und verfahrenstechnische Basis für die zeitgemäße Weiterentwicklung ihrer Regelwerke gelegt.

Bei der Umsetzung dieses Grundsatzbeschlusses konnten in den vergangenen beiden Jahren große Fortschritte erzielt werden. Weiterer Handlungsbedarf besteht für die „Verordnung über das Binnenschiffahrtspersonal“, die bislang noch nicht verabschiedet wurde.

- b) Zum 01.11.2009 ist das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt in Kraft getreten. Die ZKR hat ein privates Unternehmen mit der Entwicklung eines modernen elektronischen Bezahlsystems beauftragt, das laut Feststellung der Konferenz der Vertragsparteien ab 01.07.2010 einsatzbereit sein wird.

Die Konferenz der Vertragsparteien steht jetzt vor der Aufgabe, das Übereinkommen an aktuelle Anforderungen der Ökologie und an den Stand der Technik anzupassen. Dabei wird sie von der ZKR im Rahmen ihrer Kompetenzen unterstützt.

## 4. Internationale Zusammenarbeit

- a) Ein entscheidendes Vorhaben der ZKR ist die Vertiefung der Zusammenarbeit mit der EU.  
Hier sind in den letzten zwei Jahren bei mehreren Treffen zwischen Vertretern der ZKR und der EU-Kommission die Weichen für eine noch intensivere Zusammenarbeit gestellt worden.
- b) Die von der ZKR angestrebte Intensivierung der Zusammenarbeit mit den anderen europäischen Stromkommissionen konnte in den vergangenen beiden Jahren in Bezug auf die Moselkommission erreicht werden. Durch die gegenseitige Gewährung des Beobachterstatus wurde die Kooperation auf eine stabile Basis gestellt. Vorrangige Inhalte sind die Harmonisierung der Polizeivorschriften und die Marktbeobachtung.

Die Zusammenarbeit der ZKR und DK konnte wegen des ins Stocken geratenen Prozesses zur Revision der Belgrader Konvention noch nicht im gewünschten Umfang ausgebaut werden. Vorhaben wie die Durchführung gemeinsamer Sitzungen beider Organisationen sollten nach Abschluss der Revisionsverhandlungen wieder aufgegriffen werden.

Dem Großherzogtum Luxemburg wurde der Beobachterstatus zuerkannt. Eine positive Bilanz kann auch über die Zusammenarbeit mit den Beobachterstaaten Mittel- und Osteuropas gezogen werden. Ein wichtiger Fortschritt sind hier die Verwaltungsvereinbarungen zur Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und Patente, die mit Rumänien und der Tschechischen Republik abgeschlossen wurden. Eine ähnliche Vereinbarung mit Ungarn steht zur Unterzeichnung an.

- c) ZKR und IKSR haben mit gemeinsamen Empfehlungen zu Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein einen bedeutenden Beitrag zum Interessenausgleich zwischen Gewässerökologie und Schifffahrt geleistet. Die konstruktive Beteiligung der IKSR am ZKR-Kongress 2009 „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ steht für das Bemühen beider Parteien, für die Belange des anderen Verständnis zu zeigen und Kompromisse zu ermöglichen. Damit ist die Grundlage für weitere gemeinsame Projekte und Veranstaltungen in der Zukunft gelegt.
- d) Der Informationsaustausch auf internationaler Ebene konnte in den vergangenen zwei Jahren insbesondere durch gemeinsame Marktbeobachtungsprojekte von EU und ZKR verbessert werden. Eine Einbettung dieser Gemeinschaftsvorhaben in langfristige und stabile Kooperationsstrukturen wurde durch die Intensivierung der Zusammenarbeit mit der EU-Kommission vorbereitet.

## 5. Außendarstellung

In die Zeit der deutschen Präsidentschaft fiel das Jubiläum 140 Jahre Mannheimer Akte. Die Jubiläumsfeier bot die Gelegenheit auf die historische Entwicklung der „Mannheimer Grundprinzipien“ zurückzublicken. Dabei konnte die Bedeutung und Aktualität der Mannheimer Akte auch im 21. Jahrhundert für die Freiheit und Einheit des Schifffahrtsregimes auf dem Rhein verdeutlicht werden.

Die ZKR hat in den letzten beiden Jahren damit begonnen, ihr Profil als effiziente und innovative Organisation gegenüber der (Fach-)Öffentlichkeit noch deutlicher als bisher darzustellen. Die Erneuerung ihres Internetauftritts ist inhaltlich und technisch weit fortgeschritten. Der gezielte Ausbau dieses Angebotes bleibt eine wichtige Daueraufgabe. Von der ZKR in den vergangenen beiden Jahren durchgeführte Fachveranstaltungen wie etwa Kolloquien oder „round table“-Gespräche wurden von den Entscheidungsträgern des Schifffahrtsgewerbes und der Verwaltung sehr positiv aufgenommen.

## III. **Ausblick**

Die deutsche Präsidentschaft hat in vielen Bereichen die Arbeit der vorhergehenden Schweizer Präsidentschaft aufgenommen und fortgeführt. Gleichzeitig hat sie Anstöße zu neuen Entwicklungen gegeben. Die Binnenschifffahrtspolitik in Europa bedarf weiterhin einer intensiven Koordination zwischen allen Beteiligten. Die im nächsten Jahr anstehende gleichzeitige belgische ZKR- und EU-Präsidentschaft ist eine große Chance, die Anliegen der Binnenschifffahrt weiter voranzubringen.

## PROTOKOLL 4

### Durchführung der Arbeitsprogramme

Kein Beschluss.

## PROTOKOLL 5

### Zielsetzungen der belgischen Präsidentschaft für den Zeitraum 2010-2011

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

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

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2010-2011 festgesetzt werden,

dankt der belgischen Delegation für die Arbeiten zur Vorbereitung der kommenden Präsidentschaft,

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2009-II-6).

#### Anlage

### Orientierungen für den belgischen Vorsitz

#### 1. Verbindung Rheinschifffahrt – Nord-Süd-Netz

Die belgische Präsidentschaft hat die Absicht, die Vollversammlung im Frühjahr 2011 in Belgien abzuhalten. Dies würde die Gelegenheit bieten, das Interesse der ZKR an und ihre potentielle Rolle für die Binnenschifffahrt außerhalb des Rheinstromgebietes zu betonen. Es ist geplant, bei dieser Gelegenheit einige Infrastruktureinrichtungen für die Seine-Schelde-Verbindung zu besuchen und dabei eine Präsentation der Zukunftsperspektiven für diese Verbindung zu bringen.

#### 2. Platina Kongress

Ziel ist ein gemeinsamer Beitrag der belgischen Präsidentschaft und der ZKR an einem bedeutsamen Event für die Binnenschifffahrt, das von Promotie Binnenvaart Vlaanderen, dem Werbebüro für die Binnenschifffahrt in Flandern, im Rahmen von PLATINA in der zweiten Jahreshälfte 2010 organisiert wird.

In diesem Zusammenhang wird gedacht an die Präsentation zweier Studien, die derzeit in Belgien durchgeführt werden (Untersuchung über das Bestehen von Doppelhüllen bei kleinen Binnenschifffahrtstankern – Studie über energetische Verbesserungen von Binnenschiffen) sowie des aktualisierten ZKR-Berichtes "Schiffe der Zukunft".

### **3. ITF Leipzig**

Teilnahme an der Konferenz des ITF in Leipzig im Mai 2010 zum Thema "Verkehr und Innovation". Die belgische Präsidentschaft befürwortet die Präsentation eines Berichtes der ZKR über die innovative Kraft der Binnenschifffahrt.

Dieser Beitrag könnte sehr gut von einer ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet werden, die den ZKR-Bericht von 2002 « Schiffe und Schifffahrt der Zukunft » aktualisieren könnte. Diese Arbeiten würden dazu beitragen, das Gewicht der ZKR bei Initiativen von PLATINA auf dem Gebiet von Innovationen in der Binnenschifffahrt zu verstärken.

### **4. Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission**

Die belgische Präsidentschaft will die bereits laufenden Besprechungen bezüglich der Zusammenarbeit zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Europäischen Kommission fortsetzen. Dabei sind zwei Aspekte zu unterscheiden :

- Optimalisierung der Formel "Joint Working Group" wie sie auf dem Gebiet der technischen Vorschriften besteht, durch den Abschluss einer administrativen Vereinbarung vom Typ "joint management agreement" nach den bestehenden Gemeinschaftsverfahren. Diese Formel könnte danach auf andere Gebiete, in denen die ZKR Regelgebungskompetenz hat oder Aufgaben für die Kommission (Marktbeobachtung) erfüllt, ausgeweitet werden. Diese Initiativen könnten kurzfristig (2010) geplant werden.
- Suchen nach Modalitäten für eine gemeinsame Arbeitsstruktur, die binnen einer Frist von etwa 3 Jahren an die derzeitigen Mechanismen (PLATINA, Marktbeobachtung, Joint management auf dem Gebiet der technischen Vorschriften) anschließen kann und es auch ermöglicht, andere Aufgaben einzubeziehen.  
Die Rechtsgrundlage für dieses Instrument könnte aus einem zwischen der ZKR und der Europäischen Gemeinschaft abzuschließenden Vertrag bestehen.

### **5. Modernisierung der europäischen Binnenschifffahrt**

Gegen den Hintergrund der Überwindung der Krise wird sich die ZKR dafür einsetzen, Initiativen zu unterstützen, die zur Modernisierung der Binnenschifffahrt beitragen können.

- Überarbeitung der Regelungen auf dem Gebiet der Schiffsführerzeugnisse und Besatzungen

Innovation und Modernisierung der Binnenschifffahrt müssen gleichen Schritt halten mit einer darauf abgestimmten Entwicklung der Regelungsbildung.

In den Jahren 2010-2011 wird ein Schwerpunkt der Arbeiten auf dem Gebiet der Berufsqualifikationen liegen. Die ZKR hat bereits zu erkennen gegeben, dass sie dies für sehr wichtig hält. Der STF-Ausschuss hat auch bereits einige Vorschläge erarbeitet.

Die belgische Präsidentschaft beabsichtigt, diesen Arbeiten den nötigen Vorrang einzuräumen :

- Fortsetzung der Beratungen über die Prüfungsmodalitäten ;
- Verwendung von Simulatoren ;
- Überarbeitung der Regelungen auf dem Gebiet der Zusammensetzung der Besatzung.

Dabei geht es darum, den Zugang zur Binnenschifffahrt für jene Personen zu ermöglichen, die Berufserfahrung in anderen Sektoren gesammelt haben. Nach einer beschleunigten Ausbildung mittels moderner Ausbildungstechniken, die eine Reduzierung der vorgeschriebenen Erfahrungszeit in der Binnenschifffahrt rechtfertigen würden, könnten diese Personen schnell in die Binnenschifffahrt überwechseln.

Weiter will es sich die belgische Präsidentschaft zur Aufgabe machen, substantielle Fortschritte bei der Anerkennung der Dienstbücher dritter Staaten von außerhalb des Rheinstromgebietes zu erzielen.

- ISGINTT

Auf dem Gebiet des Transportes gefährlicher Güter besteht die Modernisierung aus einer besseren Koordination beim Interface Schiff/Land. Das ist das Ziel des ISGINTT-Projekts.

Aller Voraussicht nach wird das ISGINTT-Papier im Jahr 2010 in Druck gehen. Die Präsidentschaft will mit Unterstützung des Sekretariats eine Konferenz organisieren, um das ISGINTT zu präsentieren und auf das Handbuch aufmerksam zu machen.

Bei dieser Initiative könnten auch die großen Binnen- und Seehäfen einbezogen werden. Diese Konferenz könnte in einem belgischen Hafen oder in Brüssel stattfinden, wo auch die meisten damit befassten Berufsvereinigungen ihren Sitz haben.

- Förderung der Binnenschifffahrt als nachhaltiges Transportmittel

Erweiterung der Verwendung moderner Technologien in der Binnenschifffahrt um die Sicherheit und Umweltfreundlichkeit dieses Transportmittels für die Zukunft zu verstärken. (Digitaler Tachograf, RIS, Überarbeitung der Emissionswerte von Motoren, Ausrüstung der Schiffe, « cold ironing », usw.).

Dieses Tätigkeitsfeld wird vorrangig behandelt.

- Anpassung an die klimatologischen Veränderungen

Die belgische Präsidentschaft will die auf dem ZKR-Kongress von 2009 über « Rheinschifffahrt und Klimawandel » behandelten Orientierungen näher ausarbeiten.

- Vereinfachung der Regelgebung

Weiterarbeiten an der Reform und Vereinfachung der ZKR-Regelungen mit dem Ziel, einen Beitrag zur Harmonisierung der Vorschriften auf europäischer Ebene zu leisten.

## **6. Die Organisation der ZKR überdenken**

Die letzten umfangreichen Änderungen in der Organisation der ZKR erfolgten 2001 (Einführung des Status von Beobachterstaaten, anerkannte Organisation, usw.).

Nach einer Zeit von nunmehr beinahe zehn Jahren wäre es sinnvoll, diese Maßnahmen zu überprüfen, um festzustellen, ob diese eventuell aktualisiert werden müssen und ob die interne Organisation in gewissen Punkten verbessert werden kann.

## PROTOKOLL 6

### Arbeitsprogramme

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3 zur Festsetzung der Ziele der ZKR sowie auf ihre Geschäftsordnung (§ 17 (2)),

gestützt auf die Arbeit ihrer Ausschüsse zur ex- post und ex- ante Bewertung,

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2010-2011, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

#### Anlage

##### I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

##### HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES DF:

Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Nr.	Aufgabe	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Priorität
1	Erarbeitung einer Verordnung zur Einführung einer Bordpersonalbescheinigung	Beschluss 2003-I-8	2006	2010	I
2	Konsolidierte Fassung der Mannheimer Akte	Sitzung des Ausschusses DF vom 2. April 2009 (DF (09)m 5)	2009	2010	I
3	Frage betreffend die Beziehungen zur Europäischen Union und die Verknüpfung des Rheinschifffahrtsrechts mit dem Gemeinschaftsrecht Prüfung der Modalitäten zur Anwendung der Kooperationsvereinbarung zwischen der ZKR und der EG		2010	2011	I
4	Sanktionen auf der Grundlage des nationalen Rechts bei Verstößen gegen Rheinschifffahrtsregelungen	DF (09)m 5	2008	2011	II
5	Vereinbarung der Förderung der Binnenschifffahrt mit Umweltschutzziele (Natura 2000)	PRE (09) 15	2010	2011	II
6	Rheinschifffahrtzugehörigkeitsurkunde – Aktualisierung des Beschlusses 1984-I-3		2008	2011	II
7	Rechtsbehelfe des Personals bei Konflikten		2009	2011	II
8	Abschluss privatrechtlicher Verträge durch die ZKR	Unterausschuss für Verwaltungsfragen	2010	2011	II



**II – Wirtschaftsausschuss**

**WICHTIGSTE AUFTRÄGE DES AUSSCHUSSES ECO**

Aufträge					
<b>1.</b>	<b>Thematischer Teil</b> - Einfluss des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt - Fragen aus dem Bereich der Binnenschifffahrt - Gedankenaustausch über die Verkehrspolitik in Europa in Bezug auf die Binnenschifffahrt und die Entwicklung des Binnenschifffahrtsverkehrs; Förderung der Rheinschifffahrt				
Nr.	Mandat / Gegenstand	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
1.1	Klimawandel: Beiträge unter wirtschaftlichen Aspekten a) Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt und Bewertung in Bezug auf die künftig erforderliche Leistungsfähigkeit („ <i>Adaptation</i> “) b) Umweltprofil des Trägers; Bewertung etwaiger Maßnahmen zur Stärkung („ <i>Mitigation</i> “)	I-10	II-11	- Arbeiten in Abstimmung mit den Ausschüssen RV und TP; - jährliche Information über den Sachstand und die weitere Ausrichtung (siehe Beschluss 2009-II-...)	I
1.2	Schiffe der Zukunft - Aktualisierung des Berichts - Vorstellung der Ergebnisse	I-10	I-10	geplante Vorträge im Rahmen des ITF (Leipzig, Mai 2010) und von PLATINA (Brüssel, Oktober 2010)	I
1.3	schaffsfragen bezüglich der Lage des Verkehrs- und Binnenschifffahrtsmarkts a) Fortführung der Überlegungen zur Krise in der Trockenschifffahrt; b) Fortsetzung des Gedankenaustauschs mit dem Tankschifffahrtsgewerbe (Änderung der Flottenzusammensetzung)	I-10 I-10	II-11 II-11		I
1.4	Überlegungen und Vorschläge zur Fortsetzung des Projekts „Beobachtung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes“	I-10	I-10	im Rahmen der Verhandlungen mit der EK	I

<b>Aufträge</b>					
<b>Nr.</b>	<b>Mandat / Gegenstand</b>	<b>Beginn</b>	<b>Ende</b>	<b>Bemerkungen</b>	<b>Priorität</b>
1.5	Wirtschaftliche Regeln für den Verkehrssektor/die Binnenschifffahrt a) Internalisierung der externen Kosten und Umlegung der Infrastrukturkosten auf die Binnenschifffahrt b) Treibhausgasemissionsrechte	I-10	II-11	- Verfolgung der Arbeiten der EG - vorläufig vom Sekretariat durchgeführte Arbeiten bezüglich der zu leistenden Beiträge (siehe auch 2.1)	II  I
1.6	Förderung des Binnenschifffahrtsverkehrs a) Punktuelle Beiträge in Bezug auf den Aktionsplan NAIADES b) Integration des Binnenschifffahrtsverkehrs in die Logistikketten	I-10	II-11		II
1.7	Arbeitsmarkt a) Vervollständigung der Daten zu den nationalen Arbeitsmärkten; b) Übersicht über den internationalen Arbeitsmarkt und Analyse	I-10  I-10	I-10  I-11		II
<b>Aufträge</b>					
<b>2</b>	<b>Teil Instrumente:</b> <b>a) (halb-)öffentliche Veranstaltungen (Runde Tische, Symposien, Kolloquien, Kongresse)</b> <b>b) ökonomisches Instrument: Marktbeobachtung</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Mandat / Gegenstand</b>	<b>Beginn</b>	<b>Ende</b>	<b>Bemerkungen</b>	<b>Priorität</b>
2.1	Abhaltung Runder Tische und anderer Sitzungen der ZKR oder im Ausschuss (thematische Sitzungen) zu aktuellen Fragen; aktuelle Themen, nach Einschätzung des Ausschusses a) Workshop über die Anlastung der externen Kosten und die Folgen für die Wettbewerbsposition des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt b) Workshop über die Treibhausgasemissionsrechte im Verkehrsbereich in Bezug auf den Verkehrsträger Binnenschifffahrt	I-10  II-10  II-10	II-11  II-10  II-10	die besonders betroffenen Branchen werden in diese Arbeiten einbezogen werden Internalisierung der externen Kosten Treibhausgasemissionsrechte Siehe 1.5 oben	I
2.2	Entwicklung einer Marktbeobachtung der Binnen- und Rheinschifffahrt und Charakterisierung der Messinstrumente	I-10	II-11	halbjährliche Veröffentlichungen; regelmäßige Berichte über die wirtschaftliche Lage angesichts der Krise	I

### III - Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen

#### WICHTIGSTE AUFTRÄGE DES AUSSCHUSSES ED:

1. In Abstimmung mit der KVP: Beobachtung der Fragen im Zusammenhang mit den Anwendungsbestimmungen des CDNI;
2. Prüfung der Umweltfragen in der Binnenschifffahrt, soweit diese Fragen nicht in den Zuständigkeitsbereich eines anderen Ausschusses der Zentralkommission fallen.

