

ZENTRAL-  
KOMMISSION  
FÜR DIE  
RHEINSCHIFF-  
FAHRT



**HERBSTSITZUNG 2014**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2014 - II)**

**Straßburg, den 4. Dezember 2014**



ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (14) 2 endg.

**HERBSTSITZUNG 2014**

**ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2014-II)**

**Straßburg, den 4. Dezember 2014**



# INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>I. Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung</b>	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung .....	1
<b>II. Allgemeine Fragen</b>	
Protokoll 2: Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	1
Protokoll 3: Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen.....	1
Protokoll 4: Jubiläumsveranstaltungen .....	1
Protokoll 5: Neugestaltung der visuellen Identität der ZKR.....	1
Protokoll 6: Einräumung des Beobachterstatus für zwischenstaatliche Organisationen an die Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR).....	2
Protokoll 7: Anerkennung nichtstaatlicher Verbände: Europäischer Sportschiffahrtsverband (EBA) .....	2
Protokoll 8: Anerkennung nichtstaatlicher Verbände: Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT).....	3
<b>III. Rechtsfragen</b>	
Protokoll 9: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	3
<b>IV. Wirtschaftsaspekte</b>	
Protokoll 10: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	3
<b>V. Schifferpatente und Besatzungen</b>	
Protokoll 11: Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an der Schifferschule von Děčín (Tschechische Republik) und Annahme der Verwaltungsvereinbarung .....	20
Protokoll 12: Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an der Schifferschule CERONAV (Rumänien) und Annahme der Verwaltungsvereinbarung .....	41
Protokoll 13: Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV.....	62

	Seite
<b>VI. Schifffahrtsregeln</b>	
Protokoll 14: Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (Inhaltsverzeichnis und § 1.07 Nummer 4).....	65
<b>VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe</b>	
Protokoll 15 : Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01).....	70
<b>VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen</b>	
Protokoll 16 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen.....	72
<b>IX. Der Rhein als Schifffahrtsstraße</b>	
Protokoll 17 : Gleichwertige Wasserstände (GIW) des Rheins 2012 (2002-II-26, 2012-II-18).....	72
Protokoll 18 : Instandsetzungsarbeiten an der Staustufenkette Neder-Rijn und Lek.....	76
Protokoll 19 : Herstellung und Sicherung von Kiesflächen am Rhein (Rhein-km 348,6 bis 350,1) .....	80
Protokoll 20 : Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten .....	82
<b>X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften</b>	
Protokoll 21 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften .....	84
<b>XI. Haushalt und Verwaltung</b>	
Protokoll 22 : Haushalt der Zentralkommission für 2015 .....	125
Protokoll 23 : Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2013 .....	125
Protokoll 24: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2013.....	125
Protokoll 25 : Abkommen über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsberichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR).....	125
Protokoll 26 : Änderung der Personalordnung aufgrund der Einführung eines Beschwerdeverfahrens für die Bediensteten der ZKR.....	131

	Seite
Protokoll 27 : Revision des Stellenplans des Sekretariats.....	148
Protokoll 28 : Verlängerung des Mandats des Chefingenieurs.....	150

## **XII. Verschiedenes**

Protokoll 29 : 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 .....	150
Protokoll 30 : Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden.....	150
Protokoll 31 : Pressemitteilung.....	150
Protokoll 32 : Zeitpunkt der nächsten Sitzung .....	150





## ***ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2014 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE***

---

### **PROTOKOLL 1**

#### **Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 2**

#### **Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 3**

#### **Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 4**

#### **Jubiläumsveranstaltungen**

Kein Beschluss.

### **PROTOKOLL 5**

#### **Neugestaltung der visuellen Identität der ZKR**

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 6**

### **Einräumung des Beobachterstatus für zwischenstaatliche Organisationen an die Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

im Bewusstsein der gemeinsamen Interessen der Zentralkommission und der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes,

unter Bezugnahme auf Artikel 44 quinquies der Revidierten Rheinschiffahrtsakte,

unter Hinweis auf Beschluss 2001-I-3-II, durch den der Beobachterstatus für Regierungsorganisationen eingeführt worden ist,

bekundet ihren Wunsch, ihre Zusammenarbeit mit der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes zu vertiefen,

nachdem sie über den Gedankenaustausch zwischen ihrem Generalsekretär und dem Exekutivsekretär der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes informiert worden ist,

erklärt sich einverstanden damit, der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheins den Beobachterstatus für Regierungsorganisationen einzuräumen,

ermächtigt ihr Sekretariat die praktischen Modalitäten dieser Zusammenarbeit gemeinsam mit dem Sekretariat der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes festzulegen.

## **PROTOKOLL 7**

### **Anerkennung nichtstaatlicher Verbände: Europäischer Sportschiffahrtsverband (EBA)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

unter Bezugnahme auf den Anerkennungsantrag des Europäischen Sportschiffahrtsverbands (EBA) vom 6. Juli 2014, mit dem dieser sich zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes verpflichtet,

angesichts der Tatsache, dass der EBA auf europäischer Ebene repräsentativ ist und repräsentative Organisationen der Sportschiffahrt in Europa vereinigt,

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

- Förderung der Binnenschiffahrt;
- nachhaltige Verbesserung der Sicherheitsstandards;
- Begrenzung aller durch die Binnenschiffahrt verursachten Schadstoffemissionen;

beauftragt ihren Generalsekretär, dem EBA diesen Beschluss zu übermitteln.

## **PROTOKOLL 8**

### **Anerkennung nichtstaatlicher Verbände: Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

unter Bezugnahme auf den Anerkennungsantrag der Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT) vom 14. August 2014, mit dem diese sich zur Einhaltung der Regeln für den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbandes verpflichtet,

angesichts der Tatsache, dass die CEMT auf europäischer Ebene repräsentativ ist und insbesondere Vereinigungen des Maschinenbaus und des Schiffbaus verschiedener europäischer Länder vereinigt;

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

- Förderung der Binnenschifffahrt;
- nachhaltige Verbesserung der Sicherheitsstandards im Bereich der Binnenschifffahrt;
- Förderung technischer Neuerungen im Bereich der Binnenschifffahrt;
- Durchführung von Untersuchungen zur technologischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Binnenschifffahrt;
- Begrenzung aller durch die Binnenschifffahrt verursachten Schadstoffemissionen;
- Verbesserung des Images der Binnenschifffahrt;

beauftragt ihren Generalsekretär, der CEMT diesen Beschluss zu übermitteln.

## **PROTOKOLL 9**

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

Kein Beschluss.

## **PROTOKOLL 10**

### **Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2014 und den Ausblick auf 2015.

#### **Anlage**

**Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage  
der Rheinschifffahrt in der ersten Hälfte des Jahres 2014 und Ausblick auf das Jahr 2015**

**I. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesamtes Beförderungsaufkommen**

Die konjunkturelle Erholung in Europa, die sich in 2013 abzeichnete, kam im Jahre 2014 zu einem unerwarteten Stillstand. In Deutschland gab es im zweiten Quartal einen überraschenden Rückgang des realen BIP um 0,2 % gegenüber dem Vorquartal. In Frankreich und Italien stagnierte das reale BIP. Die Ursachen für diese Schwäche sind nicht eindeutig geklärt. Von Bedeutung dürfte aber die Krise in der Ukraine sein, die zu Unsicherheiten, was die Energieversorgung Europas angeht, geführt hat.<sup>1</sup>

Sämtliche Konjunkturprognosen mussten in der zweiten Jahreshälfte 2014 nach unten revidiert werden.<sup>2</sup> Für das kommende Jahr ist in Europa mit einer schwachen Erholung zu rechnen, die vor allem vom steigenden Außenhandel ausgehen sollte. Zweifelsohne stellt aber die Krise in der Ukraine ein schwelendes Konjunkturrisiko für Europa dar, das im Falle einer politischen Eskalation weitreichende negative Folgen für die Wirtschaft in Europa hätte. Weitere Risiken ergeben sich aus einem möglichen Rückfall Italiens und anderer südlicher Euro-Länder in die Rezession.<sup>3</sup>

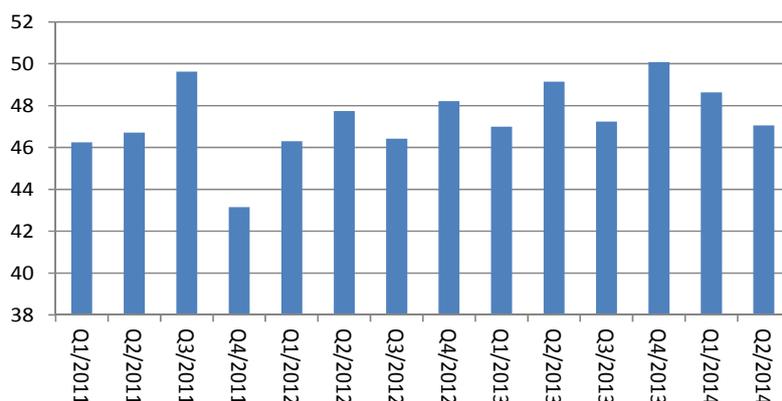
**Tabelle 1: Reales BIP, Importe und Exporte für den Euroraum incl. Prognosen**

Veränderungsrate (%)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Reales BIP	3.2	3.0	0.3	-4.4	1.9	1.5	-0.6	-0.4	0.8	1.3	1.6
Importe	8,5	6,4	0,5	-11,3	9,7	4,3	-0,9	0,5	3,4	3,8	4,5
Exporte	8.8	6.7	0.8	-12.5	11.3	6.5	2.2	1.8	3.5	4.3	4.6

Quelle: International Monetary Fund (IMF), World Economic Outlook Database / Oktober 2014

Der Güterverkehr auf dem Rhein wurde im ersten Halbjahr 2014 von dieser konjunkturellen Schwäche erfasst. Die transportierte Gütermenge ging im ersten und zweiten Quartal jeweils um 3 % zurück (gegenüber dem Vorquartal).