Nr.	Mandat / Gegenstand	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
<b>CDNI</b>					
1.1	Finanzierung der im Übereinkommen vorgesehenen Abfallarten: a) Bestandsaufnahme der alternative Tarifstrukturen für die Finanzierung Öl- und fetthaltige Abfälle; b) Für die sonstige Abfälle: Bestandsaufnahme der in den Vertragsstaaten bestehenden Finanzierungsverfahren; ggf: Harmonisierungsvorschläge	I-10	II-11		II
		I-10	II-10		I
1.2	Anpassung der Texte von Teil A (öl- und fetthaltige Abfälle)	I-10	I-10		I
1.3	Verfahren von Teil B (Abfälle aus dem Ladungsbereich): a) Bewertung der Entladungsstandards und Verwendung der Stoffliste; b) Entwicklung eines Verfahrens zur Entladung gasförmiger Ladungsrückstände - Entladungsstandards; - Annahmestellen für gasförmige Abfälle (Funktionen, Anzahl, Netz);	I-10	II-10		I
		I-10	II-11		I
<b>ZKR</b>					
2.1	Verwendung von Farben zum Schutz von in der aquatischen Umwelt ausgesetzten Flächen: a) Bestandsaufnahme der verwendeten Stoffe b) ökologische Bewertung (bestehende Gesetzgebung); c) Erarbeitung besonderer Vorschriften für die Binnenschifffahrt	I-10	II-10		I
		I-11	I-11		I
		II-11	II-11		II
2.2	Klimawandel: Identifizierung von Beiträgen zur Stärkung des umweltfreundlichen Charakters der Binnenschifffahrt	II-10	II-11		I

#### **IV - Ständiger technischer Ausschuss**

##### **HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES TP:**

Instandhaltung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt

Schwerpunkte der Arbeiten des Ständigen Technischen Ausschuss für die Jahre 2010/2011 sind:

- Anpassungen der Rheinschifffahrt an die möglichen Auswirkungen des Klimawandels (vgl. Nr. 1)
- Feststellung des Gleichwertigen Wasserstand 2012 (vgl. Nr. 2)
- Prüfen der Notwendigkeit und gegebenenfalls Abstimmung einer Konzeption und Erstellung einer Übersicht für Liegenstellen am Rhein (vgl. Nr. 3)

<b>Nr.</b>	<b>Aufgaben</b>	<b>Auftrag/ Veranlassung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Ende</b>	<b>Bemerkungen</b>	<b>Priorität</b>
<b>1.</b>	Anpassungen der Rheinschifffahrt an die möglichen Auswirkungen des Klimawandels	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5				
1.1	Entwicklung grenzübergreifender Handlungsoptionen für die Anpassung an den Klimawandel		1/2010	12/2011	Vorschlag von Eckpunkten für die Handlungsoptionen in der Herbstsitzung 2011	I
1.2	Informationsaustausch über Aktivitäten in den Mitgliedstaaten und Sammlung möglicher Handlungsoptionen für die Anpassungen den Klimawandel				Es soll ein Überblick über laufende Arbeiten und Maßnahmen (z.B. Klimaszenarien, Infrastrukturprojekte) erstellt werden	I
1.3	Zusammenarbeit mit IKSR und KHR				Sammlung hydrographischer (z.B. Projekt RheinBlick 2050) und ökologischer (z.B. Umsetzung WRRL und Rhein2020) Informationen. Abstimmung der Zusammenarbeit zwischen den drei Organisationen	I
<b>2.</b>	Feststellung des Gleichwertigen Wasserstand 2012		2/2010	12/2012		I
<b>3.</b>	Prüfen der Notwendigkeit und gegebenenfalls Abstimmung einer Konzeption und Erstellung einer Übersicht für Liegenstellen am Rhein	2007-II-6, IV		4/2011	Zusammenfassung und länderübergreifende Abstimmung der nationalen Konzeptionen im Hinblick auf die geographische Verteilung und Kapazität	I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
4.	Instandhaltung und ständige Verbesserung der Wasserstraße in Übereinstimmung mit den Entwicklungen in der Binnenschifffahrt, auch unter Berücksichtigung der Entwicklung der Binnenschiffahrtinformationssysteme (RIS)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26				
4.1	Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein	2007-II-6, IV			Prüfung der Entwicklung der Verfügbarkeit und Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen	II
4.2	Brückendurchfahrtshöhen am Oberrhein	TP (06) 16	2/2006	10/2011	Aktualisierung des Berichts von 2001 (2001-I-28)	II
4.3	Bewertung von neuen Maßnahmen					---
5.	Verfügbarkeit der Wasserstraße Rhein als Infrastruktur von Transportketten					
5.1	Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen durch Veranstaltungen	2007-II-6, IV		4/2011	Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen sowie Prüfung der Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen, wie Zielvorgaben	II
5.2	Bestandsaufnahme der Einschränkungen durch Unfälle	2007-II-6, IV		4/2010	Bestandsaufnahme und Analyse der Einschränkungen sowie Prüfung der Notwendigkeit von besonderen Maßnahmen	II
	Analyse			4/2011		
5.3	Bestandsaufnahme der Höchstabmessungen von Schubverbänden	2004-I-27		4/2010	Entsprechende Versuchsfahrten konnten aufgrund der Wasserstände noch nicht stattfinden	II
	Analyse			4/2011		
6.	Vorbereitung der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	1995-I-29			Vorbereitung von Beschlussentwürfen für die Plenarversammlung.	---
7.	Prüfung des Verhalten des Wasserstandes unterhalb der Schleuse Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Bewertung der andauernden Maßnahme	---
8.	Fallweise Auswertung von Unfalldaten bezüglich der Wasserstraßeninfrastruktur	2006-I-4, IV				---

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Priorität
9.	Verfolgung von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie; ggf. Vorlage von Vorschlägen; Mitwirkung bei der Common Implementation Strategy (CIS)	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12				---
10.	Mitwirkung an der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in Zusammenarbeit mit der IKSR					---
11.	Verfolgung von Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt bei der Umsetzung der Gemeinschaftsrichtlinie Fauna-Flora-Habitat; ggf. Vorlage von Vorschlägen; Mitwirkung in der Working Group on Rivers der europäischen Kommission	2004-I-12 2005-I-12	10/2003			---
12.	Verfolgung der Aktivitäten von und Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen					---

**V – Polizeiausschuss**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RP:**

betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr;  
Binnenschiffahrtswirtschaftsdienste  
(River Information Services – RIS)

**Betroffene Regelwerke**

Rheinschiffspolizeiverordnung (RheinSchPV); Handbuch Binnenschiffahrtswirtschaftsdienste;  
Beschlüsse zu den Richtlinien und Standards der Binnenschiffahrtswirtschaftsdienste,  
Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Schwerpunkte der Arbeiten des Polizeiausschusses für die Jahre 2010/2011

Abmessungen von Fahrzeugzusammenstellungen,  
freie Sicht vom Steuerhaus, Inland AIS

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
<b>1.</b>	<b>Grundsätzliche Fortentwicklung der Verkehrsvorschriften</b>						
1.1	Neustrukturierung / weitergehende Harmonisierung der Verkehrsvorschriften incl. CEVNI	RP (07) 7	4/2007	12/2010	in Zusammen- arbeit mit UNECE und Fluss- kommissionen	weitergehende Harmonisierung der europäischen Verkehrsvor- schriften	I RP/G
1.2	Anpassung der Vorschriften an das Abfallübereinkommen	Inkrafttreten des Übereinkommens	8/2009	6/2010	Federführung ED	Änderung RheinSchPV	I RP/G
1.3	Anpassung der zu fordernden Sprachkenntnisse an Entwicklungen in der Binnenschiffahrt		9/2008	12/2010	Federführung STF, Klarstellung von Verkehrs- vorschriften möglich	Änderung RheinSchPV, Handbuch Binnen- schiffahrtswirtschaftsdienste	I RP/G
1.4	Übernahme nationaler Vorschriften für die Sport-/Kleinschiffahrt in die RheinSchPV				Grundsatzent- scheidung und Zusammen- stellung der Vorschriften	Änderung RheinSchPV (Ergänzung)	II RP/G
<b>2.</b>	<b>Änderung der RheinSchPV aufgrund aktueller Entwicklungen oder gewonnener Erfahrungen</b>						
2.1	Modernisierung der Anforderungen an die freie Sicht		9/2004	12/2010	in Zusammen- arbeit von RP und RV sowie mit JWG	Änderung Rhein- SchPV (und RheinSchUO bzw. Richtlinie 2006/87/EG)	I RP/G
2.2	Verdeutlichung Bezeichnung von Fahrzeugen bei Transport gefährlicher Güter		9/2008	12/2010		Änderung RheinSchPV	I RP/G

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
2.3	Prüfen und Vorschlagen von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Förderung der Schubschiffahrt	2003-I-21		12/2011	Vergrößerung des Wasserstands-fensters für 6-Leichterverbände; in Zusammenarbeit mit TP; Probefahrten sind noch auszuwerten	Änderung RheinSchPV	I
							RP/G
2.4	Vereinfachung und Verdeutlichung der Vorschriften für Höchstabmessungen von Fahrzeugzusammenstellungen auf dem Mittelrhein		8/2006	12/2011		Änderung RheinSchPV	I
							RP/G
2.5	Ergänzung Bezeichnung langer Fahrzeuge oder Verbände	Tagung mit den Wasserschutzpolizeien 2009	2/2011	12/2011		Änderung RheinSchPV (Ergänzung)	II
							RP/G
<b>3.</b>	<b>Einheitliche Anwendung der Verkehrsvorschriften durch die Mitgliedsstaaten</b>						
3.1	Schaffung der Voraussetzungen für einheitliches Handeln beim Verbot der Weiterfahrt				mit DF		I
							RP/G
3.2	Absprache der Verhängung anderer Sanktionen						II
							RP/G
3.3	Auswertung und Abarbeitung der vorgebrachten Fragen und Vorschläge mit den Wasserschutzpolizeien 2006 und 2009		3/2007	12/2011			II
							RP/G
<b>4.</b>	<b>Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (Vessel Tracking and Tracing)</b>						
4.1	Prüfen der Notwendigkeit und gegebenenfalls Erstellen je eines Leitfadens für den Einbau und die Nutzung von Inland AIS Geräten			4/2011	auf Vorschlag der Expertengruppe und der deutschen Delegation	keine	I
							RIS/G



Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
4.2	Ausrüstung von Sportbooten mit Inland AIS		6/2008	12/2010		gegebenenfalls Änderung des Standards, Ergänzung der RheinSchPV und der RheinSchUO	I
							RIS/G
4.3	Anpassung des Standards an die Verordnung (EG) 415/2007			4/2010		gegebenenfalls Änderung des Standards	II
							RIS/G
4.4	Fortschreibung des Standards	2006-I-21			Fortschreibung in Abstimmung mit der Experten- gruppe und der Europäischen Gemeinschaft	Erstellung von Klarstellungs-, Korrektur- und Erweiterungs- dokumenten; gegebenenfalls Änderung des Standards	II
							RIS/G
4.5	Prüfung der Notwendigkeit und gegebenenfalls Erstellung von technischen Anforderungen an GPS-Positionssensoren und GPS-Kompassen		3/2009	12/2012	Übernahme von Anforderungen der Seeschifffahrt	gegebenenfalls Ergänzung der RheinSchUO	II
							RIS/G
<b>5.</b>	<b>Inland ECDIS</b>						
5.1	Entwickeln von Anforderungen für Visualisierung von Inland AIS Informationen, insbesondere für die Schiff-Schiff-Kommunikation		9/2007	6/2011	auf Basis eines Pilotprojektes in Deutschland	keine; gegebenenfalls Standard für Hersteller	I
							RIS/G
5.2	Anpassung des Standards an die entsprechende künftige Verordnung der EG		3/2008	4/2010		gegebenenfalls Änderung des Standards	II
							RIS/G

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
5.3	Fortschreibung des Standards	2001-I-16			Fortschreibung in Abstimmung mit der Experten- gruppe und der Europäischen Gemeinschaft (u.a. Anfor- derungen an die Qualität und die Mindestinhalte der Inland ECDIS Karten; Angabe der Mindest- fahrinnentiefen)	Erstellung von Klarstellungs-, Korrektur- und Erweiterungs- dokumenten; gegebenenfalls Änderung des Standards	II
							RIS/G
<b>6.</b>	<b>Nachrichten für die Binnenschifffahrt</b>						
	Fortschreibung des Standards	2004-I-17			Fortschreibung in Abstimmung mit der Experten- gruppe und der Europäischen Gemeinschaft	Erstellung von Klarstellungs-, Korrektur- und Erweiterungs- dokumenten; gegebenenfalls Änderung des Standards	II
							RIS/G
<b>7.</b>	<b>Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt</b>						
7.1	Erfolgskontrolle der Einführung des verbindlichen elektronischen Meldens; Vorschläge für Ausweitung	2006-II-23, 2007-I-14, 2009-I-17	9/2008	12/2010	Bei Bedarf Durch- führung eines Workshops	Änderung der RheinSchPV	I
							RIS/G
7.2	Fortschreibung des Standards	2003-I-23			Fortschreibung in Abstimmung mit der Experten- gruppe und der Europäischen Gemeinschaft	Erstellung von Klarstellungs-, Korrektur- und Erweiterungs- dokumenten; gegebenenfalls Änderung des Standards	II
							RIS/G

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
<b>8.</b>	<b>Grundsätzliche Aspekte der Anwendung der RIS</b>						
8.1	Datenschutz bei den RIS				besondere Bedeutung für Schifffahrtsgewerbe; Schlussfolgerung aus RIS-Workshop; mit DF	derzeit nicht abzusehen	I RP/G
8.2	Analyse der Zusammenführung von RIS Informationen an Bord; Prüfung im Hinblick auf Ergonomie und Sicherheit		3/2008	10/2012	Auswertung von „best practice“, Studien und Befragungen	keine; gegebenenfalls Leitfaden für Installation im Steuerhaus	II RIS/G
<b>9.</b>	<b>Unterstützung der Anwendung der RIS-Standards</b>						
9.1	Bei Bedarf Aktualisierung vorhandener Merkblätter für Inland ECDIS, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt (Vessel Tracking and Tracing)	2002-I-28	9/2010	9/2011	Hilfestellung für Entwickler und Anwender	keine	II RIS/G
9.2	Durchführung eines RIS-Workshops (für alle RIS-Standards)		9/2010	11/2011	Erhöhung der Akzeptanz, Feedback für Expertengruppe und zuständige Verwaltungen	keine	II RIS/G

**VI – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:**

Besatzung- und Berufsausbildungsfragen

**Betroffene Verordnungen**

Verordnung für das Schifffahrtspersonal  
Aktualisierung der Richtlinien für die zuständigen Behörden

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Folgen für die Verordnung	Priorität
<b>1.</b>	<b>Laufende Aufgaben, bei unverändertem Recht</b>						
1.1	Verordnungs- rechtliche Neuordnung	Erarbeitung einer Verordnung über Schifffahrtspersonal	2008	2010			I
1.2	Neuordnung der Dienstanweisungen		2010	2011	notwendige Änderungen aufgrund der Verabschiedung der neuen Verordnung für das Schifffahrtspersonal Vereinfachung der Richtlinien für die zuständigen Behörden		I
1.3	Gemeinsame Sitzung der Prüfungs- kommissionen			Okt/Nov 2011	Auf die Prüfungs- kommissionen der Mitglied- staaten der ZKR beschränkt. Behandlung der Frage der praktischen Prüfung und des Fahrsimulators		I
<b>2.</b>	<b>Anerkennung der von den Drittstaaten ausgestellten Zeugnisse</b>						
2.1	Anerkennung von Schiffsführer- zeugnissen und Befähigungszeug- nissen für die Radarfahrt		2007	Je nach Eingang der Aner- kennungs- anträge			I

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	Folgen für die Verordnung	Priorität
2.2	Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbü- cher	- Gegenseitige Anerkennung der Schiffer- dienstbücher in Europa	2007	2010	Anträge Bulgariens, Österreichs, Ungarns, Polens und Rumäniens	- Annahme eines Beschlusses zur Anerkennung dieser Schiffer- dienstbücher - Abschluss einer Verwaltungs- vereinbarung mit allen diesen Staaten	I
<b>3.</b>	<b>Regelungsänderungen</b>						
3.1	Patentkategorien und Schiffsabmessun- gen	- Anpassung der Anforderungen an Sportfahr- zeuge mit einer Länge von weniger als 40 m	2009	2011		Änderung der Verordnung für das Schifffahrts- personal	II
3.2	Rationalisierung der Verfahren zum Erwerb von Streckenkennt- nissen	Veranstaltung eines Workshops auf der Grund- lage einer Erhe- bung über die in den verschiede- nen Binnenschiff- fahrtsstaaten angewandten Verfahren und des im Septem- ber 2005 ange- nommenen Berichts der gemeinsamen Arbeitsgruppe ZRK-DK	2004	2011	Verabschiedung einer gemein- samen Erklärung durch alle anwe- senden Staaten betreffend die Einführung ähnlicher Verfahren zum Erwerb von Streckenkennt- nissen	Mögliche Änderung der Verordnung für das Schifffahrts- personal	II
3.3	Verbindliche Einführung des digitalen Fahrten- schreibers in der Rheinschifffahrt	Weiteres Vor- gehen nach dem Runden Tisch vom 9. Oktober 2009 Festlegung der infolge der Ent- scheidungen des Vorbereitenden Ausschusses der ZKR zu treffen- den Maßnahmen	2009	2011			II
3.4	Einsatz des Fahrtrainings	Veranstaltung eines Runden Tisches		2011		Mögliche Änderung der Verordnung für das Schifffahrts- personal	II

<b>Nr.</b>	<b>Aufgaben</b>	<b>Auftrag/ Veranlassung</b>	<b>Beginn</b>	<b>Ende</b>	<b>Bemerkungen</b>	<b>Folgen für die Verordnung</b>	<b>Priorität</b>
3.5	Einführung eines Gütezeichens für die Ausbildungen zum Matrosen und zum Maschinisten	Diese Arbeit erfolgt in Zusammenarbeit mit Edinna und Platina			Die Modalitäten für diese Arbeit müssen noch festgelegt werden. Diese wird die Anerkennung von Befähigungen, die auf dem Ausbildungsweg in einem Nicht-Mitgliedstaat der ZKR erworben wurden, auf dem Rhein erleichtern	Mögliche Änderung der Verordnung für das Schifffahrtspersonal	II
3.6	Kommunikation in der Binnenschifffahrt	Weiteres Vorgehen nach dem Runden Tisch Teilnahme an den Arbeiten in anderen Gremien					II

**VII - Untersuchungsausschuss**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSCHUSSES RV:**

technische Schiffssicherheit, Bau- und Ausrüstung der Fahrzeuge

**Betroffene Regelwerke**

Anhänge der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe;  
Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO);  
Dienstanweisungen für die zuständigen Behörden und Schiffsuntersuchungskommissionen

Schwerpunkte der Arbeiten des Untersuchungsausschusses für die Jahre 2010/2011

weitere Verbesserung der Umwelteigenschaften der Binnenschiffe;  
EG-weite Harmonisierung nationaler Bestimmungen;  
Modernisierung und Vereinfachung der technischen Vorschriften;  
Auswertung und Umsetzung praktischer Erfahrungen

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
<b>1.</b>	<b>Treibhausgasemissionen</b>						
	Erstellen eines Berichts über Möglichkeiten zur Reduzierung Kraftstoffverbrauch und CO <sub>2</sub> -Emissionen	2008-I-12, 2009-I-5, 2009-II-8.	11/2006	12/2011	In Zusammenarbeit mit Gewerbeverbänden und anderen internationalen Organisationen	derzeit keine	I RV/G
<b>2.</b>	<b>Klassifikationsgesellschaften</b>						
2.1	Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften			6/2010	mehrere Anträge für RheinSchUO und Richtlinie liegen seit mehr als einem Jahr vor	Änderung techn. Vorschriften	I RV/G, JWG
2.2	Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Klassifikationsgesellschaften				siehe Dokument RV (09)m 25	derzeit keine	I JWG
<b>3.</b>	<b>Elektrische Anlagen (Kapitel 9)</b>						
	Modernisierung der Anforderungen	2000-I-20		12/2010	ein Vorschlag von Anfang 2001 liegt vor; deutsche Delegation beabsichtigt Vorschlag auszuarbeiten	Ergänzung techn. Vorschriften	I RV/G

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
<b>4.</b>	<b>Sonderbestimmungen für historische Schiffe (Kapitel 19)</b>						
	Entwicklung von Vorschriften	JWG (07) 1	2007	12/2010	konkrete Vorschläge liegen vor	Ergänzung Richtlinie	I
							JWG
<b>5.</b>	<b>Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)</b>						
	Korrektur Vorschriften, Aufhebung Anordnung vorübergehender Art	1999-II-20	1/2006	12/2010	Anordnungen vorübergehender Art laufen am 30.9.2010 aus	endgültige Änderung techn. Vorschriften	I
							RV/G
<b>6.</b>	<b>Schiffbauliche Anforderungen (Kapitel 3)</b>						
6.1	Klarstellung Vorschriften zur Festigkeit		10/2008	12/2010	Umsetzung Erkenntnisse Workshop „MS No Limits“	Änderung techn. Vorschriften	I
							JWG
6.2	Überarbeitung Anforderungen an Fenster im Schiffskörper	JWG (07) 1	9/2005	12/2012		Ergänzung techn. Vorschriften, Änderung Dienst- anweisung	II
							JWG
6.3	Klarstellung Vorschriften für Heckschotts		12/2006	12/2010		Änderung techn. Vorschriften	II
							RV/G
<b>7.</b>	<b>Steuerhäuser, nautische Ausrüstungen (Kapitel 7)</b>						
7.1	Vereinfachung Vorschriften für Signallichter	JWG (07) 1	3/2006	3/2010	Berücksichtigung europ. Normen; RheinSchUO bereits geändert	Änderung Richtlinie, Entfall Anhang IX	I
							JWG
7.2	Vereinfachung Vorschriften für Radargeräte, Wendeanzeiger	JWG (07) 1	4/2008	3/2010	Berücksichtigung europ. Normen; RheinSchUO bereits geändert	Änderung Richtlinie, Anhang IX	I
							JWG
7.3	Ergänzung Anforderungen an bewegliche Steuerhäuser	RV/G (09)m 31	3/2010	12/2010		Änderung techn. Vorschriften	II
							RV/G
7.4	Modernisierung Anforderungen an freie Sicht		9/2004	12/2010	in Zusammen- arbeit von RV und RP	Änderung techn. Vorschriften, neue Dienst- anweisungen, (Änderung RheinSchPV)	II
							RV/G



Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
<b>8.</b>	<b>Schadstoffemissionen</b> (Kapitel 8a)						
8.1	Vorschläge für Emissionsgrenzwerte für die nächsten Stufen und Anpassungen der europäischen Vorschriften		3/2005	4/2010	in Zusammenarbeit mit Schifffahrtsgewerbe, Motorenhersteller und EU-Kommission	Harmonisierung techn. Vorschriften mit Emissionsvorschriften der Gemeinschaft	I
8.2	Anpassung und Vereinfachung Vorschriften incl. Anlage J und Richtlinie 16		2010	6/2011	Berücksichtigung künftiger Änderung Richtlinie 97/68/EG	u.a. Fortfall gesonderter ZKR-Vorschriften	II RV/G, JWG
<b>9.</b>	<b>Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe</b> (Kapitel 15)						
9.1	Entwicklung von Anforderungen an Bordkläranlagen		3/2008	3/2010	in Zusammenarbeit von RV und ED	Ergänzung techn. Vorschriften, neue Anhänge	I RV/G
9.2	Gewährleistung der Sicherheit von Fahrgästen auf bestehenden Schiffen	2004-II-22		12/2012	Prüfung und ggf. Vorschlag von Abhilfemaßnahmen; Vorschläge vom Schifffahrtsgewerbe in Zusammenarbeit mit zuständigen Behörden werden erwartet, liegen aber noch nicht vor	ggf. Änderung techn. Vorschriften, ggf. neue Dienst-anweisungen	II RV/G
9.3	Entwicklung von Anforderungen an Übergangseinrichtungen		6/2006	12/2010	Erfahrungsaustausch der SUKen	neue Dienst-anweisung	II RV/G
<b>10.</b>	<b>Manöviereigenschaften</b> (Kapitel 5)						
	Vereinfachung Vorschriften und Anpassung an Stand der Technik	JWG (07) 1	6/2010	6/2013		Änderung Dienst-anweisungen	II JWG

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
<b>11.</b>	<b>Lärmemissionen</b> (Kapitel 8)						
	Modernisierung Vorschriften hinsichtlich Lärmemissionen der Schiffe und an Bord				Reduzierung der Lärmemissionen Anpassungen der Vorschriften an Gemeinschafts- recht	Änderung techn. Vorschriften	II
							JWG
<b>12.</b>	<b>Arbeitssicherheit</b> (Kapitel 11, 16)						
	Modernisierung Anforderungen an Winden		11/2007	12/2010		Änderung techn. Vorschriften, neue Dienstanweisung	II
							RV/G
<b>13.</b>	<b>Flüssiggasanlagen</b> (Kapitel 14)						
	Aktualisierung Vorschriften für Flüssiggasanlagen	JWG (07) 1	3/2006	12/2012		Änderung techn. Vorschriften	II
<b>14.</b>	<b>Sonderbestimmungen für Schiffe der Zonen 1, 2 und 4</b> (Kapitel 19b)						
	Entwicklung von Vorschriften	JWG (07) 1	2/2007	6/2012	Harmonisierung der Anforder- ungen in der EU	Ergänzung Richtlinie	II
							JWG
<b>15.</b>	<b>Sonderbestimmungen für Sportfahrzeuge</b> (Kapitel 21)						
15.1	Klarstellung der Bedingungen der Zeugniserteilung	JWG (07) 1	6/2007	3/2010		zusätzliche Dienstanweisung	II
							JWG
15.2	Anpassung der Emissionsvorschriften an Gemeinsschafts- recht		10/2008	12/2010		Änderung techn. Vorschriften	II
							RV/G
15.3	Prüfung ergänzender nationaler Vorschriften für Sportboote, die gewerbsmäßig Fahrgäste befördern	RV, 4/2007			Prüfung, ob Staaten über die ZKR-Vorschriften hinaus nationale Vorschriften erlassen können oder die ZKR- Vorschriften zu ergänzen sind		II
							RV/G

Nr.	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
							Gruppe
<b>16.</b>	<b>Sonderbestimmungen für Schiffe, die Container befördern (Kapitel 22)</b>						
	Prüfung der Anforderungen an die Stabilität		12/2009	12/2012	Konsequenz der Unfälle mit MS Excelsior, MS Arc En Ciel	ggf. Klarstellung der bestehenden Anforderungen und deren Anwendung	II
							RV/G
<b>17.</b>	<b>Anforderungen an Fahrtenschreiber (Anlage H)</b>						
	Modernisierung		10/2009		Übergang zu GPS-Sensoren, in Zusammenarbeit von RV und STF; Übernahme in EG-Recht	Änderung RheinSchUO, Ergänzung Richtlinie	II
							RV/G, JWG
<b>18.</b>	<b>Tagung der Untersuchungskommissionen</b>						
18.1	Umsetzung der Ergebnisse der Gemeinsamen Tagung 2005	6/2005	2/2006	4/2010	Aufgaben ergeben sich aus Dokument RV (05) 31	neue Dienst-anweisungen (Zusammenbau, Zweckbestimmung, Doppelplatten)	II
							RV/G
18.2	Umsetzung der Ergebnisse der Gemeinsamen Tagung 2008	2007-II-6, VI	6/2008	12/2010	Aufgaben ergeben sich aus Dokument RV/G (08) 43 rev. 2 = JWG (08) 22 rev. 2	Änderung techn. Vorschriften, neue Dienst-anweisungen	II
							RV/G, JWG

### VIII – Ausschuss für gefährliche Güter

#### HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES MD:

- Dafür Sorge tragen, dass die Sicherheit der Gefahrgutbeförderung auf dem Rhein gewährleistet bleibt und gegebenenfalls verbessert wird,
- Die gemeinsamen Vorschläge für den Sicherheitsausschuss und den Verwaltungsausschuss des ADN vorbereiten.

#### Betroffene Regelwerke

##### ADN

N°	Aufgaben	Auftrag/ Veranlassung	Beginn	Ende	Bemerkungen	erwartete Folge für Regelwerke	Priorität
1.	International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT)		2010	2010	Untersuchen, Übereinstimmen mit ADN prüfen	gegebenenfalls ISGINTT-Entwurf anpassen	I
2.	Beförderung in loser Schüttung	Antrag der deutschen Delegation			Untersuchen, entscheiden, ob Regelung erforderlich	gegebenenfalls ADN-Änderung	II

## PROTOKOLL 7

### Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2010-2011

#### Beschluss

Die Zentralkommission billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2010-2011.

#### Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2010-2011

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP
Vorsitz 2010/2011	BE	BE	DE	FR	NL	NL	DE	NL	CH	CH

#### Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2010-2011

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP
Stellvertre- tender Vorsitz 2010/2011	FR	FR	CH	CH	BE	DE	BE	DE	NL	NL

## PROTOKOLL 8

### Klimawandel und Rheinschifffahrt

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

vor dem Hintergrund, dass die internationale Staatengemeinschaft entschlossen ist, Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Treibhausgasemissionen (Mitigation) und Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen (Adaptation) zu ergreifen,

mit der Feststellung, dass die Binnenschifffahrt ein Verkehrsträger ist, der geringe Treibhausgasemissionen verursacht und noch zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs insgesamt beitragen kann,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2008-I-12 und 2009-I-5 sowie die diesen Beschlüssen zugrundeliegenden Berichten,

unter Berücksichtigung der in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten wesentlichen Feststellungen und Schlussfolgerungen des Kongresses Rheinschifffahrt und Klimawandel im Juni 2009,

in dem Bewusstsein, dass die Reduzierung von Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt vor allem von den Gewerbetreibenden erreicht werden muss und notwendige Maßnahmen zur Anpassung der Wasserstraße an die Folgen des Klimawandels durch die zuständigen Verwaltungen zu ergreifen sind,

in der Erkenntnis, dass eine effiziente Emissionsminderung und eine wirksame Anpassung an die Folgen des Klimawandels nur durch eine enge Zusammenarbeit der Nutzer und der Betreiber der Wasserstraße zu erreichen ist,

in dem Wunsch, bei der Bewältigung der Folgen des Klimawandels

- die bestehende Zusammenarbeit mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) und der Internationalen Kommission zur Hydrologie des Rheineinzugsgebiets (KHR) effektiv zu nutzen und weiter zu vertiefen, und
- mit allen Nutzergruppen des Rheins eng zusammenzuarbeiten,

um eine Kompatibilität der Nutzungen und Zielsetzungen unter besonderer Berücksichtigung der Gewässerökologie zu erreichen,

in der Überzeugung, dass die Zentralkommission ihren Mitgliedsstaaten und den Nutzern der Wasserstraße Rhein das geeignete Forum bietet, grenzüberschreitend Erkenntnisse und Erfahrungen über die Verminderung von Treibhausgasemissionen und Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Erschließung neuer Möglichkeiten für Rheinschifffahrt auszutauschen, gemeinsam Strategien zu entwickeln sowie Programme und Maßnahmen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen abzusprechen und zu vereinbaren,

mit dem Ziel,

- die Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt im Einklang mit den Emissionsminderungszielen ihrer Mitgliedsstaaten zu senken und
- die notwendigen Anpassungen der Wasserstraße Rhein und der logistischen Ketten der Binnenschifffahrt vorzunehmen, so dass die Rheinschifffahrt auch weiterhin ihre Verkehrsleistung zuverlässig und wirtschaftlich erbringen und damit zum Erhalt wichtiger Industriestandorte beitragen kann,

in der Erwartung, dass in ein bis zwei Jahren quantifizierbare Aussagen zum Klimawandel und daraus resultierenden Änderungen des Abflusses des Rheins, welche die Grundlage für weitere Planungen oder politisch relevante Entscheidungen bilden können, vorliegen werden,

mit der Absicht, sich auf solche Aktivitäten zu beschränken, die ihren Mitgliedsstaaten sowie der Rhein- und Binnenschifffahrt nützlich sein können und die Doppelung von Aktivitäten anderer internationaler Organisationen zu vermeiden,

beauftragt

- ihren Untersuchungsausschuss, ihr bis zur Herbsttagung 2011 einen Bericht, basierend auf entsprechenden Studien und auf Beiträgen ihrer Mitglieds- und Beobachterstaaten sowie der mit ihr zusammenarbeitenden internationalen Organisationen und Wirtschaftsverbände, vorzulegen und darin Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen der Binnenschifffahrt zusammenzustellen, zu bewerten und einen Vorschlag zu unterbreiten, wie diese den Schifffahrtstreibenden sowie anderen potentiellen Nutzern in geeigneter Weise zugänglich gemacht werden können,
- ihren Ständigen Technischen Ausschuss, bis zur Herbsttagung 2011 mögliche Anpassungsmaßnahmen der Wasserstraße zusammenzustellen und Szenarien, mit denen langfristig die Rheinschifffahrt auch bei fortschreitendem Klimawandel gewährleistet werden kann, zu entwickeln,
- ihren Wirtschaftsausschuss zu prüfen, welche regulatorischen oder andere Maßnahmen oder Programme geeignet sein können, die Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu unterstützen, und zu untersuchen, wie Anpassungen der logistischen Ketten zu Mitigation und Adaption beitragen können,
- ihr Sekretariat,
  - die Arbeiten der vorgenannten Ausschüsse insbesondere durch Sammlung und Aufbereitung von Daten und Informationen zu unterstützen,
  - eine Plattform zum internationalen Informationsaustausch über Klimawandel und Binnenschifffahrt einzurichten, dazu geeignete Instrumente zu implementieren und sich dabei mit PIANC und anderen internationalen Organisationen, die sich mit dieser Fragestellung befassen, zu koordinieren,
  - die Zentralkommission in den Gremien der IKS, der KHR und anderen internationalen Organisationen, die sich mit Fragen des Klimawandels und der Binnenschifffahrt befassen, wie PIANC, zu vertreten, und

- im Rahmen der bestehenden Kooperationsmechanismen mit der Europäischen Kommission die Arbeiten der Zentralkommission in diejenigen der Europäischen Gemeinschaft einfließen zu lassen,
- alle Arbeiten der Zentralkommission im Hinblick auf den Klimawandel und insbesondere die ihrer vorgenannten Ausschüsse zu koordinieren und ihr über diese Arbeiten jährlich schriftlich zu berichten,

fordert darüber hinaus ihre Organe auf, im Hinblick auf den Klimawandel Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Treibhausgasemissionen sowie Anpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Nutzung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Chancen bei allen Arbeiten und Entscheidungen zu berücksichtigen.

## **Anlage**

### **Wesentliche Feststellungen und Schlussfolgerungen des Kongresses Rheinschifffahrt und Klimawandel der Zentralkommission im Juni 2009**

1. Es ist bereits heute dem Klimawandel im Rheineinzugsgebiet Aufmerksamkeit zu schenken.
2. Der Klimawandel kann mittelfristig (um 2050) zu einer Änderung des Wasserabflusses des Rheins führen, wobei diese Änderung heute noch nicht quantifizierbar ist.
3. Diese Änderung des Wasserabflusses kann die Schifffahrtsbedingungen beeinflussen.
4. Es besteht ausreichend Zeit, eine Strategie für notwendige Anpassungsmaßnahmen zu entwickeln, bei deren Umsetzung eine wirtschaftliche und leistungsfähige Rheinschifffahrt auch langfristig gesichert werden kann.
5. Schon heute ist eine Palette von Maßnahmen bekannt, die einerseits die Risiken des Klimawandels für die Rheinschifffahrt minimieren und andererseits neue wirtschaftliche Chancen erschließen können, bekannt. Diese Maßnahmen betreffen nicht nur die Wasserstraße selbst, sondern auch die Flotte und insbesondere die logistischen Ketten.
6. Die Binnenschifffahrt ist der Verkehrsträger, der die geringsten spezifischen Treibhausgasemissionen aufweist. Diese sind in der Rheinschifffahrt in den vergangenen Jahren zudem noch weiter gesunken.
7. Die Binnenschifffahrt hat das Potential, ihre Treibhausgasemissionen mit bereits heute bekannten Techniken und teilweise schon erprobten Maßnahmen nochmals deutlich zu senken.



## **PROTOKOLL 9**

### **Internationales Alarm- und Kommunikationsverfahren**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in dem Bewusstsein der Auswirkungen, welche die durch Ereignisse und Unfälle auf dem Rhein verursachten Behinderungen auf die Rheinschifffahrt haben,

in dem Bewusstsein, wie wichtig eine gezielte und ordnungsgemäße Mitteilung der Einzelheiten etwaiger Behinderungen an die zuständigen Behörden der jeweiligen Rheinabschnitte und die Schifffahrtsbetreiber zur Beurteilung der dadurch möglicherweise entstehenden Situationen und deren Folgen für die Kontinuität der Schifffahrt ist,

nimmt das von ihrer Ad-hoc-Arbeitsgruppe G/ICC vorgeschlagene (und als Anlage beigefügte) internationale Alarm- und Kommunikationsverfahren mit Befriedigung zur Kenntnis,

begrüßt die Bereitschaft der IVR, eine Homepage zu den vorhandenen Bergungsmitteln entlang der Rheins einzurichten,

fordert ihre Delegationen auf, dieses internationale Verfahren möglichst zum 1. April 2010 in die bestehenden nationalen Verfahren zu integrieren,

bittet das Sekretariat, ihr bei Bedarf über die Erfahrungen mit diesem internationalen Verfahren Bericht zu erstatten, damit gegebenenfalls Verbesserungen am Alarm- und Kommunikationsverfahren vorgenommen werden können.

#### **Anlage**

## Schlussbericht des Vorsitzes

### Einleitung

1. Bei der Bewertung des Unfalls vom März 2007, der zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs auf dem Rhein geführt hat, sind Überlegungen angestellt worden, welche Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation in Krisensituationen ergriffen werden können, damit eine effizientere Kooperation zwischen den für die jeweiligen Rheinstrecken zuständigen Behörden und eine verbesserte Abstimmung zwischen diesen Behörden und der Schifffahrt erreicht wird. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe mit folgender Auftragsstellung eingesetzt:

- Definition der zu ermittelnden Information. Dazu sollten anhand einer Reihe von Kriterien die Ereignisse definiert werden, die bedeutend genug sind, um im Rahmen des Alarmplans meldepflichtig zu sein;
- Art der Meldungen; gemeldet werden sollte insbesondere, welches die zuständige Behörde für das Unfallmanagement und für die Bekanntgabe sachdienlicher Informationen ist;
- Erstellung einer Liste der Adressaten; hierzu sollten auch das ZKR- Sekretariat, die nationalen Behörden und sonstige interessierte Instanzen gehören;
- Festlegung der Modalitäten für die Nachrichtenübermittlung (elektronische Post, Fax, Telefon usw.);
- Evaluierung der ordnungsgemäßen Anwendung des Alarmplans und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung; diese Aufgabe könnte dem Sekretariat der ZKR übertragen werden.

2. In Ausführung ihres Auftrags hat die Gruppe G/ICC einen Gedankenaustausch über die in allen Uferstaaten existierenden Alarm- und Bergungseinrichtungen und -verfahren geführt. Dabei konnten zahlreiche Gemeinsamkeiten festgestellt werden, bei den Verantwortlichkeiten der einzelnen Binnenschifffahrtsinstanzen und bei den verschiedenen Verfahren sind zuweilen unterschiedliche Ansätze erkennbar geworden. Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich, ein international abgestimmtes Kommunikationsverfahren einfach und flexibel zu gestalten.

3. Die Gruppe hat sich zudem über die Alarm- und Kommunikationsverfahren der IKSR bei Rheinwasserverschmutzungen informiert, um sich hieran eventuell für die Gestaltung der Binnenschifffahrtsverfahren zu orientieren. Allerdings stützt sich dieses System auf ein Netz, das nicht genug auf die zuständigen Binnenschifffahrtsinstanzen ausgerichtet ist und auch nicht dieselbe Ausrichtung hat, wie sie für das Schifffahrtssystem angestrebt wird, so dass dieser Schritt nicht weiterverfolgt worden ist.

4. Die Gruppe hat auch Überlegungen zu zwei miteinander verbundenen Aspekten der Schiffsverkehrsbehinderungen angestellt:

- zu den Auswirkungen bei Einstellung der Schifffahrt über eine längere Dauer möchte sie die Aufmerksamkeit der zuständigen Behörde insbesondere auf
  - \* das Liegeplatzmanagement,
  - \* die Versorgung der stilllegenden Schiffe und
  - \* die geordnete Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs lenken;
- in Bezug auf die vorhandenen Bergungsmittel hat sich die IVR bereit erklärt, auf ihrer Homepage eine interaktive Internetseite mit Informationen über verfügbares Bergungsmaterial einzurichten; die Festlegung der näheren Einzelheiten und der zu erfassenden Informationen wird mit Unterstützung der ZKR und den zuständigen Verwaltungen der Mitgliedstaaten der ZKR erfolgen.

### Ziel der Kommunikation

5. Sobald auf dem Rhein ein unvorhergesehenes Ereignis eingetreten ist, das zu einer Behinderung der Schifffahrt führt, ist die Schifffahrt auf diesem Strom und auf den mit ihm verbundenen Wasserwegen betroffen. Deshalb müssen die zuständigen Behörden in abgestimmter Weise über die Folgen informiert werden, um flankierende Maßnahmen treffen zu können. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind als Ergänzung zu den eigenen Verfahren der zuständigen Behörden am Unfallort anzusehen.

6. Das Kommunikationsverfahren beschränkt sich auf einen Informationsaustausch zwischen den Behörden (Revierzentralen/Verkehrsposten der jeweiligen Länder), da davon ausgegangen wird, dass die vorhandenen innerstaatlichen Verfahren für die Unterrichtung der Schifffahrt ausreichen.

### Einteilung der Unfälle

7. Die Unfälle werden entsprechend der Auswirkung auf die Schifffahrt eingeteilt:

#### Unfallklassen

<i>Klasse</i>	<i>Sperre</i>	<i>Dauer</i>	<i>Kommunikation</i>
1	kurzzeitige Verkehrsbehinderung	≤ 4 h	örtlich
2	mittelfristige Verkehrsbehinderung	≤ 12 h	angrenzende Verkehrsposten/Revierzentralen
3	langfristige Verkehrsbehinderung	> 12 h	gesamtes Netz

Die Bewertung ist nach bestem Wissen und Gewissen vorzunehmen. In Zweifelsfällen ist die nächst höhere Klasse zu wählen.

### Kommunikationsinhalte

8. Die Informationen, die dem Empfängerkreis von den örtlich zuständigen Behörden am Unfallort mitzuteilen sind, umfassen die primären Informationen, die den Unfall näher beschreiben: Ort, Unfallart, Auswirkungen für die Schifffahrt, voraussichtliche Dauer, Ende, Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs (siehe Meldebericht Schifffahrtssperre).

9. Da der Informationsumfang und die -qualität im Verlauf der Havarie zunehmen, ist eine Kommunikation in Form von regelmäßigen oder in festgelegten Abständen vorgenommenen Aktualisierungen vorzusehen:

- a) Sofortige Meldung von neuen Nachrichten über das Ausmaß des Unfalls wie
  - Änderung der Schifffahrtsverhältnisse
  - Änderung bei der voraussichtlichen Dauer der Schifffahrtsbehinderungen
  - Auftreten weiterer Nebeneffekte für die Schifffahrt
- b) Meldungen zur Sachlage mindestens zwei Mal pro Tag;
- c) Bei jeder Meldung wird die Uhrzeit der nächsten Meldung genannt; alle Meldungen werden mit einer Seriennummer versehen;
- d) Schlussmeldung.

### **Format der Kommunikation**

10. Die Verwendung eines vorgefertigten Meldeformulars zusammen mit der Unfallklassifizierung soll die Sammlung der relevanten Informationen und die Kenntnisnahme durch die Adressaten erleichtern.