**Abb. 1: Güterbeförderung auf dem Rhein nach Quartalen (2011-2014)**



Quellen : Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

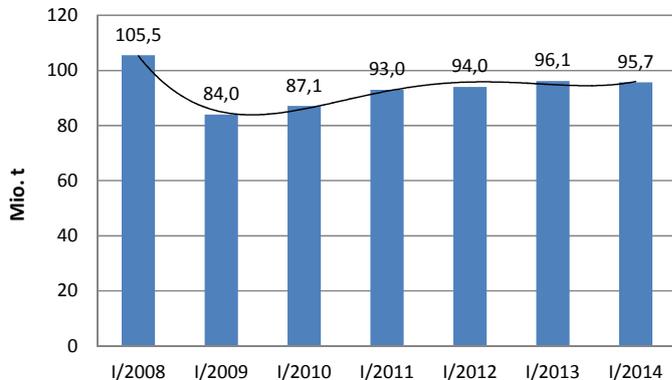
<sup>1</sup> Siehe: Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel (IfW), Deutsche Konjunktur im Herbst 2014

<sup>2</sup> Siehe: IfW (2014), IMF (2014).

<sup>3</sup> Siehe: HWWI (2014), Konjunkturaussichten haben sich eingetrübt. Mitteilung vom 4. September 2014.

Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 2014 95,7 Mio. Tonnen befördert, gegenüber 96,1 Mio. t im Vorjahreszeitraum (-0,5 %). Dies bedeutete zum ersten Mal nach mehreren Jahren wieder einen - wenn auch leichten - Rückgang beim halbjährlichen Transportvolumen (siehe Grafik).

**Abb. 2: Güterbeförderung auf dem Rhein nach Halbjahren (2008-2014)**



Quellen : Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Die Verkehrsleistung ging allerdings etwas stärker zurück als die beförderte Menge. Mit 19,7 Mrd. Tonnenkilometern war das Produkt aus beförderter Menge und Transportdistanz um 4 % niedriger als im Vorjahreszeitraum (20,5 Mrd. tkm).

## II. Lage in der Trockenschifffahrt

### a) Beförderungsmengen

#### **Landwirtschaftliche Produkte sowie Nahrungs- und Futtermittel**

Im ersten Halbjahr 2014 wurden auf dem Rhein 5,5 Mio. t an Land- und Forstwirtschaftlichen Erzeugnissen befördert. Dies bedeutete einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 725.000 t bzw. 11,5 %. Die Mengen waren um 7 % geringer als im Vergleichszeitraum des Jahres 2012. Die Beförderung von Nahrungs- und Futtermitteln belief sich auf 3,5 Mio. t, und war damit um 5 % höher als im Vergleichszeitraum des Jahres 2013.

Insgesamt wurden in der Summe beider Segmente rund 9,1 Mio. t befördert, gegenüber 9,8 Mio. im Vorjahr. Der mehrjährige Durchschnitt im Zeitraum 2002 bis 2013 beträgt, für die halbjährliche Beförderung, rund 9,6 Mio. t.

#### **Erze und Metalle sowie Metallprodukte**

Der Erzverkehr auf dem Rhein erreichte im ersten Halbjahr 16,7 Mio. t, was einen bedeutsamen Anstieg gegenüber dem Vorjahr darstellt, als 11,7 Mio. t befördert wurden (+16,8 %).

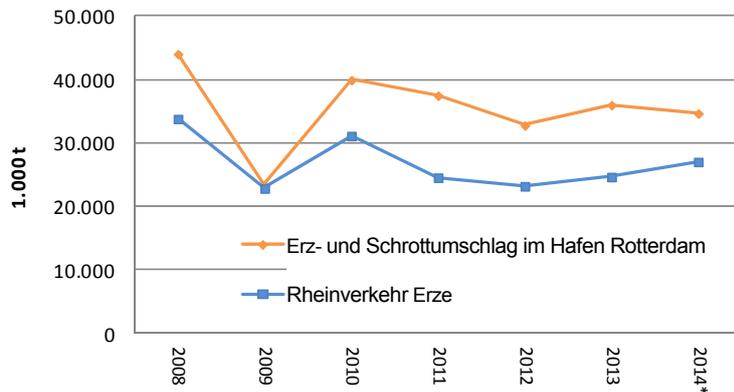
Damit lässt sich die Fortsetzung der im Frühling 2013 begonnenen Erholung der Erztransporte auf dem Rhein konstatieren. Die monatlichen Mengen bewegten sich im ersten Halbjahr 2014 auf einem mittleren Niveau von 2,3 Mio. t. Dieses Niveau ist zwar niedriger als die rund 3 Mio. t, die im Jahr 2008 monatlich befördert wurden.

Bei einer langjährigen Betrachtung wird jedoch deutlich, dass vor dem Jahr 2008 (im Zeitraum 2002 bis 2007) die Beförderung von Erzen im Durchschnitt bei 2,3 Mio. t pro Monat lag. Somit bewegte sich der Erztransport im ersten Halbjahr 2014 wieder in Richtung des mehrjährigen Mittelwerts des Zeitraums 2002 bis 2007.

Auch der Transport von Metallen und Metallprodukten zog mit 5,7 Mio. t befördert, und einem Plus von 6 %, leicht an. Der Erzverkehr auf dem Rhein zeigt, bei einem Vergleich mit dem Erz- und Schrottschlag im Seehafen Rotterdam, für den Zeitraum 2008 bis 2014 einen sehr ähnlichen Verlauf. Für beide Reihen lässt sich ein leichter Aufwärtstrend erkennen.<sup>4</sup>

Mittels Hochrechnung ist für das Jahr 2014 mit einem Volumen von rund 27 Mio. t beim Erzverkehr um dem Rhein zu rechnen. Dies würde einen Zuwachs um 10 % gegenüber dem Jahr 2013 darstellen.

**Abbildung 3: Erz- und Schrottschlag im Hafen Rotterdam und Erztransport auf dem Rhein**



Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis, Port of Rotterdam und World Steel Association.

\* Die Werte für das Jahr 2014 sind mittels Hochrechnung ermittelt worden.

Der europäische Stahlverband EUROFER rechnet für das Jahr 2015 mit einem Zuwachs des Stahlverbrauchs in Europa um 2,5 %. Positive Einschätzungen kommen auch von der deutschen Wirtschaftsvereinigung Stahl, die eine Erhöhung der Auftragseingänge im ersten Halbjahr um 4 % vermeldete.

### **Kohle**

Die Kohletransporte beliefen sich im ersten Halbjahr auf 16 Mio. t, gegenüber 17,2 Mio. t im Vorjahr. Dies bedeutete ein Minus von 6,7 %.<sup>5</sup> Als Erklärung für dieses Minus ist der rückläufige Einsatz von Steinkohle in der Stromerzeugung in Deutschland im ersten Halbjahr zu nennen. Die Ursache hierfür war der milde Winter, sowie der höhere Einsatz erneuerbarer Energien, der den Einsatz von Steinkohle in den Kraftwerken temporär etwas verdrängt hat.<sup>6</sup>

Die Kohle-Exporte der USA nach Deutschland sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen (siehe rechte Grafik unten). Durch die Schiefergasförderung in den USA wird immer mehr US-amerikanische Kohle auf den Weltmarkt gebracht, was zu fallenden Kohlepreisen führt (siehe linke Grafik).<sup>7</sup> Dadurch gewinnt Kohle einen Preisvorteil gegenüber Erdgas, wie in 2014 zu beobachten war. Bei diesen energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften die Kohleimporte und damit der Kohletransport auf dem Rhein weiter ansteigen.

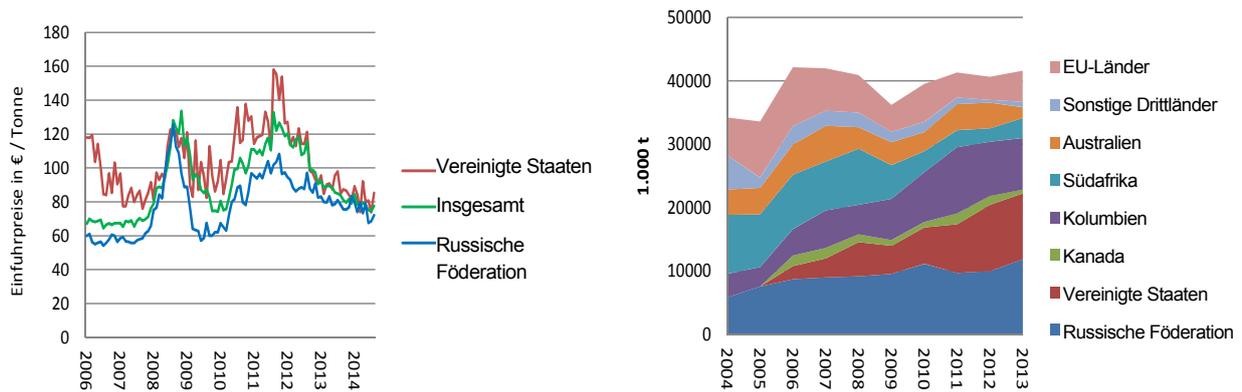
<sup>4</sup> Der Transport von Stahlschrott zum Wiedereinschmelzen ist auf Grund einer Änderung der amtlichen Statistik (Übergang zu NST 2007) für den Rhein derzeit nicht ermittelbar.

<sup>5</sup> Auch auf deutschen Wasserstraßen ist der Kohletransport um rund 6,7 % gesunken. Vgl. : destatis (2014), 7. Oktober 2014.

<sup>6</sup> Quelle: Verein der Deutschen Kohleimporteure (VDKI), Pressemitteilung 2/2014.

<sup>7</sup> Vgl.: Verein deutscher Kohleimporteure (VDKI), Jahresbericht 2014, S. 24.

**Abbildungen 4 / 5: Einfuhrpreise für Importkohle nach Deutschland und Kohleimporte nach Ländern**



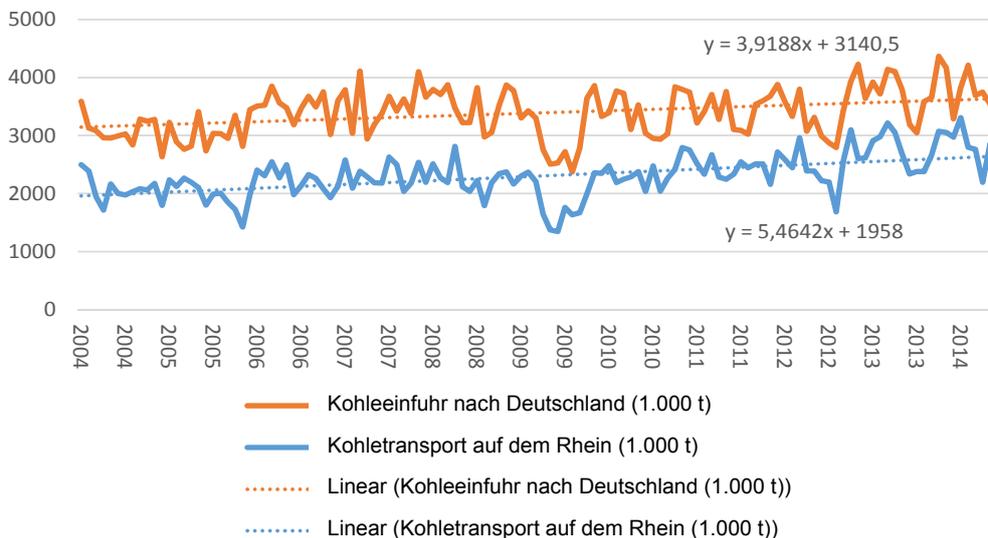
Quelle: destatis. Insgesamt = Durchschnitt aller Einfuhrpreise für alle Herkunftsländer

Im Seehafen Rotterdam gab es beim Kohleumschlag in den ersten drei Quartalen einen Zuwachs auf 6 %. Der Hafen richtet sich prinzipiell auf steigende Kohlemengen im Hinterland (in Richtung Deutschland) ein, bedingt durch die Inbetriebnahme neuer Kohlekraftwerke im Rheingebiet.

Angesichts der fehlenden Grundlastfähigkeit der erneuerbaren Energiequellen, und auf Grund einer statischen Reichweite<sup>8</sup> der weltweiten Kohlereserven von rund 100 Jahren, wird die Kohle auf absehbare Zeit ein wichtiger Baustein in der Energieversorgung zahlreicher europäischer Länder, darunter Deutschlands, bleiben.

In mehrjähriger Betrachtung (2004-2014) weisen sowohl die Importe als auch die Transporte von Kohle auf dem Rhein einen ansteigenden Trend auf, wie die folgende Grafik zeigt.

**Abbildung 6: Monatliche Kohletransporte auf dem Rhein und Kohleinfuhren nach Deutschland (2004-2014) in 1.000 t**



Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis

<sup>8</sup> Unter der statischen Reichweite eines Rohstoffs versteht man die Zeitspanne in Jahren, für die bei aktuellem Verbrauch die weltweit bekannten und wirtschaftlich förderbaren Vorkommen eines nichterneuerbaren Rohstoffs noch ausreichen werden. Die dynamische Reichweite basiert hingegen auf einem Modell zur Verbrauchsentwicklung, im einfachsten Fall auf der Annahme einer jährlich konstanten Verbrauchszunahme.

Ein Vergleich der Trends lässt erkennen, dass die Kohletransporte ein stärkeres Wachstum aufweisen als die Kohleneinfuhren. Dies deutet auf Marktanteilsgewinne der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr hin. In der Tat zeigen Zahlen des VDKI, dass der Anteil der Binnenschifffahrt bei Kohle in den vergangenen Jahren gestiegen ist, von rund 35 % in 2010 auf über 50 % in 2013.

### Container

Der Containerverkehr übertraf zum zweiten Mal in Folge innerhalb eines Halbjahres die 1.000.000 TEU Marke.

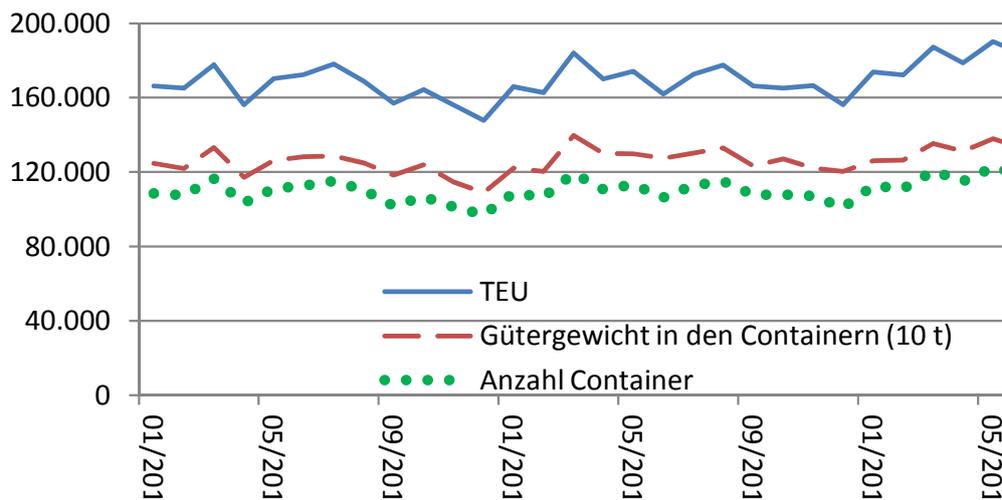
**Tabelle 2 : Containerverkehr auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2013 und 2014**

	Anzahl Container	Mio. TEU	In Containern befördertes Gütergewicht (Mio. t)
Erstes Halbjahr 2013	665.213	1.018.726,25	7,7
Erstes Halbjahr 2014	700.285	1.085.225,75	7,9
Veränderungsrate (%)	+5,2 %	+6,5 %	+2,6 %

Quelle: Berechnung ZKR nach destatis

Eine Erklärung für das etwas geringere Wachstum beim beförderten Gewicht ist der leichte Anstieg des Leercontainer-Anteils, von 31 % in 2013 auf 33 % im ersten Halbjahr 2014.<sup>9</sup>

**Abbildung 7 : Monatlicher Containerverkehr auf dem Rhein (1/2012 – 6 / 2014)**



Quelle: Berechnung ZKR nach destatis

Beim Seehafenumschlag von Containern gab es in Rotterdam mit einem Zuwachs von 1,9 % bei den TEU-Mengen ein leicht schwächeres Wachstum als auf dem Rhein.<sup>10</sup> Das beförderte Gütergewicht nahm jedoch mit fast derselben Rate wie zu wie auf dem Rhein (2,7 %).