11. Auf der Grundlage der vorhandenen Formulare ist ein mit diesen Formularen kompatibles Muster entwickelt worden (siehe Anlage).

12. Der freie Text im Meldeformular ist in der Sprache des Verfassers und gegebenenfalls in deutscher Sprache auszustellen.

### **Kommunikationsnetz und -wege**

13. Die Verkehrsposten und Revierzentralen, die eine zentrale Stellung entlang des Rheins bei der Überwachung der Schifffahrt einnehmen, bilden das Hauptkommunikationsnetz, innerhalb dessen die Meldungen über Schifffahrtsbehinderungen erfolgen.

14. Zu dem Netz, innerhalb dessen die Meldungen zu erfolgen haben, gehören:

- a) die Revierzentralen Basel, Gamsheim (CARING), Oberwesel und Duisburg sowie die Verkehrsposten Nimwegen, Tiel, Dordrecht und Wijk bij Duurstede;
- b) die zentralen Verkehrsposten der Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen sowie Schelde Radar;
- c) das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

15. Die Unterrichtung weiterer Dienststellen richtet sich nach den nationalen Verfahren.

16. Die Nachrichtenübermittlungen haben über Internet (E-Mail) zu erfolgen; das Telefonnetz (Fax) kann als Ersatzsystem genutzt werden.

**M E L D E B E R I C H T "SCHIFFFAHRTSSPERRE AUF DEM RHEIN"**

1. <b>WER</b> meldet?  Nr. <input type="checkbox"/>	Revierzentrale/Verkehrsposten			
	Aktuelle Meldung Datum:	Uhrzeit:	<input type="checkbox"/> Schlussmeldung	
	Nächste Meldung Datum:	Uhrzeit:		
	1. Meldung Datum:	Uhrzeit:		
2. <b>WO</b> fand das Ereignis statt?	Ortsbeschreibung (Kilometer, rechte oder linke Seite)			
3. <b>WAS</b> ist geschehen?	<input type="checkbox"/> Havarie <input type="checkbox"/> Betriebsstörung <input type="checkbox"/> Schaden am Gewässerbett/Anlagen <input type="checkbox"/> Unfall mit gefährlichen Transportgütern <input type="checkbox"/> Verlust von Containern <input type="checkbox"/> Ölunfall	<input type="checkbox"/> Personenunfall/Schäden Umfang <input type="checkbox"/> Gefährdung für Umwelt, Bevölkerung <input type="checkbox"/> sonstiges Wenn ja, welche _____		
	Sonstige wichtige Hinweise			
4. <b>WANN</b> fand das Ereignis statt?	Datum:	Uhrzeit:		
5. (Schiffahrts-)SPERRE	von km .....	bis km .....		
	Beide Richtungen <input type="checkbox"/>	Abwechselnd Tal-/Bergfahrt <input type="checkbox"/>		
	Unfallklasse: 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> <sup>1</sup>			
	Unterbrechung der Sperre, voraussichtlich zwischen: _____ und _____			
6. <b>LAGEMELDUNG</b>				
7. <b>Welche</b> Maßnahmen sind eingeleitet?		ab Datum	bis (voraussichtlich) Datum	beendet Datum
	A Bergungsarbeiten	Uhrzeit	Uhrzeit	Uhrzeit
	B Reparaturarbeiten			
	C Sonstiges: _____			
8. <b>ENDE</b> Aufhebung der Sperre und Freigabe des Verkehrs		Datum	Uhrzeit	
	Beide Richtungen			
	Zu Tal			
	Zu Berg			

<sup>1</sup> Siehe Rückseite

<b>ERLÄUTERUNGEN</b>  <i>Die Bewertung ist nach bestem Wissen und Gewissen vorzunehmen. In Zweifelsfällen ist die nächst höhere Klasse zu wählen.</i>	UNFALLKLASSEN			
	<i>Klasse</i>	<i>Sperre</i>	<i>Dauer</i>	<i>Meldung</i>
	1	kurzzeitige Verkehrsbehinderung	≤ 4 h	<b>örtlich</b>
	2	mittelfristige Verkehrsbehinderung	≤ 12 h	<b>Angrenzende Verkehrsposten /Revierzentralen</b>
3	langfristige Verkehrsbehinderung	> 12 h	<b>Gesamtes Netz</b>	
<b>Gesamtes Netz:</b> - Revierzentrale/Verkehrsposten Basel, Gamsheim (CARING), Oberwesel, Duisburg, und die Verkehrsposten Nimwegen, Tiel, Dordrecht und Wijk bij Duurstede - die zentralen Verkehrsposten der Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen sowie der Schelde Radar; - das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt				

## PROTOKOLL 10

### Internationale Zusammenarbeit der ZKR Beziehungen zur Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

## PROTOKOLL 11

### Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

### Anlage

<b>Revidierte Rheinschiffahrtsakte</b>
--

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

#### Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

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

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

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

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

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

In der Ratifikation befindliche Protokolle

**Zusatzprotokoll Nr. 5:** Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003  
in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999

Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

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

**Zusatzprotokoll Nr. 6:** Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro  
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999

Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

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



**Strassburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)**

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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND <sup>2</sup>	9. März 1999
BELGIEN	
FRANKREICH	
LUXEMBURG <sup>3</sup>	8. Juli 1993
NIEDERLANDE <sup>4</sup>	16. April 1997
SCHWEIZ <sup>5</sup>	21. Mai 1997

**<sup>2</sup> Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalte :**

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

**Erklärung :**

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

**<sup>3</sup> Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalt:**

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

**Erklärung:**

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar.

Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

**<sup>4</sup> Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalt:**

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

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

**Erklärung:**

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

**<sup>5</sup> Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen**

**Vorbehalte:**

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

**Erklärung:**

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

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

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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	10. März 2004
BELGIEN	22. September 2009
FRANKREICH	15. September 2005
LUXEMBURG <sup>1</sup>	14. Mai 2002
NIEDERLANDE	10. Juli 2000
SCHWEIZ	16. Juli 1998

**<sup>1</sup>Abgegebene Erklärungen Luxemburg nach diesem Übereinkommen**

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

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

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

\*) *Bemerkung des Sekretariats :*

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

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

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

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunden:

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

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

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, Inkraftgetreten am 29. Februar 2009

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

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

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

Russische Föderation : Beitritt am 10. Oktober 2002  
Niederlande : Annahme am 16. Mai 2003  
Ungarn : Beitritt am 4. Mai 2004  
Österreich : Beitritt am 9. November 2004  
Bulgarien : Ratifikation am 7. März 2006  
Luxemburg : Ratifikation am 24. Mai 2007  
Deutschland : Ratifikation am 31. Januar 2008  
Moldau : Annahme am 19. Februar 2008  
Frankreich : Genehmigung am 3. April 2008  
Rumänien : Beitritt am 3. Dezember 2008  
Kroatien : Ratifikation am 4. März 2009  
Slowakei : Ratifikation am 20. Oktober 2009

## PROTOKOLL 12

### Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt – Auswirkungen der Wirtschaftskrise

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das erste Halbjahr 2009 und den kurzfristigen Aussichten.

#### Anlage

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

#### Erstes Halbjahr 2009 und Ausblick auf das zweite Halbjahr

##### I Allgemeines

###### a) Allgemeine Lage

Ende des zweiten Halbjahres 2009 stand die Binnenschifffahrt noch voll und ganz unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise, weshalb die Beförderungsnachfrage um 20 % zurückging. Obwohl die bei bestimmten Gütern zu beobachtende leichte Zunahme der Tätigkeit in den Seehäfen darauf hindeuten scheint, dass der Tiefpunkt der Krise erreicht und im Laufe des Sommers 2009 wahrscheinlich überschritten wurde, wird nicht von einer schnellen und starken Erholung der Beförderungsnachfrage ausgegangen. Die Experten sehen vielmehr einen schrittweisen Anstieg über mehrere Jahre vorher, was für die Binnenschifffahrt umso problematischer wäre, als die Tätigkeit insbesondere vieler Einzelbetreiber in der Trockenschifffahrt aufgrund der geringen Beförderungsnachfrage und der damit verbundenen extrem niedrigen Frachtraten gefährdet ist.

###### b) Wasserführung

Während die Wasserführung im ersten Halbjahr 2009 und bis August aufgrund der Niederschläge durchgängig zufrieden stellend war, war der Herbst 2009 durch eine längere Niedrigwasserperiode gekennzeichnet, in deren Verlauf die Laderate der größten Schiffe zeitweise auf 30 % beschränkt war. Mit Ausnahme der Getreidebeförderungen, bei denen die Nachfrage zeitweilig durch eine gute Maisernte gestützt wurde, war in der Trockenschifffahrt aufgrund der sehr niedrigen Beförderungsnachfrage kein offenkundiger Kapazitätsmangel festzustellen. In der Tankschifffahrt waren die Aktivitäten der größten Schiffe im Herbst aufgrund der Wasserführung beschränkt.

###### c) Treibstoffpreise

Die Treibstoffpreise waren während des gesamten ersten Halbjahres 2009 und bis Herbst durchschnittlich halb so hoch wie im ersten Halbjahr 2008. Der Tiefpunkt wurde im Februar 2009 erreicht. Seither sind die Preise dennoch wieder um fast 30 % gestiegen.

## II. Lage in der Trockenschifffahrt

### a) Beförderungsmenge

In der Trockenschifffahrt gingen die Beförderungsmengen in den meisten Sektoren, die bei ihr Kunde sind, um mindestens 20 % zurück.

#### **Landwirtschaftssektor**

Der Landwirtschaftssektor ist einer der wenigen Sektoren, in dem die Beförderungsmengen im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind. Insbesondere die landwirtschaftlichen Erzeugnisse haben um mehr als 35 % zugelegt; Futtermittel und andere Nahrungsmittel stagnierten; bei Düngemitteln war ein Rückgang von über 13 % zu verzeichnen. Insgesamt war dies auch der einzige Sektor, bei dem im Herbst während der Maisernte ein Laderaummangel festzustellen war. Infolgedessen kam es teilweise zu Verlagerungen auf die Schiene. Da dieser Sektor mit der Wirtschaftstätigkeit nicht direkt verbunden ist, erscheint es nicht verwunderlich, dass er von den Folgen der Krise in gewisser Weise nicht betroffen ist.

#### **Stahlsektor**

Im Stahlsektor ist bei den Beförderungen ein Rückgang um 42 % zu verzeichnen, wobei Rohstoffe und Fertigerzeugnisse/unfertige Erzeugnisse gleichermaßen betroffen sind. Seit im April 2009 der Tiefpunkt erreicht wurde, konnte in Europa und weltweit eine leichte Zunahme der Stahlproduktion festgestellt werden. Dies hat sich auf die Beförderungsnachfrage in der Binnenschifffahrt vorläufig noch nicht ausgewirkt. Mit einer deutlicheren Belebung ist in dieser Branche vor 2010 nicht zu rechnen.

#### **Energiesektor: Kohle**

Bei den Kohletransporten ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 ein Rückgang der beförderten Mengen von über 20 % festzustellen. Der Steinkohleverbrauch ist im ersten Halbjahr 2009 aufgrund des Konjunkturabschwungs weltweit deutlich gesunken. In Europa war dieser Trend insbesondere wegen der stark rückläufigen Tätigkeit im Stahlsektor ebenfalls zu beobachten. Auch die Kesselkohleimporte sind zurückgegangen (-11 % in Deutschland). Diese Entwicklungen bei den Abnehmerindustrien sind der Grund für den Rückgang der Beförderungsnachfrage, der sich im zweiten Halbjahr 2009 fortgesetzt hat.

#### **Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe**

Im Laufe des ersten Halbjahres 2009 sind die Baustoffbeförderungen im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 20 % gesunken. Dies ist offenkundig eine Folge der Wirtschaftskrise. Während die ersten Effekte der Unterstützungsmaßnahmen insbesondere im Bereich der öffentlichen Arbeiten allmählich spürbar werden, konnte bei den privaten Bauten diesen Herbst eher eine Stabilisierung der Zahl der Neubestellungen festgestellt werden, wenn auch auf einem niedrigen Niveau. Auch hier ist auf kurze Sicht nicht von einer deutlichen Erholung der Beförderungsnachfrage auszugehen.

### b) Frachtniveau

In der Trockenschifffahrt haben sich die Frachten seit Jahresbeginn nach unten entwickelt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass das Beförderungsangebot angesichts der geringen Nachfrage mehr als ausreichend ist. Der Wassermangel hat im Laufe des Herbstes zu einem leichten Anstieg geführt, grundsätzlich verharren die Frachten aufgrund der schwachen Nachfrage jedoch auf einem niedrigen Niveau. Vor diesem Hintergrund könnte sich die ohnehin schon prekäre Lage vieler Betreiber im Laufe der Zeit weiter verschlechtern.

### **c) Containerverkehr**

Das Volumen der auf den europäischen Wasserstraßen beförderten Container ist im Laufe des ersten Halbjahres 2009 um fast 20 % (in TEU) zurückgegangen. Wenn man die Entwicklung der Beförderungen von den Seehäfen ins Hinterland betrachtet und mit der Entwicklung des Container-Seeverkehrs vergleicht, stellt man fest, dass die durch die Binnenschifffahrt ins Hinterland beförderten Mengen weniger gesunken sind (-16,6 % in den ersten neun Monaten) als die durch die Seeschifffahrt beförderten Volumen (-18,4 % in den ersten neun Monaten). Dies scheint zu bestätigen, dass die Binnenschifffahrt in diesen Krisenzeiten gegenüber den anderen Landverkehrsträgern insbesondere aufgrund der extrem niedrigen Frachtraten Marktanteile gewonnen hat. Die Schiffer führen Beförderungen derzeit nämlich zu Preisen durch, die kaum kostendeckend sind. Wie in den anderen Sektoren, die bei der Trockenschifffahrt Kunde sind, ist auf kurze Sicht keine schnelle und deutliche Erholung der Beförderungsnachfrage zu erwarten.

## **III. Lage in der Tankschifffahrt**

### **a) Beförderungsmengen**

In der Tankschifffahrt wies die Entwicklung während des ersten Halbjahres 2009 starke Kontraste auf. Während die Beförderungsnachfrage bei chemischen Erzeugnissen aufgrund der allgemeinen Wirtschaftslage ähnlich wie in den meisten Sektoren der Trockenschifffahrt rückläufig war, entwickelten sich die Beförderungen im Erdölsektor, unabhängig von der allgemeinen Konjunktur, günstiger.

#### ***Energiesektor***

In diesem Sektor war namentlich zu Beginn des ersten Halbjahres 2009 bei den Beförderungen von Erdölprodukten noch eine rege Tätigkeit zu beobachten. Dies war auf die Aufstockung der Lagerbestände infolge der niedrigen Erdölpreise auf dem Weltmarkt zurückzuführen. Gegen Ende des ersten Halbjahres verlangsamte sich die Tätigkeit stark, da die Aufstockung der Lagerbestände abgeschlossen war. Seit Herbst 2008 ist der Erdölsektor mit der einzigen Sektor, der nicht unter den Auswirkungen der Krise gelitten hat und nur von Faktoren des Erdölmarktes selbst beeinflusst wurde. So haben die Beförderungen über das gesamte erste Halbjahr im Vergleich zum Vorjahr um fast 4 % zugelegt, seit Juni ist jedoch ein leichter Rückgang der beförderten Mengen festzustellen. Im Herbst 2009 wurde der Markt vorübergehend durch Saisonkäufe belebt. Für den Winter und das Frühjahr 2010 kann angesichts des derzeitigen Niveaus der Lagerbestände nicht mit einer regen Tätigkeit gerechnet werden.

#### ***Chemiesektor***

Die durch die Rheinschifffahrt beförderten Mengen an chemischen Erzeugnissen sind im Laufe des ersten Halbjahres 2009 um über 24 % gesunken. Im Juni waren die beförderten Volumen im Vergleich zum Vorjahr immer noch um fast 16 % geringer. Nichtsdestotrotz war dieser Rückgang weniger stark als in den Vormonaten. Die Produktion in der Chemieindustrie scheint nicht länger rückläufig zu sein und dürfte den Experten zufolge im zweiten Halbjahr 2009 leicht zunehmen. Die deutsche Chemieindustrie geht für das gesamte Jahr von einem Produktionsrückgang von 10 % aus. Ein Niveau ähnlich dem Jahr 2008 dürfte erst in einigen Jahren wieder erreicht werden.

### **b) Frachtniveau**

Die Entwicklung der Frachten wies in der Tankschifffahrt starke Kontraste auf. Bei den Transporten von Chemieerzeugnissen haben sich die Frachten entsprechend der im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 deutlich geringeren Beförderungsnachfrage entwickelt. Bei den Erdölprodukten erreichten die Frachten Ende 2008 und Anfang 2009 unter dem Einfluss einer starken Beförderungsnachfrage ihren Höchststand. Anschließend begannen sie zu sinken, ein Trend, der sich Ende des zweiten Halbjahres und den ganzen Sommer über fortsetzte.

#### **IV. Entwicklung des Laderaumangebots**

Die zu den Neubauten vorliegenden Daten deuten darauf hin, dass sich der Rhythmus der Inbetriebnahmen neuer Schiffe in den letzten drei Quartalen des Jahres 2009 trotz der Krise fortgesetzt hat, da viele Schiffe bereits Ende 2008 bestellt worden waren und nicht alle Bestellungen storniert werden konnten.

In der Trockenschiffahrt wurden seit Beginn 2009 62 Gütermotorschiffe mit einer Kapazität von über 226 000 Tonnen in Betrieb genommen. Die durchschnittliche Größe der neuen Schiffe nimmt nach wie vor zu – bei den Gütermotorschiffen liegt der Durchschnitt bei über 3 300 Tonnen. Demgegenüber wurden lediglich vier Schiffe mit einer Kapazität von weniger als 2000 Tonnen in der Trockenschiffahrt in Betrieb genommen. Nur bei den Schubleichtern ist mit lediglich 11 neu in Betrieb genommenen Einheiten seit Beginn des Jahres 2009 (im Vergleich zu 38 Einheiten im gesamten Jahr 2008) eine deutliche Verlangsamung festzustellen.

In der Tankschiffahrt wurden im selben Zeitraum Tankmotorschiffe mit einer Kapazität von 125 600 Tonnen in Betrieb genommen. Weitere neue Einheiten werden noch vor Jahresende auf dem Markt erwartet. Obwohl unter diesen Tankmotorschiffen 13 Schiffe mit einer Kapazität von weniger als 2000 Tonnen in Betrieb genommen wurden, wird der Trend hin zu durchschnittlich immer größeren neuen Schiffen dadurch nicht in Frage gestellt. In diesem Segment werden regelmäßig Schiffe mit mehr als 5 000 Tonnen neu in Betrieb genommen. Diese Schiffe werden hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, zur Versorgung der Schiffe in den großen Seehäfen benutzt. Die zu diesem Zweck eingesetzten Schiffe sind auf dem traditionellen Tankschiffahrtmarkt nur zeitweise aktiv und haben auf dessen Beförderungskapazität daher keine direkten Auswirkungen.

Der Rhythmus beim Bau neuer Fahrgastschiffe ist relativ stabil geblieben – seit Anfang 2009 sind 8 Neubauten in Betrieb genommen worden. Die Beförderungsnachfrage auf diesem Markt war aufgrund der Kundschaft von der Krise nicht wirklich betroffen.

Während die Welle von Neubauten in der Trockenschiffahrt in den kommenden Monaten mit der Fertigstellung der noch im Bau befindlichen Schiffe abebben dürfte, dürfte sie in der Tankschiffahrt insbesondere vor dem Hintergrund des strukturellen Wandels, dem sich die Flotte zur Einhaltung der Regelung bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter unterziehen muss, anhalten.

#### **V. Schlussfolgerungen und Perspektiven**

##### ***Trockenschiffahrt***

Die Trockenschiffahrt steht noch voll und ganz unter dem Einfluss des Rückgangs der allgemeinen Wirtschaftstätigkeit, von der im Augenblick nur der Landwirtschaftssektor verschont bleibt. Die Folge ist ein starker Rückgang der Beförderungsnachfrage in der Binnenschiffahrt, und obwohl es Mitte 2009 einige Anzeichen gegeben hat, dass der Tiefpunkt der Krise erreicht und überschritten wurde, wird ein schneller Wirtschaftsaufschwung, der auf die Beförderungsnachfrage durchschlägt, auf kurze Sicht nicht erwartet.

##### ***Tankschiffahrt***

In der Tankschiffahrt sind zwischen den mit der Chemieindustrie verbundenen Beförderungen, die von der Krise in ähnlicher Weise in Mitleidenschaft gezogen wurden wie die Branchen, die bei der Trockenschiffahrt Kunde sind, und den Beförderungen von Erdölzeugnissen, die sich unabhängig von der Krise entwickelt haben, sehr unterschiedliche Entwicklungen festzustellen. Im Chemiesektor wird nur eine schrittweise Zunahme der Aktivität und damit der Beförderungsnachfrage erwartet. Im Erdölsektor konnte nach einem Sommer, in dem aufgrund der Aufstockung der Lagerbestände seitens der Verbraucher im Frühjahr eine geringe Aktivität herrschte, eine vorübergehende Belebung der Nachfrage bedingt durch den Kauf von Winterkraftstoffen und Heizöl festgestellt werden.

## **Betriebsbedingungen im Jahre 2009**

### **Kostenseite:**

Angesichts der schwachen Beförderungsnachfrage haben einige Schiffsbetreiber ihre Betriebsform geändert und die Zahl der täglichen Betriebszeit reduziert. Insbesondere die größeren Unternehmen können dadurch das Personal vorübergehend reduzieren und so Kosten sparen.

Die Zinsen sind in den letzten sechs Monaten stark zurückgegangen. Die Abhängigkeit vieler Betreiber von den Banken hat insbesondere aufgrund von Zahlungsaufschüben, mit deren Hilfe sie ihre Tätigkeit vorläufig fortsetzen können, und der Finanzierung des Liquiditätsbedarfs zugenommen.

Der Treibstoffpreis, der im zweiten Halbjahr 2008 deutlich gesunken war, ist in den letzten Monaten im Vergleich zu seinem Tiefststand wieder um 30 % gestiegen.

Aufgrund der sehr heiklen Finanzlage vieler Betreiber werden die Wartungsarbeiten zumindest in der Trockenschiffahrt tendenziell auf das Notwendigste beschränkt.

### **Einnahmenseite:**

In der Trockenschiffahrt bewegen sich die Einnahmen aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr um 20 % niedrigeren Volumen und der gleichzeitig sehr niedrigen Frachten, die, sofern es Güter zu transportieren gibt, kaum die Kosten decken, auf einem extrem niedrigen Niveau. In der Tankschiffahrt stellt sich die Lage ein wenig anders dar, da Ende 2008 und Anfang 2009 bei den Erdölerzeugnissen noch eine sehr hohe Beförderungsnachfrage herrschte, die hohe Beförderungsmengen zu normalen Frachten nach sich zog. Die anschließend festzustellende Nachfrageschwäche resultiert aus dem Niveau der Lagerbestände. Nach einer saisonal bedingten Belebung im Herbst 2009 dürfte die Beförderungsnachfrage mindestens bis zum Frühjahr 2010 auf einem niedrigen Niveau bleiben. Die Entwicklungen im Erdölsektor sind von den Auswirkungen der Wirtschaftskrise somit unabhängig.

### **Finanzielle Lage der Unternehmen**

In der Trockenschiffahrt sollten sich mehrere Betreiber in einer sehr prekären Lage befinden. Ohne eine entsprechende Unterstützung durch die Banken besteht die Gefahr, dass eine Konkursspirale ausgelöst werden könnte. Was in dieser Situation erschwerend hinzukommt, ist vor allem die Dauer der Krise. Die Fachleute sind sich nämlich darin einig, dass der Aufschwung nur schrittweise erfolgen und mehrere Jahre brauchen wird.

### **Entwicklung des Beförderungsangebots:**

In der Trockenschiffahrt kommen trotz der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 mehr Schiffe auf den Markt als im Vorjahr. Es handelt sich um Schiffe die vor der Krise bestellt wurden, und nun ausgestattet werden. Da zurzeit keine neuen Schiffe mehr bestellt werden, sollten im Jahr 2010 kaum noch Neubauten hinzukommen.

In der Tankschiffahrt, kann anhand der Anzahl für 2009 der erwarteten Neubauten, eine deutliche Rhythmusbeschleunigung im Schiffsbau festgestellt werden.

### **Vorbemerkung zu den statistischen Daten**

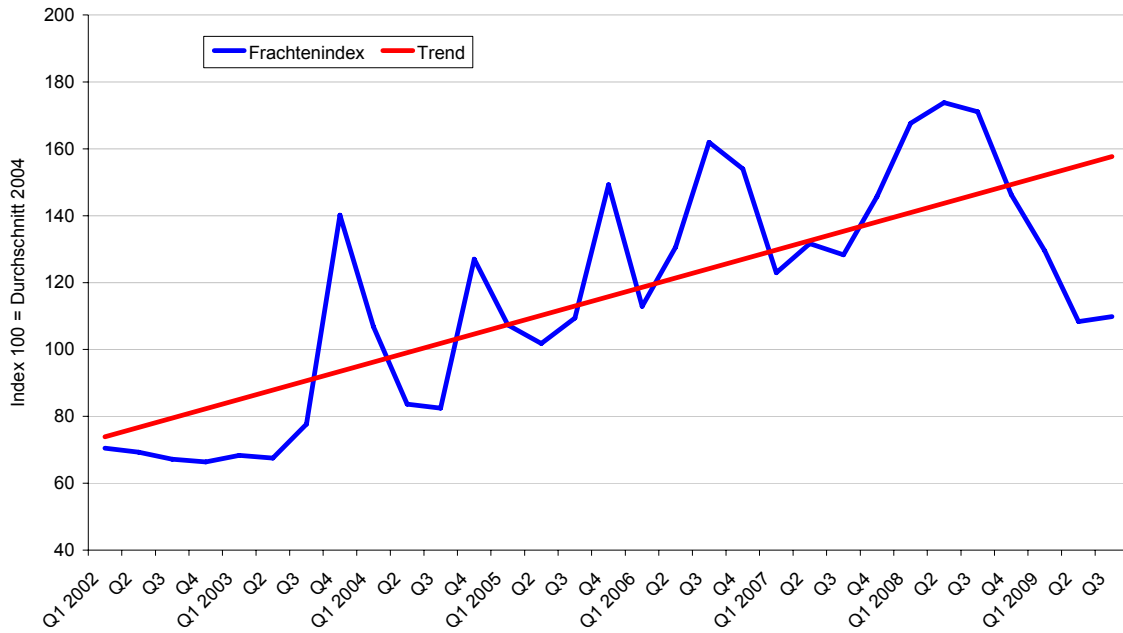
*Da während der Abfassung dieses Berichts zum Rheinverkehr keine Daten zur Verfügung standen, wurde den Analysen die Entwicklung der gesamten deutschen Binnenschiffahrt zugrunde gelegt. Bei den meisten Gütern macht der Rheinverkehr 80 % des deutschen Verkehrs, bei den Containern und den Erdöl- und Chemieerzeugnissen sogar 90 % des deutschen Verkehrs aus. Unter diesen Bedingungen erschien uns der deutsche Verkehr, wie er vom StBA beschrieben wurde, für den Rheinverkehr hinreichend aussagekräftig, um als Grundlage verwendet werden zu können.*



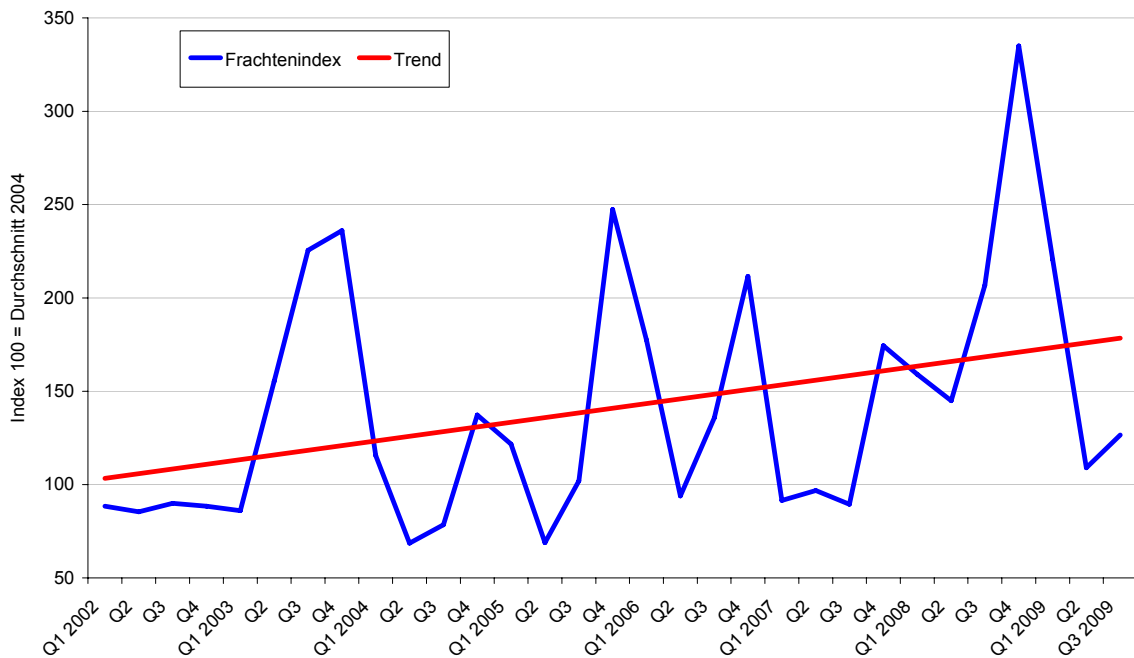
### Entwicklungen in der deutschen Binnenschifffahrt

<i>Mengen in Millionen Tonnen oder 1000 TEU</i>	Januar bis Juni		
	2009	2008	Entwicklungen in %
<b>0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse</b>	5,5	4,9	11,6
<b>1 Nahrungs- u. Futtermittel</b>	6,7	7,6	-12
<b>2 Feste mineralische Brennstoffe</b>	14,1	17,7	-20,1
<b>3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse</b>	18,3	17,6	3,8
<b>4 Erze u. Metallabfälle</b>	10,7	18,7	-42,7
<b>5 Eisen, Stahl u. NE-Metalle</b>	4,5	7,7	-41,4
<b>6 Steine, Erden u. Baustoffe</b>	21,3	26,8	-20,5
<b>7 Düngemittel</b>	1,9	3,2	-39,6
<b>8 Chemische Erzeugnisse</b>	8,5	11,2	-24,2
<b>9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren</b>	8,1	9,7	-16,4
<b>Container (in 1000 TEU)</b>	883	1102	-19,9
<b>insgesamt</b>	<b>33,9</b>	<b>41,7</b>	<b>-18,6</b>

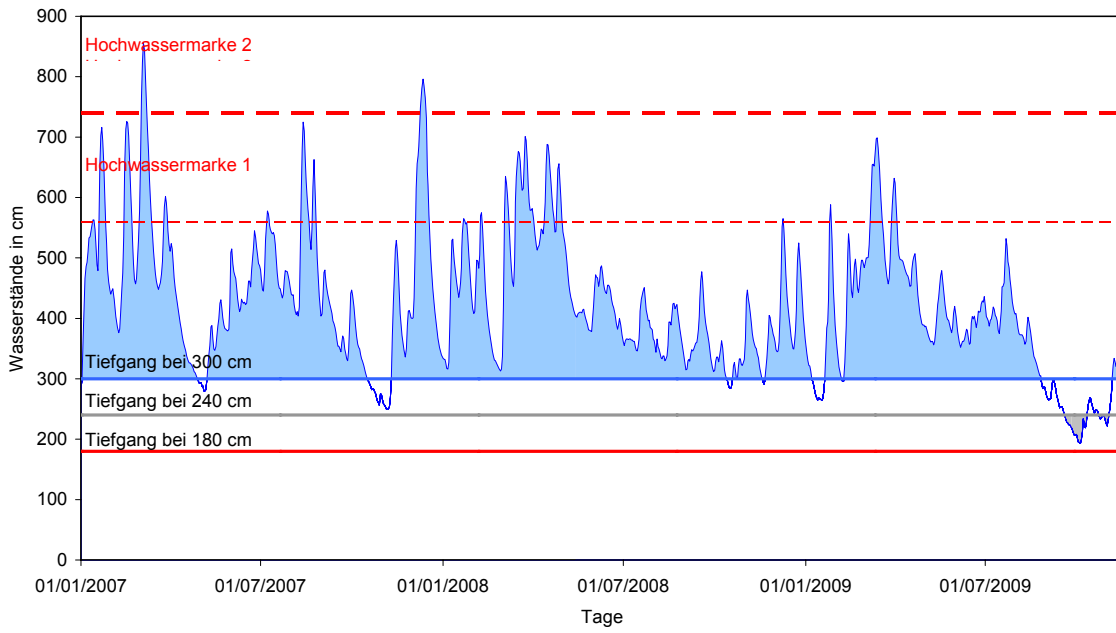
### Entwicklung der Frachten in der Trockenschifffahrt



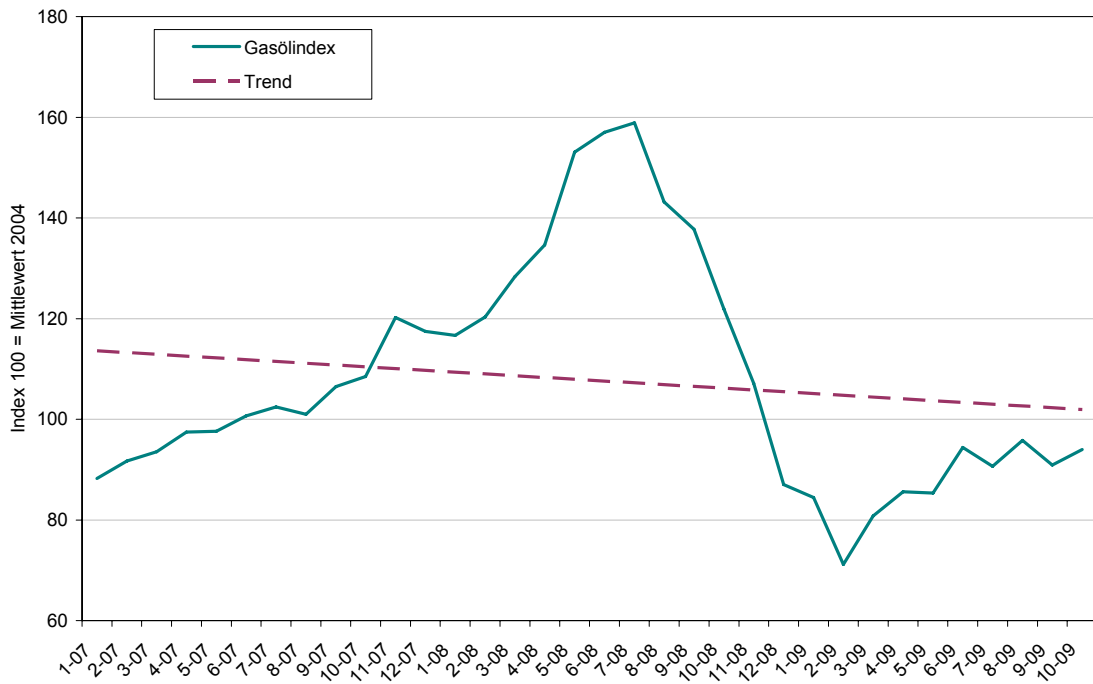
### Entwicklung der Frachten in der Tankschifffahrt (Erdölsektor)



### Entwicklung der Wasserstände in Ruhrort



### Entwicklung der Gasölpreise



**Neubauten : Stand November 2009**

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

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

Schiffstyp	2008			2009 (11,5 Monate)		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	68	226750	92944	62	206408	97482
Güterschubleichter	38	70260		14	32096	
<b>Insgesamt</b>	<b>106</b>	<b>297010</b>	<b>92944</b>	<b>76</b>	<b>238504</b>	<b>97482</b>
Tankmotorschiffe	47	117500	31870	47	125600	30719
Tankschubleichter	0	0		0	0	
<b>Insgesamt</b>	<b>47</b>	<b>117500</b>	<b>31870</b>	<b>47</b>	<b>125600</b>	<b>34719</b>
Schubboote	3		1684	4		4208
Schleppboote	3		0	4		1335
<b>Insgesamt</b>	<b>6</b>		<b>1684</b>	<b>8</b>		<b>5543</b>
Kabinenschiffe	3		5092	8		9452
Ausflugsschiffe	6		3092	0		0
<b>Insgesamt</b>	<b>9</b>		<b>8184</b>	<b>8</b>		<b>9452</b>

Quelle : IVR

### **PROTOKOLL 13**

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

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 14**

#### **Beförderung von MTBE/ETBE und Verschmutzung des Rheins**

##### **Beschluss**

Die Zentalkommission für die Rheinschifffahrt,

im Bewusstsein ihrer Verantwortung für eine umweltverträgliche Schifffahrt auf dem Rhein,

in Kenntnis dessen, dass durch den unsachgemässen Umgang im Zusammenhang mit dem Transport von MTBE/ETBE<sup>\*)</sup> und ähnlichen Kraftstoff-Ethern die Gewässerverunreinigung durch die Binnenschifffahrt noch immer ein Problem darstellt,

von dem Wunsch getragen, den Verkehrsträger Binnenschiff in seiner ökologischen Bedeutung für den Gesamtverkehr weiter zu stärken,

in dem Willen, die Gewässerqualität des Rheins weiter zu verbessern,

appelliert an die verladende Wirtschaft und an die Binnenschifffahrt, die ökologischen Vorteile dieses Verkehrsträgers nicht zu schwächen, sondern durch eine schnellstmögliche gemeinsame Selbstverpflichtung zur Anwendung des „Leitfadens zum MTBE/ETBE-Transport über Binnenwasserstraßen“ des Verbandes der Europäischen Kraftstoff-Ether-Industrie (EFOA) von März 2008 weiter zu stärken und zu einem signifikanten Abbau des Eintrags dieser Schadstoffe in den Rhein beizutragen.

---

<sup>\*)</sup> MTBE : Methyl-tert-Butylether  
ETBE : Ethyl-tert-Butylether

## PROTOKOLL 15

### Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

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

in der Auffassung, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse für die ZKR eine vorrangige Aufgabe darstellt, die eine rasche Inkraftsetzung der notwendigen Änderungen an der Patentverordnung Rhein durch Rückgriff auf § 1.07 dieser Verordnung rechtfertigt,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

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

#### I

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2009-II-16 beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B, die von der ungarischen Behörde auf der Grundlage des letztmals durch die Verordnung Nr. 9/2009 (III.6.) KHEM vom 6. März 2009 geänderten Dekrets Nr. 15/2001 erteilt wurden, an, sofern die folgenden zusätzlichen Bedingungen erfüllt sind:

- Diese Zeugnisse sind nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig,
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

#### II

Erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2009-II-16 beigefügten Vereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit des ungarischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt, das von der ungarischen Behörde auf der Grundlage des letztmals durch die Verordnung Nr. 9/2009 (III.6.) KHEM vom 6. März 2009 geänderten Dekrets Nr. 15/2001 erteilt wurde, an.

#### III

Beschließt gemäß §1.07 der Patentverordnung Rhein, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen von Anlagen C1 und C2 der Patentverordnung Rhein.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vorbehaltlich des Inkrafttretens der dem Beschluss 2009-II-16 beigefügten Vereinbarung zwischen dem 1. April 2010 und dem 30. März 2013.

#### Anlage

**Anlage**

- Die Anlage C1 der Patentverordnung Rhein ist wie folgt formuliert

**Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse**

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt  Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102	<a href="#">Muster</a>
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse B	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage A3 der Patentverordnung Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn  Tel. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-Mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Muster</a>

- Die Anlage C2 der Patentverordnung Rhein wird wie folgt formuliert:

**Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt**

Staat	Name des anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	nationale Ausstellungsbehörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
HU	Radarschiffsführerzeugnis für Binnenschiffahrtsstraßen	--	Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt  Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102  Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn  Tel. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-Mail : <a href="mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu">hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu</a>	<a href="#">Muster</a>



**Schiffsführerzeugnis der Klasse A**  
**85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau**  
**(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810**  
**entsprechen.)**

**BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY**  
**SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /**  
**CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE**  
**NAVIGATION INTÉRIEURE**

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
**REPUBLIK UNGARN /**  
**RÉPUBLIQUE HONGROISE**

**A**

1.

2.

3.

4.

7.

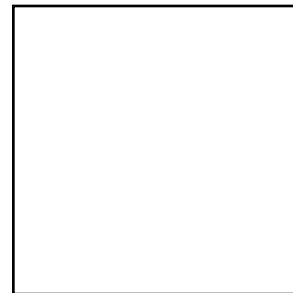
8.

9.

10.

11.

6.



5.

**HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA**  
**SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER**  
**CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE**  
**POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES**

- |   |  |
|---|--|
| 1. A tulajdonos családi neve<br>Name des Inhabers/Nom du titulaire                                      | 8. A – Minden víziút a Rajna kivételével<br>A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/<br>A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin   |
| 2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)  | 9. R. (Radar)  |
| 3. Születési idő és hely<br>Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance                             | A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám)<br>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt<br>(Tonnen, kW, Fahrgäste)/<br>Catégorie et capacité de bateau exclusive<br>(tonnes, kW, passagers) |
| 4. A bizonyítvány kiállításának kelte<br>Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat | 10. Ervénység ideje<br>Verfalldatum/Date d'expiration  |
| 5. Kiállítás sorszáma<br>Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance  | 11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok)<br>Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)   |
| 6. A tulajdonos fényképe<br>Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire                            |  |
| 7. A tulajdonos aláírása<br>Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire                            |  |

Card Manufacturer - Batch number

**Schiffsführerzeugnis der Klasse B**  
**85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau**  
**(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810**  
**entsprechen.)**

<p><b>BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT /</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE</b> <b>NAVIGATION INTÉRIEURE</b></p> <p><b>B</b></p> <p>1. 2. 3. 4. 7.  8. 9. 10. 11.</p>	<p style="text-align: right;"><b>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG</b> <b>REPUBLIK UNGARN /</b> <b>RÉPUBLIQUE HONGROISE</b></p> <p style="text-align: center;">6.</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div> <p style="text-align: center;">5.</p>
---	--

<p><b>HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA</b> <b>SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER</b> <b>CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE</b> <b>POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES</b></p>	
<p>1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire</p> <p>2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)</p> <p>3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance</p> <p>4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat</p> <p>5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance</p> <p>6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire</p> <p>7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire</p>	<p>8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffsstraßen dem Rhein/ B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin</p> <p>9. R. (Radar) A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)</p> <p>10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration</p> <p>11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)</p>
<p>Card Manufacturer - Batch number</p>	

# RADARSCHIFFSFÜHRERZEUGNIS FÜR BINNENSCHIFFFAHRTS-STRASSEN

<p><b>HIVATALOS BEJEGYZÉSEK</b> Offizielle Eintragungen/Official remarks</p> <p><b>FOTO</b></p> <p></p> <p></p> <p>tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers signature of the holder</p>	<p><b>MAGYAR KÖZTÁRSASÁG</b> REPUBLIK UNGARN REPUBLIC OF HUNGARY</p> <p><b>BIZONYÍTVÁNY</b> <b>HAJÓS KÉPESÍTÉSÉRŐL</b> BEFÄHIGUNGSZEUGNISS ÜBER SCHIFFERPATENT CERTIFICATE OF BOATMAN QUALIFICATION</p> <p><b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN NATIONAL TRANSPORT AUTHORITY</p>
<p>72/0/0/1666                      I-RH-0/1666</p> <p>Név: <b>Próba Baba</b> Name/Name</p> <p>Születési idő: <b>1708.05.29.</b> Geboren am/Date of birth</p> <p>Születési hely: <b>Kunhegyesborzasztó</b> Geburtsort/Place of birth</p> <p>Anyja neve: <b>Barby Baba</b> Name der Mutter/Mother's name</p> <p>aki wer hat eine who has got</p> <p>radarhajós Radarschiffer radarobserver</p> <p>képesítést szerzett qualifikation/qualification</p> <p>Kelt: <b>1666.02.07.</b> Datum/Date</p> <p> P-H Stempel/Seal</p> <p>hajózási hatóság Schiffahrtsbehörde/shipping authority</p>	<p>72/0/0/1666                      I-RH-0/1666</p> <p><b>KORLÁTOZÁSOK</b> die Beschränkungen/Limitations</p> <p>Budapest, 2008.03.11.</p> <p></p> <p></p>

## **PROTOKOLL 16**

### **Mit der ungarischen Republik abzuschließende Verwaltungsvereinbarung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihrer Entschlossenheit, die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse zu fördern,

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

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7,

nachdem sie zu dem Schluss gekommen ist, dass es möglich ist, die ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B und die ungarischen Radarzeugnisse auf dem Rhein als gültig anzuerkennen,

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

in dem Bewusstsein, dass es notwendig ist, die Einzelheiten der Kooperation in Partnerschaft mit den zuständigen ungarischen Behörden festzulegen,

nimmt mit Befriedigung davon Kenntnis, dass der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen mit den ungarischen Behörden eine Verwaltungsvereinbarung ausgehandelt hat,

beauftragt ihren Generalsekretär, die in französischer, deutscher, niederländischer und ungarischer Sprache beigefügte Verwaltungsvereinbarung im Namen der ZKR zu unterzeichnen.

#### **Anlage**

**Arrangement administratif sur la coopération  
entre  
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
et  
le Ministère des Transports, des Communications et de l'Energie de la Hongrie  
concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude  
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des Transports, des Communications et de l'Energie de la Hongrie,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

**Article 1<sup>er</sup>**

**Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010 sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
  - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
  - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités hongroises compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau hongroises, dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Pour la navigation sur les secteurs des voies d'eau hongroises autres que le Danube sur lesquels des connaissances de secteur sont requises, le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur délivrée par les autorités hongroises et conforme à l'annexe 1 du présent arrangement. La liste des secteurs concernés figure à l'annexe 2 du présent arrangement.
  - Pour la navigation sur le Danube, le titulaire doit présenter l'attestation de connaissances de secteur requise sur le secteur du Danube situé sur le territoire hongrois et délivrée par un Etat riverain du Danube.
2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1).

Les autorités hongroises compétentes reconnaissent la validité de la patente radar rhénane sur l'ensemble des voies d'eau hongroises, y compris le secteur du Danube situé sur le territoire hongrois.

## Article 2

### Autorités compétentes

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

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. L'autorité hongroise compétente pour délivrer les certificats de conduite hongrois de classe A et de classe B, les attestations de connaissances de secteur pour les voies d'eau hongroises et le Danube, et le certificat hongrois d'aptitude à la conduite au radar est :

L'autorité nationale de transport,  
Direction de Stratégie et Méthodologie  
Département de la Navigation et de l'Aviation civile<sup>6</sup>

Adresse postale :  
1389 Budapest 62 Pf. 102

Situation :  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62  
Hongrie

Tél. : +36 1 815 9646  
Fax : +36 1 815 9659  
e-mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

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

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

---

<sup>6</sup> Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

#### **Article 4**

##### **Réunion commune des commissions d'examen**

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

#### **Article 5**

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

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

#### **Article 6**

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

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

#### **Article 7**

##### **Fin de la reconnaissance mutuelle**

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



## Article 8

### Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> avril 2010.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la Hongrie en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et hongrois font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des Transports, des Communications et de l'Energie de la Hongrie.

Budapest, le 15 décembre 2009

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

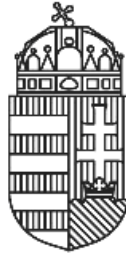
Péter HÓNIG  
Ministre des transports, des communications et  
de l'énergie  
République de Hongrie

- Annexe 1 : attestation hongroise de connaissances de secteur  
Annexe 2 : liste des secteurs des voies d'eau hongroises sur lesquels des connaissances de secteur sont requises.

**Attestation hongroise de connaissances de secteur**

(A6, 148 x 105 mm)

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIK UNGARN





**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	 <p>a tulajdonos fényképe  Lichtbild des Inhabers</p>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN
	
	..... Aláírás/ Unterschrift
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

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

**Classement des voies navigables**

Voie navigable		Secteur de la voie navigable entre les kilomètres	Longueur du secteur (en km), ou surface (en km <sup>2</sup> )	Classe de la voie navigable, conformément à l'AGN
1.	Duna (voie d'importance internationale conformément à l'AGN)	1812-1641	171 (en amont de Budapest)	VI/B
2.	Duna (voie d'importance internationale conformément à l'AGN)	1641-1433	208 (en aval de Budapest)	VI/C
3.	Mosoni-Duna	14-2*	12	III
4.	Mosoni-Duna	2-0*	2	VI/B
5.	Szentendrei-Duna	32-0*	32	IV
6.	Ráckevei-Duna	58-0*	58	III
7.	Sió-csatorna (canal)	121-23*	98	IV / temporaire
8.	Sió-csatorna (canal)	23-0*	23	IV
9.	Dráva	198-70*	128	II
10.	Tisza	685-612*	73	I
11.	Tisza	612-544*	68	III
12.	Tisza	544-403*	141	III
13.	Tisza	403-254*	149	II
14.	Tisza	254-160*	94	IV
15.	Bodrog	51-0*	51	III
16.	Sebes-Körös	10-0*	10	II
17.	Kettős-Körös	23-0*	23	II
18.	Hármas-Körös	91-0*	91	II
19.	Lac Balaton*			Site NATURA 2000
20.	Lac Fertő*			Site NATURA 2000
21.	Lac Velencei*			Site NATURA 2000
22.	Keleti-főcsatorna (canal)	45-0*	45	II
23.	Hortobágy-Berettyó-főcsatorna (canal)	7-0*	7	II

Remarque

\* Les voies marquées d'une astérisque n'appartiennent pas au réseau des voies navigables d'importance internationale conformément à l'Accord Européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN – en date, à Genève, du 19 janvier 1996).

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit  
zwischen  
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt  
und  
dem Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium Ungarns**

**im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse  
für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium Ungarns treffen

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

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

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

folgende Vereinbarung:

**Artikel 1**

**Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung ungarische Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. April 2010 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
  - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen,
  - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen ungarischen Behörden erkennen das Große Patent auf allen ungarischen Wasserstraßen an, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf Strecken der ungarischen Wasserstraßen, mit Ausnahme der Donau, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind, ist ein von den ungarischen Behörden ausgestelltes Streckenzeugnis nach Anlage 1 dieser Vereinbarung vorzulegen. Die betreffenden Strecken sind in Anlage 2 dieser Vereinbarung aufgeführt.
  - Für die Fahrt auf der Donau ist das von einem Donaustaat ausgestellte Streckenzeugnis vorzulegen, das für den auf ungarischem Hoheitsgebiet gelegenen Teil der Donau vorgeschrieben ist.
2. Die ZKR hat entschieden durch Beschlussfassung das ungarische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. April 2010 anzuerkennen.

Die ungarischen zuständigen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen ungarischen Binnenwasserstraßen, einschließlich der im ungarischen Staatsgebiet befindlichen Donaustrecke, als gültig an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

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

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsgeschäft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgeschäft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Die zur Ausstellung der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klasse A und der Klasse B, der Streckenzeugnisse für die ungarischen Wasserstraßen und die Donau sowie des ungarischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt befugte ungarische Behörde ist die

nationale Verkehrsbehörde  
Direktion Strategie und Methodologie  
Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt\*

Postanschrift:  
1389 Budapest 62 Pf. 102

Adresse:  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62  
Ungarn

Tel. : +36 1 815 9646  
Fax : +36 1 815 9659  
E-Mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
4. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in Ungarn und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder von der ungarischen Behörde ausgestellt werden kann.

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

---

\* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

## **Artikel 4**

### **Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen**

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

## **Artikel 5**

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

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

## **Artikel 6**

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

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

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

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



## Artikel 8

### Schlussbestimmungen

1. Die Vereinbarung tritt am 1. April 2010 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für Ungarn als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und ungarischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim ungarischen Verkehrs-, Kommunikations- und Energieministerium hinterlegt.

Budapest, den 15. Dezember 2009

Jean-Marie WOEHLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Péter HÓNIG  
Verkehrs-, Kommunikations- und Energie  
Minister  
Republik Ungarns

- Anlage 1: ungarisches Streckenzeugnis  
Anlage 2: Liste der Strecken der ungarischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind.

**Ungarisches Streckenzeugnis**

(A6, 148 x 105 mm)

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIK UNGARN





**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	 <p>a tulajdonos fényképe  Lichtbild des Inhabers</p>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN
	
	..... Aláírás/ Unterschrift
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

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

**Klassifizierung der Wasserstraßen**

Wasserstraße		Strecke der Wasserstraße zwischen km	Länge der Strecke (in km) oder Fläche (in km <sup>2</sup> )	Klasse der Wasserstraße gemäß AGN
1.	Donau (Wasserstraße von internationaler Bedeutung gemäß AGN)	1812-1641	171 (oberhalb von Budapest)	VI/B
2.	Donau (Wasserstraße von internationaler Bedeutung gemäß AGN)	1641-1433	208 (unterhalb von Budapest)	VI/C
3.	Moson-Donau	14-2*	12	III
4.	Moson-Donau	2-0*	2	VI/B
5.	Szentendre-Donau	32-0*	32	IV
6.	Ráckevei-Donau	58-0*	58	III
7.	Sió-Kanal	121-23*	98	IV / vorübergehend
8.	Sió-Kanal	23-0*	23	IV
9.	Drau	198-70*	128	II
10.	Theiß	685-612*	73	I
11.	Theiß	612-544*	68	III
12.	Theiß	544-403*	141	III
13.	Theiß	403-254*	149	II
14.	Theiß	254-160*	94	IV
15.	Bodrog	51-0*	51	III
16.	Sebes-Körös	10-0*	10	II
17.	Kettős-Körös	23-0*	23	II
18.	Hármas-Körös	91-0*	91	II
19.	Balaton*			NATURA-2000-Gebiet
20.	Neusiedler See*			NATURA-2000-Gebiet
21.	Velencei-See*			NATURA-2000-Gebiet
22.	Keleti-Kanal	45-0*	45	II
23.	Hortobágy-Berettyó-Kanal	7-0*	7	II

Anmerkung\* Die mit Sternchen gekennzeichneten Wasserstraßen gehören nicht zum Netz der Wasserstraßen von internationaler Bedeutung gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) von Genf vom 19. Januar 1996.

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking  
tussen  
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,  
en  
het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije  
  
inzake vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (de "CCR") en het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije,

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

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

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

zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel 1**

**Wederzijdse erkenning**

1. De CCR heeft besloten door middel van een besluit de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en klasse B op de Rijn, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, vanaf 1 april 2010 als geldig te erkennen, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
  - de houder dient een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage A3 van het Patentreglement Rijn over te leggen voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer;
  - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De bevoegde Hongaarse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Grote Patent op alle Hongaarse waterwegen, zodra aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- voor de vaart op andere Hongaarse waterwegen dan de Donau waarvoor een bewijs voor riviergedeelten vereist is, moet door de houder een door de Hongaarse autoriteiten afgegeven bewijs voor riviergedeelten conform bijlage 1 van deze administratieve overeenstemming worden overgelegd. De lijst van riviergedeelten waarvoor dit van toepassing is, is als bijlage 2 bij de onderhavige administratieve overeenstemming gevoegd.
  - voor de vaart op de Donau moet door de houder een door een Donaustaats afgegeven bewijs voor riviergedeelten dat vereist is voor het gedeelte van de Donau dat zich op het Hongaarse grondgebied bevindt, worden overgelegd.
2. De CCR heeft besloten door middel van een besluit het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn vanaf 1 april 2010, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, als geldig te erkennen.

De Hongaarse autoriteiten erkennen de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Hongaarse waterwegen, met inbegrip van het gedeelte van de Donau dat zich op het Hongaarse grondgebied bevindt.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten

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

Land	Afgevende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Niederrhein, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Untermain, Würthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Oberrhein, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Elbe, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. De Hongaarse bevoegde autoriteit voor de afgifte van de Hongaarse vaarbewijzen klasse A en klasse B, het bewijs voor riviergedeelten voor de Hongaarse waterwegen en voor de Donau, alsmede van het Hongaarse radarbevoegdheidsbewijs is:

De Nationale autoriteit van Vervoer  
Directie Strategie en Methodologie  
Departement Scheepvaart en Burgerluchtvaart\*

Postadres:  
1389 Boedapest 62, postbus 102

Kantooradres:  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62  
Hongarije

Tél. : +36 1 815 9646  
Fax : +36 1 815 9659  
e-mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

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

### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

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

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende ten doel gesteld:

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

---

\* Nemzeti Közlekedési Hatóság, Stratégiai és Módszertani Igazgatóság, Hajózási és Légiközlekedési Főosztály.

#### **Artikel 4**

##### **Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies**

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

#### **Artikel 5**

##### **Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden**

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

#### **Artikel 6**

##### **Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving**

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

#### **Artikel 7**

##### **Einde van de wederzijdse erkenning**

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



## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

1. De overeenstemming treedt op 1 april 2010 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor Hongarije als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Hongaarse tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer, Communicatie en Energie van Hongarije neergelegd.

Gedaan te Boedapest op 15 december 2009

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

Péter HÓNIG  
Minister van Vervoer, Communicatie en Energie  
Republiek Hongarije

- Bijlage 1: · Hongaars bewijs voor riviergedeelten  
Bijlage 2: · Lijst van Hongaarse vaarweggedeelten waarvoor specifieke vaarwegkennis vereist is.

**Vonalvizsga bizonyítvány**

A/6 formátum

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIK UNGARN





**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

Vonalvizsga bizonyítvány, előoldal

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	 <p>a tulajdonos fényképe</p> <p>Lichtbild des Inhabers</p>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a .....fkm és .....fkm között a von km bis km .....folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESEN
	
..... Aláírás/ Unterschrift	
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

Vonalvizsga bizonyítvány, hátoldal

Lijst van Hongaarse waterwegen waarvoor specifieke vaarwegkennis vereist is

Classificatie van bevaarbare waterwegen

Waterweg	Sector van de waterweg tussen de kilometerraaien	Lengte van de sector (in km), of oppervlakte (in km <sup>2</sup> )	Categorie van de waterweg overeenkomstig AGN
1. Duna (waterweg van internationaal belang overeenkomstig AGN)	1812-1641	171 (vóór Boedapest)	VI/B
2. Duna (waterweg van internationaal belang overeenkomstig AGN)	1641-1433	208 (na Boedapest)	VI/C
3. Mosoni-Duna	14-2*	12	III
4. Mosoni-Duna	2-0*	2	VI/B
5. Szentendre-Duna	32-0*	32	IV
6. Ráckevei-Duna	58-0*	58	III
7. Sió-csatorna (kanaal)	121-23*	98	IV / tijdelijk
8. Sió-csatorna (kanaal)	23-0*	23	IV
9. Dráva	198-70*	128	II
10. Tisza	685-612*	73	I
11. Tisza	612-544*	68	III
12. Tisza	544-403*	141	III
13. Tisza	403-254*	149	II
14. Tisza	254-160*	94	IV
15. Bodrog	51-0*	51	III
16. Sebes-Körös	10-0*	10	II
17. Kettős-Körös	23-0*	23	II
18. Hármas-Körös	91-0*	91	II
19. Balaton-meer*			Gebied NATURA 2000
20. Fertő-meer*			Gebied NATURA 2000
21. Velencei-meer*			Gebied NATURA 2000
22. Keleti-főcsatorna (kanaal)	45-0*	45	II
23. Hortobágy-Berettyó-főcsatorna (kanaal)	7-0*	7	II

Opmerking

\* De waterwegen met een sterretje maken geen deel uit van het netwerk van waterwegen van internationaal belang overeenkomstig het Europees Verdrag inzake Waterwegen van internationaal Belang (AGN – ondertekend te Genève op 19 januari 1996)

**Megállapodás**  
**a hajóvezetői és radar hajóvezetői képesítő okmányok tárgyában folytatandó**  
**hatósági együttműködésről**  
**a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága**  
**és**

**a Magyar Köztársaság Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériuma**  
**között**

a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága (a továbbiakban: RHKB) és a Magyar Köztársaság Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériuma,

A hajósok kötelezettségeinek kezelhetőbbé tétele és a személyi állomány szabad munkavégzésének könnyítése érdekében,

a páneurópai együttműködésnek – a 2001. évi rotterdami és a 2006. évi bukaresti páneurópai konferenciákon kifejezésre juttatott akaratnak megfelelően –, a liberalizáció és a belvízi hajózás megerősítése útján történő elmélyítésére irányulóan kifejezésre juttatott akarattól vezérelve,

megállapítva, hogy a hajóvezetői és a radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismerését a rajnai és a magyar hatóságoknak a képesítő okmányok hosszú távú megfelelősége érdekében folytatott szakmai együttműködésének kell támogatnia, továbbá kölcsönösen alkalmazható eljárásokat kell fejleszteni és a megbízható információcserét szolgáló rendszert kell létrehozni,

a következő feltételekben állapodtak meg:

**1. cikk**

**Kölcsönös elismerés**

1. A RHKB határozat elfogadása útján, és figyelemmel a 8. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezésben meghatározott feltételekre 2010. április 1-jei hatállyal elismeri az „A” és „B” kategóriájú hajóvezető képesítő okmány érvényességét a Rajnán, amennyiben az alábbi kiegészítő feltételek teljesülnek:
  - a képesítő okmány tulajdonosának a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzat A3-as mellékletében meghatározott, az Iffezheim és a Spijk-i komp közötti Rajna-szakaszra érvényes vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie;
  - 50. életévét betöltött képesített személynek a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzat B3 formátumú érvényes, a jelzett szabályzatban előírt időközönként érvényesített egészségi alkalmassági igazolással kell rendelkeznie;

A magyar Hatóság elismeri a rajnai „Nagy Patent” / „Grande Patente” érvényességét a magyar belvízi utakon, amennyiben az alábbi kiegészítő feltételek teljesülnek:

- a képesítő okmány tulajdonosának a Dunán kívüli magyarországi belvízi utakon való hajózásra jogosító, az e megállapodás 1. számú mellékletében meghatározott vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie. A vonalvizsga kötelezettség alá eső víziutak jegyzékét ennek a megállapodásnak a 2. melléklete tartalmazza;
  - a képesítő okmány tulajdonosának a Duna magyarországi szakaszán történő hajózás esetén, a Dunán történő hajózásra jogosító, Duna menti állam hatósága által kiállított vonalvizsga bizonyítvánnyal kell rendelkeznie;
2. A RHKB határozat elfogadása útján, és figyelemmel a 8. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezésben meghatározott feltételekre 2010. április 1-jétől kezdődő hatállyal elismeri a magyar radar hajóvezetői képesítő okmány érvényességét a Rajnán.

A magyar Hatóság elismeri a rajnai radar hajóvezetői képesítő okmány érvényességét a magyar belvízi utakon, ideértve a Duna magyarországi szakaszát is.