<sup>9</sup> Siehe hierzu die Tabelle im Anhang, welche die monatlichen Leer-Container-Anteile für das erste Halbjahr 2014 zeigt.

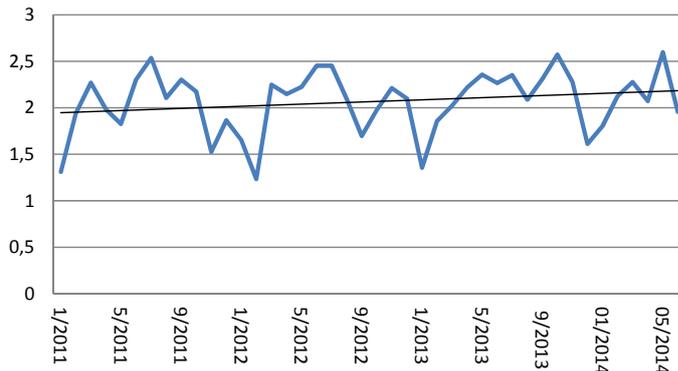
<sup>10</sup> Quelle: Port of Rotterdam (2014), Pressemeldung vom 18.7.2014.

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

In diesem Segment wurden im ersten Halbjahr 12,8 Mio. t befördert. Dies bedeutete einen Zuwachs um 6% gegenüber dem ersten Halbjahr 2013.

Folgende Grafik zeigt sehr anschaulich, dass die Beförderung von Sanden, Erden & Baustoffen, in den Winter-Monaten eines Jahres einen saisonalen Tiefpunkt erreicht. Dieses mit der Bautätigkeit verbundene Phänomen war auch im Jahre 2014 zu beobachten. Der saisonale Tiefpunkt des Jahres 2014 war jedoch höher als in den Vorjahren. Insgesamt ist für den Zeitraum 2011 bis 2014 ein leicht steigender Trend festzustellen.

**Abbildung 8: Monatliche Beförderung von Sanden, Erden und Baustoffen auf dem Rhein (Mio. t)**



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

### **b) Frachtniveau**

Das Angebots-Nachfrage-Verhältnis ist, bei stagnierenden Beförderungsmengen, nach wie vor von Überkapazität geprägt. Ein im Rahmen von regelmäßigen Umfragen ermitteltes Transportmarkt-Barometer des *Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW)* in Zusammenarbeit mit *PROGNOS<sup>11</sup>* kam im zweiten Quartal 2014 für die Frachtraten in der Rheinschifffahrt und im grenzüberschreitenden Transport nach West- und Osteuropa zu einer leicht steigenden Tendenz.

Im Vergleich zum vierten Quartal 2013 rechnete keiner der Befragten mehr mit sinkenden Transportpreisen; Der Anteil derer, die mit steigenden Frachtraten rechnet, hat im zweiten Quartal 2014 leicht zugenommen, war jedoch anteilmäßig noch sehr gering. Die weitüberwiegende Mehrheit, etwa zwei Drittel der Befragten, erwartete gleichbleibende Transportpreise.

Auf Grund der leichten Aufhellung des Frachtniveaus gibt es vereinzelt einen Wechsel bei den Frachtverträgen, von Spotmarktkontrakten hin zu langfristigen Kontrakten. Dies schafft für die Verlader eine höhere Absicherung gegenüber einer zu hohen Steigerung der Transportkosten.

### **c) Wasserführung**

Die Pegel-Werte auf dem Rhein bewegten sich in der ersten Hälfte des Jahres in Ruhrort am Niederrhein nach oben, während sie in Kaub am Mittelrhein leicht rückläufig waren. Dies wirkte sich für Ruhrort dergestalt aus, dass der maximal mögliche Beladungsgrad, ausgehend von einem ohnehin bereits hohen Niveau weiter in Richtung einer fast 100 %-igen Auslastung stieg. Hingegen reduzierte sich der maximal mögliche Beladungsgrad in Kaub - je nach Schiffskategorie - auf rund 60 bis 80 %.

<sup>11</sup> Vgl.: [www.zew.de](http://www.zew.de). Die Ergebnisse des Transportmarktbarometers basieren auf einer regelmäßigen Umfrage der Prognos AG Basel und des ZEW. An der quartalsmäßig durchgeführten Erhebung beteiligen sich Experten aus 250 Unternehmen der Verladerschaft und Transportwirtschaft. Gefragt wird nach der Entwicklung des Transportaufkommens und der Transportpreise in Deutschland sowie im grenzüberschreitenden Transport.

### III. Lage in der Tankschifffahrt

#### a) Beförderungsmengen

##### **Chemische Erzeugnisse**

Mit einem Volumen von 10,7 Mio. t wurden in den ersten 6 Monaten des laufenden Jahres 2,6 % mehr an chemischen Erzeugnissen auf dem Rhein befördert. Die Mengenentwicklung war allerdings im monatlichen Verlauf abnehmend. Diese Abnahme verlief parallel zu der getrübbten Stimmung in der chemischen Industrie, in der es in der zweiten Jahreshälfte zu Produktionsrückgängen kam.<sup>12</sup>

Im dritten Quartal stabilisierte sich die Lage etwas. Der Ausblick auf 2015 ist jedoch sehr verhalten. Der vom *Verband der Chemischen Industrie (VCI)* publizierte Geschäftsklima-Index, der die Einschätzung der aktuellen Geschäftslage und die Erwartungen für die kommenden sechs Monate umfasst, war im gesamten Jahr 2014 abwärts gerichtet.

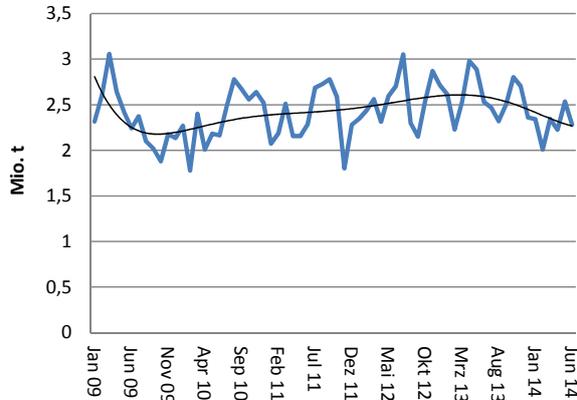
##### **Mineralölprodukte**

Die Einflussfaktoren auf die Beförderung zeigten im ersten Halbjahr keine günstige Entwicklung. Aufgrund des milden Winters war der Bedarf an Heizöl in Deutschland im ersten Halbjahr deutlich geringer als im Vorjahr, als die Witterung sehr kalt war.

Auch von der Lagerhaltung kamen im ersten Halbjahr kaum Impulse. So war im ersten Halbjahr eine Backwardation-Phase (Spotmarktpreise sind höher als Terminpreise) auf den Mineralöl-Produktmärkten vorherrschend, sodass Großhändler und Importeure kaum Anreize hatten, Mineralölprodukte in Tanklager zu befördern.<sup>13</sup>

Erst im Juni wechselte der Markt in ein leichtes Contango (Spotmarktpreise sind niedriger als Terminpreise), das jedoch vom Umfang her (noch) zu gering war, um eine fundamentale Veränderung der Transporte herbei zu führen.

**Abbildung 9: Beförderungsmenge bei flüssigen Mineralölprodukten auf dem Rhein (1/2009 – 6/2014)**



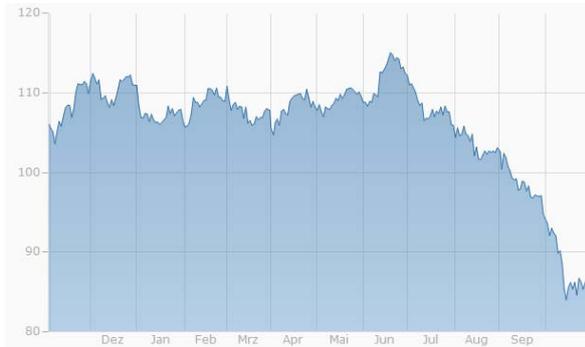
Quelle: destatis; Berechnung ZKR

<sup>12</sup> Quelle: Verband der chemischen Industrie (VCI), Quartalsbericht – Bericht zur wirtschaftlichen Lage der chemischen Industrie im 3. Quartal 2014.

<sup>13</sup> Hierbei sind die Preise am Spotmarkt höher als die Preise für die Auslieferung von Öl zu einem späteren Zeitpunkt.