## 2. cikk

### Illetékes hatóságok

1. A „Nagy Patent” / „Grande Patente” és az Iffezheim és a Spijk-i komp közötti Rajnai szakaszra előírt vonalismeretet tanúsító vonalismereti képesítő okmány, valamint a radar hajóvezetői képesítő okmány kiállítására jogosult hatóságok a következők:

Ország	Jogosult hatóság
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Az „A” és „B” kategóriájú hajóvezetői, a magyar víziutakra és a Dunára érvényes vonalismereti, valamint a radar hajóvezetői képesítő okmány kiállítására jogosult magyar hatósági szerv:

Nemzeti Közlekedési Hatóság, l'Autorité Nationale de Transport  
Stratégiai és Módszertani Igazgatóság,  
Hajózási és Légiközlekedési Főosztály,

Levelezési cím:  
1389 Budapest 62. Pf. 102.

Cím:  
1066 Budapest,  
Teréz körút 62.  
Magyarország

Tel: +36 1 815 9646  
Fax: +36 1 815 9659  
e-mail : [hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu](mailto:hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu)

3. A megállapodásban részes felek a megállapodás 6. cikkében szereplő rendelkezésnek megfelelően késedelemmentesen értesítik egymást a képesítő okmányok kiállítására jogosult szervezetet érintő változásokról.
4. A megállapodásban részes felek megállapítván a rajnai és a magyar képesítő okmányok érvényességének meghosszabbítására vonatkozóan, az 50. életévüket betöltött személyek esetében meghatározott feltételek azonosságát, kölcsönösen elfogadják, hogy az egészségi alkalmasságot igazoló a rajnai hajózási képesítésekről szóló szabályzatban meghatározott B3 formátumú nyomtatvány szerinti okiratot a rajnai és a magyar hatóságok egyaránt jogosultak kiállítani.

### **3. cikk**

#### **Együttes részvétellel megtartásra kerülő értekezletek**

Amennyiben szükségesnek mutatkozik a RHKB tagállamaiból való szakértők és magyar szakértők együttes részvételével egyeztető értekezlet létrehozatalát biztosítani kell. A megtartásra kerülő szakértői egyeztető értekezleten a hajóvezetői és a radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismeréséről a RHKB-val megállapodást kötött államok, valamint a RHKB-ban megfigyelői státusszal rendelkező államok és a nemzetközi szervezetek szakértői is részt vehetnek. A szakértői egyeztető értekezletek céljára a logisztikai feltételeket és a szervezési intézkedéseket a RHKB titkársága biztosítja.

A szakértői egyeztető értekezlet feladatai a következők:

- segíteni, hogy a jövőbeni szabályozási változások a különféle szabályozási aktusokban egymással harmonizáljanak;
- a szabályozás alkalmazása kapcsán felmerült nehézségek megvitatása, a szabályozásbeli eltérések felderítése, továbbá a szükséges intézkedések meghatározása;
- az érintett államok hatóságainak együttműködése mellett megvalósuló ellenőrző tevékenység koordinálása;
- a megállapodásban részes államokban bevezetett vizsgáztatási rend összehasonlítása;
- a képesítések harmonizálása, illetve egységesítése.

#### **4. cikk**

##### **A vizsgabizottságok együttes értekezlete**

A rajnai és a magyar vizsgabizottságok a szabályozás alkalmazásának, a vizsgáztatás gyakorlatának megvitatása és tapasztalatcsere, továbbá az esetlegesen felmerülő alkalmazási kérdések vizsgálata és az eljárások közelítése céljából rendszeresen megtartott együttes értekezletek keretében működnek együtt. Ez a fajta együttes értekezlet nyitott lehet a RHKB-val a hajóvezetői és radar hajóvezetői képesítő okmányok kölcsönös elismerése tárgyában megállapodást kötött hatóságok vizsgabizottságának képviselői, valamint a RHKB-ban megfigyelői státusszal rendelkező államok vizsgabizottsága számára.

#### **5. cikk**

##### **Nyugdíjazás, felfüggesztés és hajóvezetői képesítés érvénytelenítése kapcsán történő tájékoztatás**

A rajnai és a magyar hatóságok kölcsönösen és haladéktalanul értesítik egymás hatósági szerveit a képesített személyek nyugdíjazása, felfüggesztése, illetve hajóvezetői képesítés érvénytelenítése, valamint a foglalkozástól való eltiltás kapcsán hozott határozatokról. A jelzett értesítések továbbítása a megállapodás működésének kezdeti időszakában a RHKB Titkársága útján történik. Az ebben a cikkben meghatározott változásokról szóló tájékoztatás elektronikus hírközlési kapcsolat útján is továbbítható.

#### **6. cikk**

##### **A szabályozás módosítása esetén fennálló tájékoztatási és egyeztetési kötelezettség**

A megállapodásban részes felek – az együttes részvétellel megrendezésre kerülő szakértői értekezletektől függetlenül – késedelemmentesen és kölcsönösen tájékoztatják egymást a szabályozási aktusukat érintően tervezett módosításokról. A módosítások elfogadása előtt a felek egyeztetnek, hogy elkerülhető legyen az érintett szabályozások kölcsönös megfelelésségét veszélyeztető szabályozásváltozás. A módosítások elfogadásakor a módosított szabályozást késedelemmentesen továbbítják egymás számára, megadva a hatályba lépés dátumát.

#### **7. cikk**

##### **A kölcsönös elismerés megszűnése**

1. Amennyiben a felek valamelyikének a szabályozásában bekövetkezett módosítás a hajóvezetői vagy a radar hajóvezetői képesítés megszerzésének feltételeiben a megfelelésséget megszüntető változást valósít meg, a felek egyeztető értekezlet keretében tárgyalásos úton keresnek megoldást a nevezett képesítések megfelelésségének fenntartása érdekében.
2. Amennyiben az egyeztetések lezárultával a felek egyikének meggyőződése szerint a szabályozások megfeleléssége már nem áll fenn, az érintett képesítő okmány kölcsönös elismerésről szóló határozat érvényét veszti. Az érvénytelenítésről szóló határozat a másik félnek szóló értesítést követő tizenkét hónap elteltével lép hatályba.



## 8. cikk

### Záró rendelkezések

1. Ez a megállapodás 2010. április 1-én lép hatályba.
2. A felek a másik félhez intézett írásbeli nyilatkozattal mondhatják fel ezt a megállapodást. A megállapodás a felmondó nyilatkozatnak a címzett által történő kézhezvételétől számított 12 hónap elteltével veszti hatályát.
3. A megállapodás nem tekinthető nemzetközi szerződésnek vagy egyezménynek, ami a Magyar Köztársaságnak az állami felelősségét vagy a Rajnai Hajózás Központi Bizottságnak, mint nemzetközi szervezetnek a felelősségét vetné fel.
4. A megállapodás egy-egy eredeti példánya, amelynek francia, német, holland és magyar nyelvű változata egyaránt irányadó, a RHKB főtitkáránál és a Minisztériumnál kerül letéteményezésre.

Budapest, 2009. december 15

Jean-Marie WOEHLING  
főtitkár  
Rajnai Hajózás Központi Bizottsága

Péter HÓNIG  
közlekedési, hírközlési és energiaügyi  
miniszter  
Magyarország

Melléklet 1 : a magyar vonalvizsga bizonyítvány  
Melléklet 2 : a vonalvizsga kötelezettség körébe tartozó magyar víziutak jegyzéke

**Vonalvizsga bizonyítvány, minta**

(A6, 148 x 105 mm)

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
REPUBLIK UNGARN



**VONALVIZSGA BIZONYÍTVÁNY**  
STRECKENZEUGNIS

Nr.....szám

Ez a vonalvizsga bizonyítvány kizárólag a  
.....napján kiállított  
..... számú névre szóló  
hajóvezetői bizonyítvánnyal együtt érvényes  
Dieses Streckzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem  
auf den gleichen Namen lautenden Schifferpatent  
Vom .....Nr.....

előoldal, recto, Vorseite

..... Családi és utónév/Familien- und Vorname	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;">a tulajdonos fényképe  Lichtbild des Inhabers</div>
..... Születési idő/geboren am	
..... Születési hely/geboren in	
jogosult hajót vezetni az alábbi folyamszakaszokon erhält die Erlaubnis zur Fahrt auf der Strecke	
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás helye/Ort der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	..... A kiállítás kelte/Datum der Ausstellung
a ..... fkm és ..... fkm között a von km bis km ..... folyón am Fluß	<b>NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG</b> NATIONALE BEHÖRDE FÜR VERKEHRSWESSEN
	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; text-align: center; width: 60px; margin: 0 auto;">P.H. Siegel</div>
..... Alírás/ Unterschrift	
	..... A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers

hátoldal, verso, Rückseite

## A vonalvizsga kötelezettség körébe tartozó magyar víziutak jegyzéke

### A víziutak osztályozása

Víziút		A víziút szakasza folyamkilométer	A szakasz hossza (km vagy km <sup>2</sup> )	A víziút osztálya az AGN megállapodást kihirdető 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet a nemzetközi jelentőségű víziutakról szóló európai Megállapodás kihirdetéséről
1.	Duna (nemzetközi jelentőségű víziút)	1812-1641	171 (Budapest felett)	VI/B
2.	Duna (nemzetközi jelentőségű víziút)	1641-1433	208 (Budapest alatt)	VI/C
3.	Mosoni-Duna	14-2*	12	III
4.	Mosoni-Duna	2-0*	2	VI/B
5.	Szentendrei-Duna	32-0*	32	IV
6.	Ráckevei-Duna	58-0*	58	III
7.	Sió-csatorna	121-23*	98	IV / időszakos
8.	Sió-csatorna	23-0*	23	IV
9.	Dráva	198-70*	128	II
10.	Tisza	685-612*	73	I
11.	Tisza	612-544*	68	III
12.	Tisza	544-403*	141	III
13.	Tisza	403-254*	149	II
14.	Tisza	254-160*	94	IV
15.	Bodrog	51-0*	51	III
16.	Sebes-Körös	10-0*	10	II
17.	Kettős-Körös	23-0*	23	II
18.	Hármas-Körös	91-0*	91	II
19.	Balaton*			NATURA 2000
20.	Fertő*			NATURA 2000
21.	Velencei*			NATURA 2000
22.	Keleti-főcsatorna	45-0*	45	II
23.	Hortobágy-Berettyó- főcsatorna	7-0*	7	II

#### Megjegyzés

\* a csillaggal jelölt víziutak nem tartoznak az AGN megállapodásban nemzetközi jelentőségű víziútként meghatározott víziutak sorába (a Genfben 1996. január 19-én elfogadott AGN megállapodás szerint)

## **PROTOKOLL 17**

### **Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§ 1.10)**

#### **Beschluss**

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

§ 1.10 Nr. 1 Buchstabe c – Bordbuch, Bescheinigung  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-21).

Die Vorschrift gilt vom 1. April 2010 bis zum 31. März 2013.

## **PROTOKOLL 18**

### **Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (Anlagen 1, 3, 7 und 10)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

zur Ergänzung und Klarstellung bestimmter Vorschriften sowie zur Beseitigung von Unterschieden zwischen den verschiedenen Sprachfassungen,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die Änderungen zu den Anlagen 1, 3, 7 und 10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2011 in Kraft.

#### **Anlage**

**Anlage**

1. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1

**UNTERSCHIEDUNGSBUCHSTABE ODER -BUCHSTABENGRUPPE  
DES LANDES,  
IN WELCHEM DER HEIMAT- ODER REGISTERORT  
DER FAHRZEUGE LIEGT**

(nur Hinweis)

A	:	ÖSTERREICH
B	:	BELGIEN
BG	:	BULGARIEN
BIH	:	BOSNIEN UND HERZEGOWINA
BY	:	WEISSRUSSLAND
CH	:	SCHWEIZ
CZ	:	TSCHECHISCHE REPUBLIK
D	:	DEUTSCHLAND
F	:	FRANKREICH
FI	:	FINNLAND
HR	:	KROATIEN
HU	:	UNGARN
I	:	ITALIEN
L	:	LUXEMBURG
LT	:	LITAUEN
MD	:	REPUBLIK MOLDAVIEN
MLT	:	MALTA
N	:	NIEDERLANDE
NO	:	NORWEGEN
P	:	PORTUGAL
PL	:	POLEN
R	:	RUMÄNIEN
RUS	:	RUSSISCHE FÖDERATION
SE	:	SCHWEDEN
SI	:	SLOVENIEN
SRB	:	SERBIEN
SK	:	SLOWAKEI
UA	:	UKRAINE“

2. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe zu Bild 9 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche und französische Fassung):

”  
§ 3.09 Schleppen  
Nr. 4: Das Fahrzeug als letzte Anhänglänge des Schleppverbandes  
“

- b) Die Angabe zu Bild 10 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche und französische Fassung):

”  
§ 3.09 Schleppen  
Nr. 4: Mehrere Fahrzeuge als letzte Anhänglänge des Schleppverbandes  
“

- c) Die Angabe zu Bild 26 wird wie folgt gefasst:

”  
§ 3.13 Kleinfahrzeuge  
Nr. 1 und 6: Unter Segel und gleichzeitig mit einer Antriebsmaschine fahrend  
“

3. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

- a) Folgende Angaben werden zu Abschnitt I E. angefügt:

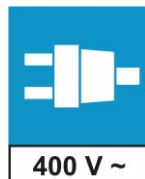
„E. 24 Ohne Inhalt

E.25 Landstromanschluss vorhanden



- b) Folgende Angaben werden zu Abschnitt II Punkt 3 angefügt:

”



Anschluss für 400 V~ vorhanden“

4. *Anlage 10 Seite 1 wird wie folgt gefasst:*

„Page/Seite/Blz. 1

N° d'ordre :  
Laufende Nr.: .....  
Volnummer:

.....  
Typ/Art/Aard

.....  
Nom du bateau/Name des Schiffes/Naam van het schip

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :  
Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer: .....  
Uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepnummer:

Lieu de délivrance :  
Ort der Ausstellung: .....  
Plaats van afgifte:

Date de délivrance :  
Datum der Ausstellung: .....  
Datum van afgifte:

Cachet et signature de l'autorité qui a délivré le présent carnet  
Stempel und Unterschrift der ausstellenden Behörde  
Stempel en ondertekening van de autoriteit die het boek afgeeft

.....“



## PROTOKOLL 19

### Untersuchungsordnung - Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)

#### Beschluss

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

1. § 7.02 Nr. 3 – Steuerhaus, freies Blickfeld  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-24),
2. § 8.02 Nr. 5 – Sicherheitsvorrichtungen  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25),
3. § 9.15 Nr. 9 und 10 – Kabel  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25),
4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmung zu § 9.15 Nr. 10  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-25),
5. Anlage E, 1. Absatz – Bordbuch, einheitliche europäische Schiffsnummer  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-26),
6. Anlage F, Seite 9 – Schifferdienstbuch, einheitliche europäische Schiffsnummer  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-26),
7. Anlage K, Spalte 1 – Bescheinigung Ruhezeit, einheitliche europäische Schiffsnummer  
(angenommen mit Beschluss 2006-II-26).

Die Vorschriften gelten vom 1. April 2010 bis zum 31. März 2013.

## PROTOKOLL 20

### Aufhebung des ADNR – Einführung des ADN auf dem Rhein

Die mit Beschluss 1970-I-20 angenommene Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) trat am 1. April 1971 in Kraft. Sie ersetzte mehrere ältere Regelungen, nämlich

- a) die Bestimmungen über die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rhein, angenommen und in Kraft getreten durch Beschluss II vom 4. August 1893, zuletzt geändert durch Beschluss 1969-II-31,
- b) die Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein, angenommen mit Beschluss XVIII vom 2. Oktober 1899, in Kraft getreten durch Beschluss VI vom 11. Mai 1900, zuletzt geändert durch Beschluss 1970-I-24,
- c) die Internationale Verordnung über die Beförderung flüssiger Brennstoffe auf Binnenwasserstraßen (so genannte I.V. des Haager Abkommens), angenommen durch Beschluss 1939-II-8, in Kraft getreten durch Beschluss 1947-IV-4, zuletzt geändert durch Beschluss 1970-I-22.

Die Grundlage des ADNR ist die Resolution Nr. 206 des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa vom 24. Januar 1964, die den Regierungen und den internationalen Flusskommissionen empfiehlt, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, damit die Beförderung gefährlicher Güter gemäß den Bedingungen der Anlagen A und B (ADN) dieser Resolution erfolgt.

Bei der Verabschiedung des ADNR empfahl die ZKR den Regierungen der Rheinuferstaaten und Belgien, die Gültigkeit des ADNR auf die anderen mit dem Rhein verbundenen Binnenwasserstraßen auszuweiten. Deutschland und die Niederlande haben den Anwendungsbereich des ADNR auf ihre gesamten Netze ausgedehnt. Frankreich hat dies inzwischen auch getan.

Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Europa wie auch – mit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals – im Bereich der Binnenschifffahrt veranlassten Deutschland 1993 dazu, für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen die Anwendung einer einheitlichen und verbindlichen Regelung vorzuschlagen und dafür aufgrund seines gesamteuropäischen geografischen Anwendungsbereichs das ADN, die Regelung der UN-ECE, zu verwenden – unter Beibehaltung des Sicherheitsniveaus des ADNR.

Der deutsche Vorschlag wurde von der ZKR geprüft. Diese richtete 1995 an den Binnenverkehrsausschuss der UN-ECE eine Erklärung mit dem Ziel, eine internationale Arbeitsgruppe einzuberufen und diese mit der Erarbeitung eines harmonisierten europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zu beauftragen.

Der Binnenverkehrsausschuss billigte diesen Vorschlag und die Arbeiten der einberufenen internationalen Arbeitsgruppe führten zur Unterzeichnung des ADN-Übereinkommens am 26. Mai 2000. Das ADN-Übereinkommen trat am 29. Februar 2008 in Kraft. Von 2000 bis 2009 wurde die dem Übereinkommen als Anlage beigefügte Verordnung aktualisiert und dem ADNR angeglichen. Diese beigefügte aktualisierte Verordnung trat am 28. Februar 2009 in Kraft.

Die Europäische Kommission erklärte ihrerseits für die gemeinschaftlichen Beförderungen das ADR-Übereinkommen für die Beförderung auf der Straße (Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994) und die RID-Verordnung für die Eisenbahnbeförderung (Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996) für verbindlich. Um eine für alle Aspekte des Gefahrguttransports im Binnenland geltende Regelung zu schaffen, wurden die genannten Richtlinien durch eine einzige Richtlinie ersetzt, die auch Vorschriften für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen enthält: die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008. Aufgrund dieser Richtlinie wird die ADN-Verordnung spätestens am 30. Juni 2011 für die Binnenschifffahrt gelten.

Angesichts dieser Entwicklung beschloss die ZKR, die ADN-Verordnung unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Mannheimer Akte auf den Rhein umzusetzen, ihre Arbeitsgruppe Beförderung gefährlicher Güter aufzulösen und die Aufgaben des Ausschusses für gefährliche Güter, der beibehalten wird, neu festzulegen.

Mit Beschluss 2008-I-26 wurde die Arbeitsgruppe Beförderung gefährlicher Güter aufgelöst und die Aufgaben des Ausschusses neu festgelegt.

Der folgende Beschluss hat zum Ziel, das ADNR aufzuheben und es durch die dem ADN-Übereinkommen als Anlage beigefügte Verordnung zu ersetzen, sowie die Folgeänderungen in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zu billigen.

### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschiffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll,

in Anbetracht dessen, dass die dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) als Anlage beigefügte Verordnung am 28. Februar 2009 in Kraft getreten ist und die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft verpflichtet sind, diese Verordnung auf die Beförderung auf Binnenwasserstraßen nach Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 anzuwenden,

erfreut darüber, dass die Mitgliedstaaten der ZKR, die Vertragspartei des ADN-Übereinkommens geworden sind, die in Artikel 14 des Übereinkommens vorgesehene Erklärung, deren Wortlaut mit Beschluss 2000-I-4 gemeinsam festgelegt wurde, abgegeben und dabei bestimmt haben, dass die Anwendung des ADN auf den Rhein davon abhängig gemacht wird, dass die nach dem Statut des Rheinschiffahrtsregimes vorgeschriebenen Verfahrensregeln eingehalten werden,

beschließt mit Wirkung zum 1. Januar 2011

- die mit Beschluss 2001-II-27 (I) angenommene Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in ihrer geänderten Fassung und
- das mit Beschluss 2001-II-27 (III) angenommene Verfahren für die Zulassung der Beförderung in Tankschiffen von Stoffen, die noch nicht in 3.2 Tabelle C ADNR aufgenommen worden sind, in seiner geänderten Form

aufzuheben,

beschließt, dass die dem ADN-Übereinkommen als Anlage beigefügte Verordnung für den Rhein unter Berücksichtigung der diesem Beschluss als Anlage 1 beigefügten Bestimmungen ab 1. Januar 2011 gelten wird,

beauftragt das Sekretariat, dafür Sorge zu tragen, dass die in der Anlage des ADN-Übereinkommens genannte Verordnung in deutscher, französischer und niederländischer Sprache veröffentlicht wird,

beschließt die Folgeänderungen in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die als Anlage 2 zu diesem Beschluss aufgeführt sind. Diese Folgeänderungen treten am 1. Januar 2011 in Kraft.

## Anlage 1

### Anwendung auf dem Rhein der dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN)

Auf dem Rhein ist die ADN-Verordnung als eine Verordnung gemäß Artikel 1 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte zu betrachten.