In der zweiten Jahreshälfte hat der Ölpreis eine rasante Abwärtsbewegung vollzogen. Lag der Preis im Juni noch bei über 110 US-Dollar, so war Anfang November die Marke von 85 US-Dollar erreicht.<sup>14</sup>

**Abbildung 10: Ölpreis in US-Dollar (Sorte Brent) zwischen November 2013 und November 2014**



Quelle: [www.finanzen.net/rohstoffe/oelpreis](http://www.finanzen.net/rohstoffe/oelpreis)

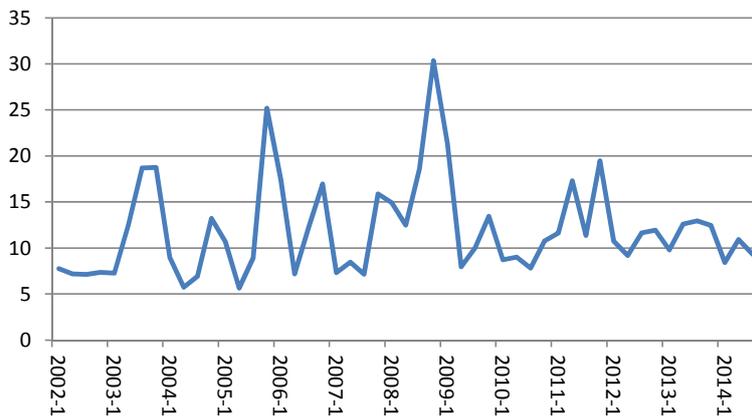
Der Verfall des Spotmarktpreises hat in der zweiten Jahreshälfte auf den Gasöl-Future-Märkten, die für den Ölprodukte-Transport ab Rotterdam relevant sind, dann auch zu der leichten Contango-Situation geführt.<sup>15</sup> Für kommendes Jahr ist die Wahrscheinlichkeit gestiegen, dass es zu häufigeren Contango-Situationen kommen wird.

## b) Frachtniveau

Das Frachtrateniveau in der Tankschifffahrt lag in den ersten drei Quartalen des Jahres 2014 deutlich unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Auch ein Vergleich mit dem Zeitraum 2002 bis Ende 2014 ergibt eine markante Differenz.

Die Erklärung hierfür ergibt sich, wie oben beschrieben, vor allem aus der schwachen Beförderungsnachfrage, bei gleichzeitig vorhandener Überkapazität auf dem Tankschifffahrtsmarkt.

**Abbildung 11: Durchschnittliche Frachtraten für Beförderungen in der Tankschifffahrt ab Rotterdam \***



Quelle: Berechnung Sekretariat ZKR nach Daten von PJK International. \* Mittelwert aus den Frachten nach Duisburg, Dortmund, Köln, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Basel. Mton = metrische Tonne

<sup>14</sup> Die Ursachen vor allem die Wiederöffnung zweier lybischer Ölterminals, sowie der Fracking-Boom in den USA.

<sup>15</sup> Siehe: PJK International b.v. / Market Info October 30<sup>th</sup> 2014

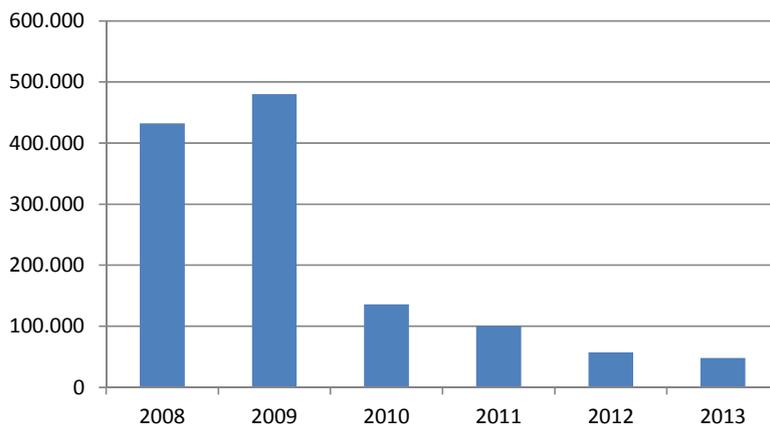
#### IV. Entwicklung des Laderaumangebots

##### **Trockenschifffahrt**

Nachdem für das Jahr 2013 nunmehr endgültige Zahlen vorliegen, lässt sich für die Neubauaktivität in der Trockenschifffahrt eine Tonnage von etwa 48.000 Tonnen feststellen. Der mittlere Laderaum der neuen Einheiten liegt für die Gütermotorschiffe bei rund 3.000 Tonnen, für die neuen Schubleichter bei rund 3.900 Tonnen. Ferner sind auch einige Schub- und Schleppboote auf den Markt gekommen.

Für das Jahr 2014 liegen noch keine endgültigen Zahlen vor. Gemäß Daten der IVR für die ersten 10 Monate ist die Neubauaktivität mit nur drei neuen Einheiten äußerst gering gewesen. Zahlen zu den Abwrackungen liegen für das laufende Jahr noch nicht vor.

**Abbildung 12: Neubauvolumen in der Trockenschifffahrt in t (2008-2013) \***



Quelle: IVR. \* Für 2014 sind noch keine endgültigen Zahlen verfügbar.

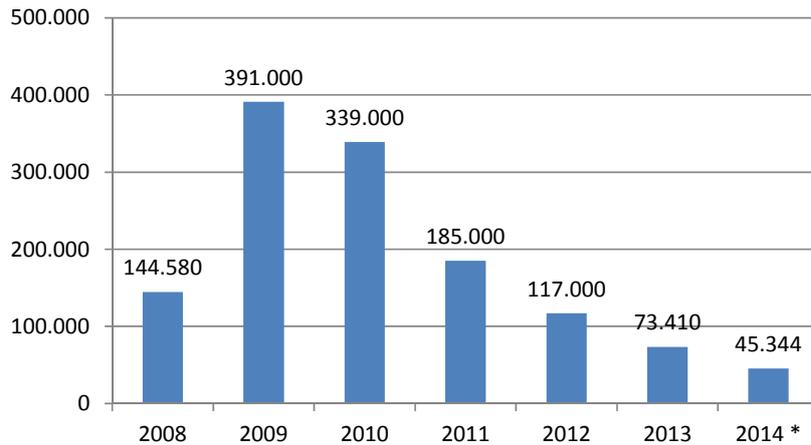
##### **Tankschifffahrt**

Die neuen Einheiten der Tankschifffahrt, die im Schiffsregister der IVR bis Ende Oktober 2014 eingetragen wurden, belaufen sich auf insgesamt 15 Tankschiffe, worunter sich ein Bunkerboot befindet. Im gleichen Zeitraum des Vorjahres wurden 24 neue Einheiten registriert. Dies deutet darauf hin, dass sich die Neubaurate in der europäischen Tankschifffahrt im Jahre 2014 weiter reduziert hat.

Die gesamte Tonnage der neuen Einheiten des Jahre 2014 beträgt 45.000 Tonnen, woraus sich eine mittlere Tonnage von etwa 3.200 t ergibt. Im Vergleich zum derzeitigen mittleren Ladevermögen der europäischen Tankschifffahrtsflotte (von knapp 2.000 Tonnen) haben die im Jahr 2014 auf den Markt gekommenen Schiffe somit eine deutlich höhere Tonnage.

Unter den im Jahre 2014 eingesetzten Einheiten befinden sich einzelne Tankschiffe mit einem Laderaum von mehr als 6.000 Tonnen.

**Abbildung 13: Neubauvolumen in der Tankschifffahrt in t (2008-2014) \***



Quelle: IVR \* Belgien, Deutschland, Niederlande, Frankreich, Schweiz, Luxemburg. Wert für 2014 basiert auf den ersten 10 Monaten des Jahres

Die folgenden beiden Tabellen zeigen die Verteilung der Neubauten nach Tonnage-Größenklassen sowie nach einzelnen Ländern.

**Tabelle 3: Anzahl Neubauten in der europäischen Tankschifffahrt nach Tonnageklassen \***

Tonnage (t)	Anzahl 2013	Anzahl 2014
1000-2000	13	5
2000-3000	15	5
3000-4000	2	0
> 4000	1	4
Alle Tonnageklassen	31	14

Quelle: Auswertung ZKR nach IVR und [www.vlootschouw.nl](http://www.vlootschouw.nl) \* ohne Bunkerboote. Werte für 2014 umfassen die Registereintragungen in den ersten 10 Monaten des Jahres 2014.

**Tabelle 4: Anzahl Neubauten in der europäischen Tankschifffahrt nach Flaggen der Schiffe \***

Tonnage (t)	Anzahl 2013	Anzahl 2014
Belgien	3	2
Deutschland	10	4
Niederlande	17	8
Schweiz	2	1
Luxemburg	1	0
Europa gesamt	33	15

Quelle: Auswertung ZKR nach IVR und [www.vlootschouw.nl](http://www.vlootschouw.nl) \* einschließlich Bunkerboote. Werte für 2014 umfassen die Registereintragungen in den ersten 10 Monaten des Jahres 2014.