Auf dem Rhein ist die ADN-Verordnung unter Berücksichtigung folgender Bestimmungen anzuwenden:

ADN-Verordnung	Gegenstand	Anwendungsbestimmung
1.5	Sonderregelungen, Abweichungen	Abweichungen, die im Rahmen des ADNR auf Grund von Empfehlungen der ZKR zugelassen worden sind, bleiben weiterhin gültig.
1.6.7.2.2	Allgemeine Übergangsbestimmungen für Tankschiffe	Die allgemeinen Übergangsbestimmungen werden durch die im Anhang aufgeführten Bestimmungen ergänzt.
1.16.2.1 8.1.8.3	Erteilung und Anerkennung der Zulassungszeugnisse	Die Mitgliedstaaten der ZKR vereinbaren, dass das in 1.16.1 genannte Zulassungszeugnis von der zuständigen Behörde eines beliebigen Mitgliedstaates, der auch Vertragspartei des ADN-Übereinkommens ist, erteilt werden kann.
7.1.5.0.5 7.2.5.0.3	Abweichungen zur Bezeichnung mit blauen Kegeln oder Lichtern	Auf dem Rhein werden keine in 7.1.5.0.5 und 7.2.5.0.3 genannten Abweichungen zugelassen.
7.1.5.1 7.2.5.1	Beförderungsart	Auf dem Rhein dürfen Schiffe, die gefährliche Güter befördern oder nicht entgast sind, nicht in Schubverbänden enthalten sein, deren Abmessungen 195 x 24 m überschreiten.

## Anhang

Folgende Übergangsbestimmungen gelten bei der Beförderung nachstehender Stoffe:

Folgende Stoffe dürfen in Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 6 kPa (0,06 bar) (Prüfdruck der Ladetanks von 10 kPa (0,10 bar)) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N offen, ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung oder ein Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.
- Die nachstehend aufgeführten Schiffe hatten am 31.12.1986 eine Sondergenehmigung für bestimmte Stoffe und sind auf Grund ihrer Bauweise, d. h. mit Doppelböden und Wallgängen zugelassen für die Beförderung von den in der separaten Liste aufgenommenen Stoffen.

Schiffsname	Amtliche Schiffsnummer	Stoffliste Nummer
T.M.S. EVA M	600 3995	3
T.M.S. PRIMAZEE	231 4207	4
T.M.S. PIZ LOGAN	700 1829	2
T.M.S. STOLT MADRID	232 6328	1
T.M.S. STOLT OSLO	232 6324	1

Folgende Stoffe dürfen in Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 10 kPa (0,10 bar) (Prüfdruck der Ladetank von 65 kPa (0,65 bar)) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N offen, ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung oder ein Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.  
Wenn das Hochgeschwindigkeitsventil umgebaut wird auf 50 kPa (0,50 bar), dürfen alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C ein Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 50 kPa (0,50 bar) gefordert wird, befördert werden.
- Das nachstehend aufgeführte Schiff hatte am 31.12.1986 eine Sondergenehmigung für bestimmte Stoffe und ist auf Grund seiner Bauweise, d. h. mit Doppelböden und Wallgängen zugelassen für die Beförderung von in der separaten Liste aufgenommenen Stoffe.

Schiffsname	Amtliche Schiffsnummer	Stoffliste Nummer
T.M.S. EILTANK 9	430 4830	5

Folgende Stoffe dürfen in Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 9 kPa (0,09 bar) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N oder ein Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.

Folgende Stoffe dürfen in Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 35 kPa (0,35 bar) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N oder ein Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von höchstens 35 kPa (0,35 bar) gefordert wird.  
Wenn das Hochgeschwindigkeitsventil umgebaut wird auf 50 kPa (0,50 bar), dürfen alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C ein Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 50 kPa (0,50 bar) gefordert wird, befördert werden.

**Stoffliste Nummer 1:**

UN-Nummer	Klasse und Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Benennung und Beschreibung
1114	3, F1	II	BENZEN
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYD, STABILISIERT
1203	3, F1	II	BENZIN MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1218	3, F1	I	ISOPREN, STABILISIERT
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1267	3, F1	I	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1267	3, F1	II	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1268	3, F1	I	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1268	3, F1	II	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1578	6.1, T2	II	CHLORNITROBENZENE, FEST, GESCHMOLZEN (p-CHLORNITROBENZEN)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLORBENZEN
1593	6.1, T1	III	DICHLORMETHAN (Methylenchlorid)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAN
1710	6.1, T1	III	TRICHLORETHYLEN
1750	6.1, TC1	II	CHLORESSIGSÄURE, LÖSUNG
1831	8, CT1	I	SCHWEFELSÄURE, RAUCHEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLORKOHLENSTOFF
1863	3, F1	I	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1863	3, F1	II	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLORETHYLEN
1993	3, F1	I	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1993	3, F1	II	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRIL
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2312	6.1, T1	II	PHENOL, GESCHMOLZEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBTAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGER, ORGANISCHER, FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (1,1,2-Trichlorethan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALKOHOL
3295	3, F1	I	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
3295	3, F1	II	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
3455	6.1, TC2	II	CRESOLE, FEST, GESCHMOLZEN

**Stoffliste Nummer 2:**

UN-Nummer	Klasse und Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Benennung und Beschreibung
1114	3, F1	II	BENZEN
1129	3, F1	II	BUTYRALDEHYDE (n-BUTYRALDEHYD)
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1203	3, F1	II	BENZIN MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1267	3, F1	II	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1268	3, F1	II	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1578	6.1, T2	II	CHLORNITROBENZENE, FEST, GESCHMOLZEN (p-CHLORNITROBENZEN)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLORBENZEN
1593	6.1, T1	III	DICHLORMETHAN (Methylenchlorid)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAN
1662	6.1, T1	II	NITROBENZEN
1710	6.1, T1	III	TRICHLORETHYLEN
1750	6.1, TC1	II	CHLORESSIGSÄURE, LÖSUNG
1831	8, CT1	I	SCHWEFELSÄURE, RAUCHEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLORKOHLENSTOFF
1863	3, F1	II	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLORETHYLEN
1917	3, F1	II	ETHYLACRYLAT, STABILISIERT
1993	3, F1	II	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4- DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2312	6.1, T1	II	PHENOL, GESCHMOLZEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBTAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGER, ORGANISCHER, FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (1,1,2 -Trichlorethan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALKOHOL
3295	3, F1	II	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN

**Stoffliste Nummer 3:**

UN-Nummer	Klasse und Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Benennung und Beschreibung
1106	3, FC	II	AMYLAMINE (n-AMYLAMIN)
1114	3, F1	II	BENZEN
1129	3, F1	II	BUTYRALDEHYDE (n-BUTYRALDEHYD)
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYD, STABILISIERT
1184	3, FT1	II	ETHYLENDICHLORID (1,2-Dichlorethan)
1203	3, F1	II	BENZIN MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1267	3, F1	II	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1268	3, F1	II	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1275	3, F1	II	PROPIONALDEHYD
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1279	3, F1	II	1,2-DICHLORPROPAN oder PROPYLENDICHLORID
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1547	6.1, T1	II	ANILIN
1578	6.1, T2	II	CHLORNITROBENZENE, FEST, GESCHMOLZEN (p-CHLORNITROBENZEN)
1593	6.1, T1	III	DICHLORMETHAN (Methylenchlorid)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAN
1662	6.1, T1	II	NITROBENZEN
1710	6.1, T1	III	TRICHLORETHYLEN
1750	6.1, TC1	II	CHLORESSIGSÄURE, LÖSUNG
1831	8, CT1	I	SCHWEFELSÄURE, RAUCHEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLORKOHLSTOFF
1863	3, F1	II	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLORETHYLEN
1917	3, F1	II	ETHYLACRYLAT, STABILISIERT
1993	3, F1	II	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN
2078	6.1, T1	II	TOLUYLENDIISOCYANAT (und isomere Gemische) (2,4-TOLUYLENDIISOCYANAT)
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRIL
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2312	6.1, T1	II	PHENOL, GESCHMOLZEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBTAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGER, ORGANISCHER, FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (1,1,2-Trichlorethan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALKOHOL
3295	3, F1	II	KOHLWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN
3455	6.1, TC2	II	CRESOLE, FEST, GESCHMOLZEN



**Stoffliste Nummer 4:**

UN- Nummer	Klasse und Klassifizierungs- code	Verpackungs- gruppe	Benennung und Beschreibung
1106	3, FC	II	AMYLAMINE (n-AMYLAMIN)
1114	3, F1	II	BENZEN
1129	3, F1	II	BUTYRALDEHYDE (n-BUTYRALDEHYD)
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYD, STABILISIERT
1203	3, F1	II	BENZIN MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1267	3, F1	II	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1268	3, F1	II	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1275	3, F1	II	PROPIONALDEHYD
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1279	3, F1	II	1,2-DICHLORPROPAN oder PROPYLENDICHLORID
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1863	3, F1	II	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1917	3, F1	II	ETHYLACRYLAT, STABILISIERT
1993	3, F1	II	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4- DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBTAN)
3295	3, F1	II	KOHLLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN

**Stoffliste Nummer 5:**

UN- Nummer	Klasse und Klassifizierungs- code	Verpackungs- gruppe	Benennung und Beschreibung
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1218	3, F1	I	ISOPREN, STABILISIERT
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1547	6.1, T1	II	ANILIN
1750	6.1, TC1	II	CHLORESSIGSÄURE, LÖSUNG
1831	8, CT1	I	SCHWEFELSÄURE, RAUCHEND
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBTAN)
3446	6.1, T2	II	NITROTOLUENE, FEST, GESCHMOLZEN (o-NITROTOLUEN)

## Anlage 2

### Folgeänderungen in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

#### A. Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. § 1.01 Buchstabe aa) wird wie folgt gefasst:

„aa) „ADN“ die dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN), in der jeweils aktuellen Fassung;“.

2. § 1.10 Nr. 1 Buchstabe t) wird wie folgt gefasst:

„t) die nach ADN Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 erforderlichen Urkunden;“.

3. § 3.14 wird wie folgt geändert:

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

„1. Fahrzeuge in Fahrt, die bestimmte entzündbare Stoffe nach ADN befördern, müssen außer der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach ADN Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 führen;“.

b) Nummer 2, einleitender Satz, wird wie folgt gefasst:

„2. Fahrzeuge in Fahrt, die bestimmte gesundheitsschädliche Stoffe nach ADN befördern, müssen außer der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach ADN Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 führen;“.

c) Nummer 3, einleitender Satz, wird wie folgt gefasst:

„3. Fahrzeuge in Fahrt, die bestimmte explosive Stoffe nach ADN befördern, müssen außer der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung folgende Bezeichnung nach ADN Unterabschnitt 7.1.5.0 oder 7.2.5.0 führen;“.

d) *Nummer 7 wird wie folgt gefasst:*

„7. Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach Nummer 1, 2 oder 3 führen müssen, jedoch nach ADN Abschnitt 8.1.8 ein Zulassungszeugnis besitzen und die Sicherheitsbestimmungen einhalten, die für ein Fahrzeug nach Nummer 1 gelten, können bei der Annäherung an Schleusen die Bezeichnung nach Nummer 1 führen, wenn sie zusammen mit einem Fahrzeug geschleust werden wollen, das die Bezeichnung nach Nummer 1 führen muss.“.

4. *§ 6.28 Nr. 9 wird wie folgt gefasst:*

„9. Fahrzeuge und Verbände, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 oder 3 führen, werden allein geschleust.

Davon ausgenommen sind Trockengüterschiffe nach ADN, die ausschließlich Container, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC), Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks nach ADN Unterabschnitt 7.1.1.18 befördern und die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 führen. Diese können zusammen, oder mit Trockengüterschiffen, die ausschließlich Container, Großpackmittel (IBC), Großverpackungen, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC), Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks nach ADN Unterabschnitt 7.1.1.18 befördern und die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen, oder mit den in § 3.14 Nr. 7 genannten Fahrzeugen geschleust werden. Zwischen Bug und Heck der gemeinsam geschleusten Fahrzeuge muss ein Mindestabstand von 10 m eingehalten werden.“

5. *§ 7.07 Nr. 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*

„b) für Fahrzeuge, die diese Bezeichnung nicht führen, jedoch nach ADN Abschnitt 8.1.8 ein Zulassungszeugnis besitzen und die Sicherheitsbestimmungen einhalten, die für ein Fahrzeug nach § 3.14 Nr. 1 gelten.“

6. *§ 11.02 Nr. 3 Tabelle Punkt 3.5 Buchstabe e, bb wird wie folgt gefasst:*

„bb)wenn er keine gefährlichen Güter mitführt, für deren Beförderung ein Zulassungszeugnis nach ADN erforderlich ist;“.

7. § 12.01 wird wie folgt geändert:

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

„1. Die Schiffsführer von Fahrzeugen, die dem ADN unterliegen, von Tankschiffen, von Fahrzeugen, die mehr als 20 Container befördern, von Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m, von Verbänden, Kabinenschiffen, Seeschiffen und Sondertransporten nach § 1.21 müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 6 genannten Strecken auf dem bekannt gegebenen Kanal melden und folgende Angaben machen:“

b) Nummer 1 Buchstabe l, einleitender Satz, wird wie folgt gefasst:

„l) bei Gefahrgütern nach ADN:“

c) Nummer 3, 2. Spiegelstrich, wird wie folgt gefasst:

„- Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, unabhängig von der Anzahl der Container.“

d) Nummer 6 Buchstabe c, 1. und 2. Spiegelstrich, wird wie folgt gefasst:

„- auf der Strecke nach Buchstabe a brauchen sich Verbände, die nicht dem ADN unterliegen, nicht zu melden;  
- auf der Strecke nach Buchstabe b sind von den Verbänden, die nicht dem ADN unterliegen, nur solche zu melden, deren Länge 140 m und deren Breite 15 m überschreiten und auf der Strecke nach Buchstabe c nur solche, deren Länge 110 m oder deren Breite 12 m überschreiten;“

8. § 15.01 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) „Restladung“: Flüssige Ladung, die nach dem Löschen ohne Einsatz eines Nachlenzsystems nach ADN als Rückstand im Ladetank und im Leitungssystem verbleibt sowie Trockenladung, die nach dem Löschen ohne den Einsatz von Besen, Kehrmaschinen oder Vakuumreiniger als Rückstand im Laderaum verbleibt. Verpackungs- und Stauhilfsmittel sind der Ladung zuzurechnen.“

b) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) „Ladungsrückstände“: Flüssige Ladung, die nicht durch das Nachlenzsystem nach ADN aus dem Ladetank und dem Leitungssystem entfernt werden kann sowie trockene Ladung, die nicht durch den Einsatz von Kehrmaschinen oder Besen aus dem Laderaum entfernt werden kann.“

c) *Buchstabe f wird wie folgt gefasst:*

„f) „Feingelenzter Ladetank“: Ein Ladetank, aus dem die Restladung entfernt worden ist (z.B. durch das Nachlenzsystem nach ADN), und der nur noch Ladungsrückstände enthält.“

9. *Anlage 3 wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu den Bildern 27a und b wird wie folgt gefasst:*

„§ 3.14 Fahrzeuge bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter  
Nr. 1: Bestimmte entzündbare Stoffe nach ADN“

b) *Die Angabe zu den Bildern 28a und b wird wie folgt gefasst:*

„§ 3.14 Fahrzeuge bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter  
Nr. 2: Bestimmte gesundheitsschädliche Stoffe nach ADN“

c) *Die Angabe zu Bild 29 wird wie folgt gefasst:*

„§ 3.14 Fahrzeuge bei Beförderung bestimmter gefährlicher Güter  
Nr. 3: Bestimmte explosive Stoffe nach ADN“

## **B. Rheinschiffsuntersuchungsordnung**

1. *§ 1.01 wird wie folgt geändert:*

*Nummer 91 wird wie folgt angefügt:*

„91 „ADN“ die dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN), in der jeweils aktuellen Fassung;“.

2. *§ 1.02 Nr. 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*

„b) Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach dem ADN verfügen;“.

3. § 22a.04 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Berechnungen nach den in Teil 9 ADN vorgeschriebenen Verfahren zur Leckstabilitätsrechnung ein positives Ergebnis haben.“

b) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„8. Der rechnerische Nachweis nach den Nummern 2 bis 5 gilt als erbracht, wenn Leckstabilitätsrechnungen nach Teil 9 ADN mit positivem Ergebnis vorgelegt werden.“

4. § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) als Doppelhüllenschiffe nach ADN gebaut sein. Motorschiffe müssen den Absätzen 9.1.0.91 bis 9.1.0.95, Tankschiffe den Absätzen 9.3.2.11.7 und 9.3.2.13 bis 9.3.2.15 des Teils 9 des ADN entsprechen;“

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

Die Angabe zu § 20.01 wird wie folgt gefasst:

„20.01	§§ 7.01 Nr. 2; 8.05 Nr. 13 und 8.10	Für Seeschiffe, die nicht für die Beförderung von Gütern nach dem ADN bestimmt sind und deren Kiel vor dem 1.10.1987 gelegt wurde: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“
--------	-------------------------------------	---

6. § 24.09 wird wie folgt angefügt

**„§ 24.09**

*Übergangsbestimmungen zum Ersatz des ADNR durch das ADN*

Zulassungszeugnisse, die gemäß der mit Beschluss 2001-II-27 gebilligten Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), erteilt wurden und deren Ablaufdatum nicht überschritten ist, gelten als in § 1.02 Nr. 2 Buchstabe b genannte Zulassungszeugnisse nach ADN.“

7. Anlage A Nr. 17, einleitender Satz, wird wie folgt gefasst:

„17<sup>a)</sup> Das Schiff besitzt ein Zulassungszeugnis, ausgestellt nach Maßgabe der Vorschriften des ADN“.

8. Anlage D wird wie folgt gefasst:

"Anlage D  
(Muster)

**Vorläufiges Schiffsattest**  
Nr. ....

1. Name des Fahrzeuges	2. Art des Fahrzeuges	3. Einheitliche europäische Schiffsnummer															
4. Name und Adresse des Eigners																	
5. Länge L/ L <sub>wl</sub> *) ..... Anzahl Fahrgäste ..... Anzahl Betten *) .....																	
6. Besatzung: .....																	
6.1 Das Fahrzeug ist geeignet für die Betriebsform A1 <sup>*)</sup> , A2 <sup>*)</sup> , B <sup>*)</sup> .																	
6.2 Ausrüstung des Schiffes nach § 23.09 Das Schiff erfüllt*) / erfüllt nicht*) § 23.09 Nr. 1.1*) / § 23.09 Nr. 1.2*). Die Mindestbesatzung muss nach § 23.13 wie folgt erhöht <sup>*)</sup> / nicht erhöht <sup>*)</sup> werden:																	
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">Betriebsform</th> </tr> <tr> <th>A<sub>1</sub></th> <th>A<sub>2</sub></th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Matrose .....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Ersatz Matrose durch Matrosen-Motorwart .....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> <td style="padding: 2px;">.....</td> </tr> </tbody> </table>				Betriebsform			A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B	Matrose .....	.....	.....	.....	Ersatz Matrose durch Matrosen-Motorwart .....	.....	.....	.....
	Betriebsform																
	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	B														
Matrose .....	.....	.....	.....														
Ersatz Matrose durch Matrosen-Motorwart .....	.....	.....	.....														
Bemerkungen und besondere Auflagen: ..... .....																	
6.3 Mindestbesatzung nach § 23.14. .... .....																	
7. Flüssiggasanlage(n) Die Bescheinigung ist gültig bis zum .....																	
8. Besondere Bedingungen:																	
9. Beförderung gefährlicher Güter siehe vorläufiges Zulassungszeugnis <sup>*)</sup>																	
10. Gültigkeit Das vorläufige Schiffsattest ist gültig bis für die Fahrt <sup>*)</sup> / für eine einmalige Fahrt <sup>*)</sup> (Datum) auf dem Rhein <sup>*)</sup> von ..... bis ..... <sup>*)</sup> .....																	
11. ...., ..... Ort Datum Ort Datum ..... Zuständige Behörde für das vorläufige Zulassungszeugnis Untersuchungskommission Siegel ..... Siegel ..... Unterschrift Unterschrift																	

\*) Nichtzutreffendes streichen

"



9. *Anlage M, Teil III, § 9, Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) die Kabel und deren Verlegung entsprechen den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und gegebenenfalls des ADN;“.

#### **PROTOKOLL 21**

##### **Der Rhein als Schifffahrtsstraße**

Kein Beschluss.

#### **PROTOKOLL 22**

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

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

##### **Anlagen**

(gesondert)

### **PROTOKOLL 23**

#### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2008**

##### **Beschluss**

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2008.

### **PROTOKOLL 24**

#### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2008**

##### **Beschluss**

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2008. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

### **PROTOKOLL 25**

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

##### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2009 und vom 31. Dezember 2009 auf den 1. Januar 2010 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2009 sowie vom 31. Dezember 2009 auf den 1. Januar 2010 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

## **PROTOKOLL 26**

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

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2010 bis 31. Dezember 2010 keine Einwände hervorruft.

## **PROTOKOLL 27**

### **Pressemitteilung**

#### **Beschluss**

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

## **PROTOKOLL 28**

### **Zeitpunkt der nächsten Sitzung**

#### **Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 2. Juni 2010, in Straßburg, statt.

\*\*\*