Zahlen zu den Abwrackungen liegen für das laufende Jahr noch nicht vor.

### **Fahrgastschifffahrt**

Die Neubaurate bewegte sich weiterhin auf hohem Niveau. Für das laufende Jahr lässt sich von knapp 30 neuen Kabinenschiffen ausgehen, was einem Anteil von etwa 10 % des europäischen Flottenbestands ausmacht.<sup>16</sup>

Der weit überwiegende Teil der neuen Kabinenschiffe fährt unter Schweizerischer Flagge. Dies ist auf die starke Neubautätigkeit eines einzelnen Schweizerischen Unternehmens zurück zu führen, das sich sehr stark auf den englischsprachigen Markt konzentriert.

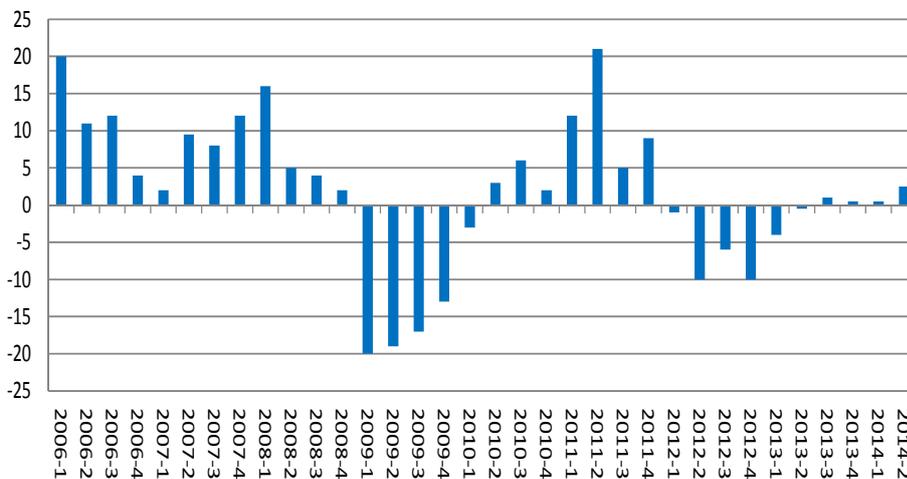
Der Großteil der in 2014 neu auf den Markt gekommenen Schiffe hat eine Länge von 135 Metern und eine Breite von 11 bis 11,50 Meter. Dieser auch als „Long Ship“ bezeichnete Schiffstyp verfügt über eine Passagierkapazität von etwa 190 Personen. Diese Kapazität liegt deutlich über der mittleren Kapazität der bestehenden Flotte, die bei rund 143 Personen liegt.<sup>17</sup>

Ein ökonomischer Parameter, der sich im Jahr 2014 für die europäische Flusskreuzfahrt in günstiger Weise entwickelt hat, ist der Wechselkurs des Euro gegenüber dem US-Dollar. So hat der Euro im Laufe des Jahres deutlich abgewertet, und es wird, angesichts stärkerer Wachstumsaussichten in den USA, und angesichts der sehr lockeren europäischen Geldpolitik, mit einer weiteren Abwertung in 2015 gerechnet. Dies macht europäische Flussreisen für US-amerikanische Kunden erschwinglicher.

### **V. Betriebsbedingungen in der ersten Hälfte 2014**

Die Umsatzentwicklung im niederländischen Binnenschifffahrtsgewerbe zeigte im ersten Halbjahr 2014 leicht nach oben. Nach Stagnation im Jahre 2013 und einem marginalen Plus von 0,5 % im ersten Quartal 2014 gab es im zweiten Quartal 2014 ein leichtes Plus von 2,5 %.<sup>18</sup>

**Abbildung 14: Umsatzentwicklung im niederländischen Binnenschifffahrtsgewerbe Q1/2006 bis Q2/2014 (in % zum Vorjahresquartal)**



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

<sup>16</sup> Quelle: IVR; SeaConsult

<sup>17</sup> Quelle: SeaConsult

<sup>18</sup> Angaben jeweils als prozentuale Veränderung gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal.

Die Kostenentwicklung folgte in den ersten zwei Quartalen des Jahres 2014 dem leicht steigenden Trend der vergangenen Jahre. Bei den einzelnen Kostenkomponenten gab es folgenden Tendenzen:

- Personalkosten: leichte Erhöhung
- Treibstoffkosten: Stagnation gegenüber Vorjahr, aber Erhöhung im unterjährigen Verlauf
- Versicherungskosten: Rückgang um rund 10 %
- Hafengebühren: leichter Anstieg
- Kapitalkosten: kaum Veränderung, jedoch hohes Niveau <sup>19</sup>

## VI. Perspektiven für 2015

Folgende Tendenzen lassen sich für die einzelnen Gütersegmente feststellen:

### ***Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt***

#### ***Kohle:***

- Steigende Kohleexporte USA – Europa
- Sinkende Kohlepreise
- Investitionen in neue Kraftwerke und Kohleumschlagsplätze im Rheingebiet

#### ***Erze:***

- Erholung der deutschen Stahlindustrie setzt sich fort
- Die Menge an Erztransporten bewegt sich in Richtung des Durchschnittsniveaus des Zeitraums 2002-2008

#### ***Sande, Erden & Baustoffe:***

- Leichter Aufwärtstrend für den Zeitraum ab 2011 erkennbar
- Wachstumsrate 2013/2012: +3 %; 2012/2011: 1,5 %
- Strukturell und langfristig gibt es jedoch Wachstumshemmnisse in diesem Segment (hohe Umweltauflagen bei der Ausweisung von Kiesabbaugebieten)

#### ***Agrarstoffe, Nahrungs- und Futtermittel:***

- Transporte sind sehr stark von der Witterung und vom Ernteergebnis abhängig

#### ***Container:***

- Anhaltende Steigerung der Containertransporte auf dem Rhein
- Leicht unterproportionale Steigerungsraten beim beförderten Gütergewicht im Vergleich zu den TEU-Mengen

---

<sup>19</sup> Obwohl das allgemeine Zinsniveau niedrig ist, ist zu beachten, dass Schiffsfinanzierungen meist 10 bis 15 jährige Verträge sind, sodass gerade die Neubauten aus 2006 bis 2012 noch mit einem hohen Zinsniveau belastet sind (6 -7 %).

### **Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt**

#### **Mineralölprodukte**

- Abwärtsdruck auf den Ölpreis durch Ausweitung des weltweiten Ölangebots
- Dadurch steigt die Bereitschaft, Heizölkäufe zu tätigen.
- Etwas höhere Tendenz zu Contango führt ebenfalls zu tendenziell wieder steigenden Beförderungsmengen
- Witterungseinflüsse (Winter) sind zusätzlich von Bedeutung.

#### **Chemische Erzeugnisse**

- Ausblick ist von getrübbten Geschäftserwartungen geprägt.
- Die Chemiestandorte in Westeuropa stehen auf Grund hoher Energie- und Rohstoffkosten unter Druck<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Vgl. hierzu die jüngst erschienene Studie von Oxford Economics und dem Verband der chemischen Industrie (VCI), gemäß welcher der Chemiestandort Deutschland in den vergangenen 20 Jahren an Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt hat. Als Gründe werden in der Studie vor allem zu hohe Energie- und Rohstoffkosten in Deutschland genannt. : VCI (2014), Die Wettbewerbsfähigkeit des Chemiestandorts Deutschland im internationalen Vergleich.

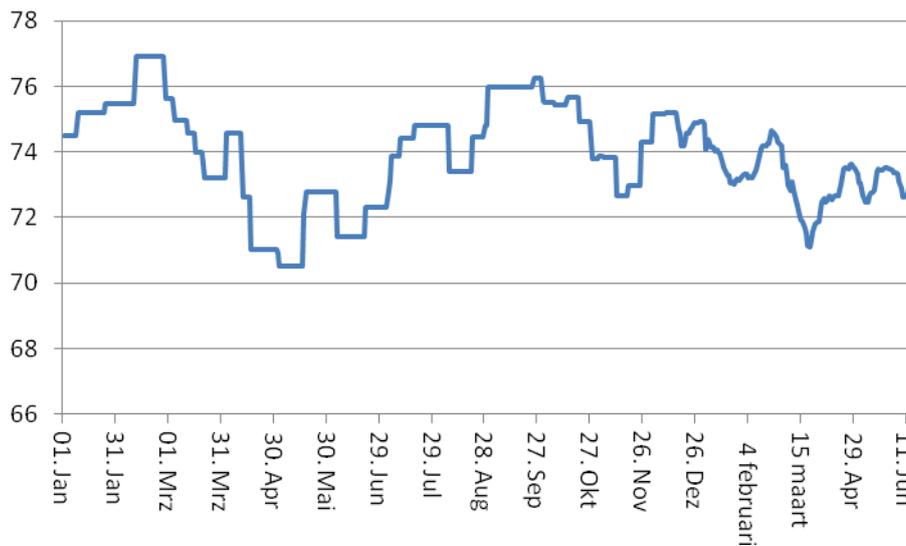
## Anhang

**Tabelle 5 : Containerverkehr auf dem traditionellen Rhein - nach Monaten und Beladungsgrad**

		Anzahl Container	TEU	Gütergewicht in den Containern (t)	Anteile leer und beladen (%) - Anzahl	Anteile leer und beladen (%) - TEU
<b>Januar</b>	leer	38.054,00	58.679,50	0	33,7	33,8
	beladen	74.715,00	115.013,75	1.261.371,00	66,3	66,2
	<b>gesamt</b>	<b>112.769,00</b>	<b>173.693,25</b>	<b>1.261.371,00</b>		
<b>Februar</b>	leer	34.138,00	52.747,50	0	30,8	30,6
	beladen	76.878,00	119.472,50	1.264.279,00	69,2	69,4
	<b>gesamt</b>	<b>111.016,00</b>	<b>172.220,00</b>	<b>1.264.279,00</b>		
<b>März</b>	leer	39.313,00	62.061,25	0	32,6	33,2
	beladen	81.212,00	125.108,00	1.354.336,00	67,4	66,8
	<b>gesamt</b>	<b>120.525,00</b>	<b>187.169,25</b>	<b>1.354.336,00</b>		
<b>April</b>	leer	38.234,00	60.193,00	0	33,2	33,7
	beladen	76.813,00	118.495,75	1.311.228,00	66,8	66,3
	<b>gesamt</b>	<b>115.047,00</b>	<b>178.688,75</b>	<b>1.311.228,00</b>		
<b>Mai</b>	leer	40.467,00	63.966,00	0	33,0	33,7
	beladen	82.127,00	126.120,75	1.378.302,00	67,0	66,3
	<b>gesamt</b>	<b>122.594,00</b>	<b>190.086,75</b>	<b>1.378.302,00</b>		
<b>Juni</b>	leer	40.703,00	63.652,00	0	34,4	34,7
	beladen	77.631,00	119.715,75	1.328.385,00	65,6	65,3
	<b>gesamt</b>	<b>118.334,00</b>	<b>183.367,75</b>	<b>1.328.385,00</b>		
<b>erstes Halbjahr 2014</b>	leer	230.909,00	361.299,25	0	33,0	33,3
	beladen	469.376,00	723.926,50	7.897.901,00	67,0	66,7
	<b>gesamt</b>	<b>700.285,00</b>	<b>1.085.225,75</b>	<b>7.897.901,00</b>		

Quelle: Berechnungen ZKR auf Basis von Daten des Deutschen Statistischen Bundesamtes (destatis).

**Abbildung 15 : Entwicklung der Gasölpreise zwischen Beginn 2013 und Mitte 2014 \***



Quelle: CBRB (per 100 Liter, ohne Mehrwertsteuer und CDNI-Gebühr)

**Tabelle 6 : Beförderungsaufkommen auf dem traditionellen Rhein im ersten Halbjahr 2014**

Gütersegment	Beförderungsvolumen (Mio. t)	Änderungsrate des Volumens in %
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	5,5	-11,5%
Nahrungs- und Futtermittel	3,5	+5%
Erze	16,7	+16,8%
Metalle	5,7	+6%
Sande, Erden & Baustoffe	12,8	+6%
Kohle	16	-7%
Mineralölprodukte	13,7	-13%
Chemische Erzeugnisse	10,7	+2,6%
Container	7,9	+2,6%
Übrige Güter *	3,2	+/- 0 %
<b>GESAMT</b>	<b>95,7</b>	<b>-0,5 %</b>

Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis. k.A. = keine Angaben.

\* auf Grund von Änderungen in der statistischen Güterklassifikation sind hier auch wichtige Bereiche wie Stahlschrott enthalten.

Ein separater Ausweis dieser Kategorie ist jedoch aus statistischen Gründen (neue Güterklassifikation NST/R) nicht mehr möglich.

## Prognosen für 2015

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft und Nahrungs- und Futtermittel	Leicht positiver Trend der letzten Jahre dürfte sich fortsetzen	14 %	+
Kohle	Steigende Importkohlemengen auf Grund energiewirtschaftlicher Faktoren und niedriger Kohlepreise	25 %	+
Stahlindustrie: Erze	Stahlprod. befindet sich in einer Erholungsphase	17 %	+
Stahlindustrie: Metalle	Stahlprod. befindet sich in einer Erholungsphase	8 %	+
Sande, Erden, Baustoffe	Leichte Erhöhung	17 %	+
Übrige Güter (darunter Container)	beständiges, aber nur geringes Wachstum	20 %	+
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschiffahrt</b>			<b>+</b>
Erdölprodukte	Fallender Ölpreis dürfte den Mineralölmarkt leicht beleben	60 %	+
Chemie	Geschäftserwartungen der chemischen Industrie sind abwärts geneigt	40 %	0
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschiffahrt</b>			<b>+</b>

### Quellen:

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher

Kohleimporteure

Verband der chemischen

Industrie

CEFIC

Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

### Entwicklung

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

## PROTOKOLL 11

### **Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an der Schifferschule von Děčín (Tschechische Republik) und Annahme der Verwaltungsvereinbarung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

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

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen,

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

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

erkennt, vorbehaltlich des Inkrafttretens der diesem Beschluss beigefügten Verwaltungsvereinbarung, auf dem Rhein die Gültigkeit der folgenden durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an:

**Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI  
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**  
(im Folgenden „Schifferschule Děčín“)

bescheinigt durch

**das Abschlussprüfungszeugnis (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) ausgestellt durch die  
Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI**

**und den Lehrbrief (Výuční list) ausgestellt durch die Mittelschule für Schifffahrt und  
technisches Handwerk, Děčín VI**

nimmt die anliegende Verwaltungsvereinbarung an und erteilt dem Generalsekretär die Genehmigung zur Unterzeichnung der

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher.**

**Anlage**

**Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la  
qualification de matelot obtenue par formation professionnelle complétant  
l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle  
des livrets de service**

*Préambule*

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »),

et

le Ministère des Transports de la République tchèque (ci-après « l'Administration contractante »),

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures permettant d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre,

constatant que cette reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle et attestée dans les livrets de service reconnus est un complément à la reconnaissance des temps de navigation et de l'aptitude physique et psychique,

constatant que des formations professionnelles de matelots permettent d'acquérir des compétences comparables,

réaffirmant leur volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelots obtenue par formation professionnelle constitue un processus évolutif compte tenu des travaux en cours,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre du programme NAIADES II (2014-2020) qui vise à ce que le marché dispose d'une main-d'œuvre suffisante et qualifiée et dans l'attente d'une harmonisation plus large au niveau européen,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018 qui vise à moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et à renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre, thème prioritaire de la présidence néerlandaise,

constatant que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscription dans les livrets de service reconnus, pour permettre l'évolution des plans de formation, pour développer des pratiques communes et pour mettre en place des systèmes fiables d'échange d'informations,

constatant que l'Administration contractante a signé l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

vu le rapport de la délégation allemande du 7 juillet 2014,

vu la déclaration de l'Administration contractante du 9 juillet 2014 relative à l'acceptation d'une réciprocité de la reconnaissance des qualifications de matelot rhénanes obtenues par formation professionnelle,

vu le compte rendu de l'audition qui s'est tenue le 3 septembre 2014,

vu la proposition du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle du 8 octobre 2014,

sont convenus de l'Arrangement qui suit :

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

### **Autorités compétentes**

Les autorités compétentes sont, d'une part, les autorités de l'Administration contractante de l'Etat qui procèdent à l'inscription de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle dans les livrets de service et, d'autre part, les autorités rhénanes compétentes conformément à l'Appendice 1 à l'Instruction de service n° 4.

## **Article 2**

### **Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin de la qualification de

**matelot**

obtenue par la formation professionnelle achevée avec succès à

**l'Ecole secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI  
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**  
(Ci-après : Ecole de bateliers de Děčín)

attestée par

**le Diplôme de fin de formation (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) délivré par l'Ecole  
secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI**

**et le Contrat d'apprentissage (Výuční list) délivré par l'Ecole secondaire de la navigation et  
l'artisanat technique, Děčín VI.**

La reconnaissance porte sur les formations professionnelles

- a) ayant débuté en septembre 2014 ou ultérieurement ;
- b) ayant débuté entre septembre 2009 et août 2014, si un temps de navigation d'au moins 180 jours a été effectué.

L'autorité compétente de l'Administration contractante, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, précise dans le livret de service reconnu que la qualification « est reconnue conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN ».

L'autorité compétente n'inscrit la mention qu'après s'être assurée

- par la vérification de l'original du diplôme de fin de formation, que la formation professionnelle a été achevée avec succès, et
- dans le cas de la lettre b, par la vérification de l'original du livret de service, qu'un temps de navigation d'au moins 180 jours a été effectué.

2. L'Administration contractante reconnaît la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elle relève, de la qualification de matelot obtenue par des formations et inscrite dans les livrets de service rhénans. Les organismes de formation rhénans dont le diplôme peut aboutir à une qualification au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN, figurent à l'Appendice 2 de l'Instruction de service n° 4.

### **Article 3**

#### **Échange d'informations**

L'autorité compétente, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service qui a inscrit dans le livret de service reconnu la qualification de matelot obtenue par une formation professionnelle, communique à toute autre autorité compétente qui en fait la demande les informations sur la base desquelles a été effectuée cette inscription.

### **Article 4**

#### **Coopération**

Les experts nationaux de la CCNR et de l'Administration contractante s'attachent, y compris par le biais de réunions communes si nécessaire, à atteindre notamment les objectifs suivants :

- contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- examiner et développer les procédures d'échange d'informations ;
- coordonner les mécanismes de contrôle entre les États ;
- comparer les modalités d'obtention des qualifications et progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

La coopération est assurée dans une des langues de travail officielles de la CCNR.

### **Article 5**

#### **Secrétariat de l'Arrangement**

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est établi à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 4,
- à faciliter l'échange d'informations entre l'Administration contractante et la CCNR ;
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées ;
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer la mise en œuvre de l'Arrangement.

## **Article 6**

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

La CCNR et l'Administration contractante 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 la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et l'Administration contractante.

## **Article 7**

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

1. Si la CCNR ou l'Administration contractante estime qu'une modification adoptée dans un des États concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique de l'Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmet la communication à la CCNR et à l'Administration contractante.

Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot, obtenue par formation professionnelle. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.

2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'Administration contractante reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

## **Article 8**

### **Amendements**

La CCNR ou l'Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement au présent Arrangement. La CCNR et l'Administration contractante transmettent au Secrétariat leur position et commentaires dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. L'amendement proposé est réputé approuvé en l'absence de réponse parvenue au Secrétariat à l'expiration du délai de 2 mois. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'Administration contractante avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

## **Article 9**

### **Dispositions finales**

1. Le présent Arrangement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2015. Il peut être dénoncé avec effet à la fin de l'année par une notification écrite adressée à l'autre Partie contractante six mois auparavant.

2. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale de l'Etat dont relève l'Administration contractante ou celle de comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.

3. La CCNR réalise les versions allemande, française et néerlandaise, le Ministère des transports de la République tchèque réalise la version tchèque. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes allemand, français, néerlandais et tchèque font également foi, est déposée auprès du Secrétariat de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la République tchèque.

Fait à Strasbourg, le 4 décembre 2014

Hans VAN DER WERF  
Secrétaire général  
de la  
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Katarína KOLENIČKOVÁ  
Directrice du service de la navigation  
Ministère des transports de la République  
tchèque

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch  
Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen  
zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige  
Anerkennung der Schifferdienstbücher**

*Präambel*

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und

das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik (im Folgenden „Vertragsverwaltung“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen durch die Erleichterung der Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an Arbeitskräften beitragen kann,

in der Feststellung, dass diese gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen und in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragene Befähigung zum Matrosen eine Ergänzung zur Anerkennung der Fahrzeiten und der Tauglichkeit darstellt,

in der Feststellung, dass die Berufsausbildungen zum Matrosen zur Vermittlung vergleichbarer Kompetenzen geeignet sind,

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Anbetracht der laufenden Arbeiten ein evolutiver Prozess ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung des Programms NAIADES II (2014-2020) beizutragen, das darauf abzielt, eine ausreichende Versorgung des Marktes mit qualifizierten Arbeitskräften zu gewährleisten, bis eine weitergehende Harmonisierung auf europäischer Ebene erreicht ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen, die darauf abzielt, die Ausbildungen und Qualifikationen des Schifffahrtspersonals zu modernisieren und die Attraktivität der Schifffahrtsberufe zu erhöhen, um ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften sicherzustellen, ein Anliegen, das für die niederländische Präsidentschaft hohe Priorität hat,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, um insbesondere die Modalitäten der Eintragung in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, die Weiterentwicklung der Ausbildungspläne zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in der Feststellung, dass die Vertragsverwaltung die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher unterzeichnet hat,

unter Bezugnahme auf den Bericht der deutschen Delegation vom 7. Juli 2014,

unter Bezugnahme auf die Erklärung der Vertragsverwaltung vom 9. Juli 2014 zur Akzeptanz der Gegenseitigkeit der Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen rheinischen Befähigungen zum Matrosen,

unter Bezugnahme auf die Niederschrift der Anhörung vom 3. September 2014,

unter Bezugnahme auf den Vorschlag des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen vom 8. Oktober 2014,

die folgende Vereinbarung getroffen:

## **Artikel 1**

### **Zuständige Behörden**

Die zuständigen Behörden sind einerseits die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung, die die Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in die Schifferdienstbücher vornimmt, und andererseits die zuständigen rheinischen Behörden gemäß Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR anerkennt auf dem Rhein die Gültigkeit der Befähigung zum

#### **Matrosen**

erworben durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung an der

**Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI**  
**(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**  
(im Folgenden „Schifferschule Děčín“)

bescheinigt durch

**das Abschlussprüfungszeugnis (Vysvědčení o závěrečné zkoušce ) ausgestellt durch die**  
**Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI**

**und den Lehrbrief (Výuční list) ausgestellt durch die Mittelschule für Schifffahrt und**  
**technisches Handwerk, Děčín VI.**

Die Anerkennung gilt hinsichtlich Berufsausbildungen, die

- a) im September 2014 oder später begonnen worden sind;
- b) von September 2009 bis August 2014 begonnen worden sind, wenn mindestens eine Fahrzeit von 180 Tagen absolviert wurde.

Die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher vermerkt im anerkannten Schifferdienstbuch, dass die Befähigung „gemäß § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV anerkannt“ ist.

Die zuständige Behörde nimmt die Eintragung nur vor, nachdem sie

- den erfolgreichen Abschluss der Berufsausbildung durch Augenscheinnahme des Originals des Abschlussprüfungszeugnisses und des Lehrbriefes und
- im Falle des Buchstaben b die Absolvierung von mindestens 180 Fahrzeit durch Inaugenscheinnahme des Originals des Schifferdienstbuches geprüft hat.

2. Die Vertragsverwaltung anerkennt die Gültigkeit der durch Berufsausbildung erworbenen und in die rheinischen Schifferdienstbücher eingetragenen Berufsbefähigungen zum Matrosen auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen. Die rheinischen Ausbildungsstätten, deren Abschluss zu einer Befähigung im Sinne des § 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV führen kann, sind im Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4 aufgeführt.

### **Artikel 3**

#### **Informationsaustausch**

Die im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher zuständige Behörde, die die durch Berufsausbildung erworbene Befähigung zum Matrosen in das anerkannte Schifferdienstbuch eingetragen hat, erteilt jeder anderen zuständigen Behörde auf Verlangen die dieser Eintragung zugrundeliegenden Informationen.

### **Artikel 4**

#### **Zusammenarbeit**

Die nationalen Experten der ZKR und der Vertragsverwaltung fördern, soweit sachdienlich auch durch gemeinsame Sitzungen, insbesondere die folgenden Ziele:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

Die Zusammenarbeit findet in einer der offiziellen Arbeitssprachen der ZKR statt.

### **Artikel 5**

#### **Vereinbarungssekretariat**

Ein Vereinbarungssekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 4 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen der Vertragsverwaltung und der ZKR;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Anwendung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung der Umsetzung der Vereinbarung notwendig sein könnten.

## **Artikel 6**

### **Informations- und Abstimmungspflicht bei Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften**

Die ZKR und die Vertragsverwaltung informieren einander sobald wie möglich und unabhängig von den 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 gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterzuleiten.

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

1. Sofern eine der Parteien zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Vorschriftenänderung oder der Vorgehensweise einer Verwaltung die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterleitet.

Die Parteien bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.

2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder die Vertragsverwaltung nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigungen zum Matrosen beendet werden. Diese Entscheidung wird zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat wirksam.

## **Artikel 8**

### **Änderungen**

Die ZKR oder die Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung dieser Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltung übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Geht innerhalb dieser zweimonatigen Frist im Sekretariat keine Antwort ein, gilt die vorgeschlagene Änderung als genehmigt. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und der Vertragsverwaltung eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

## **Artikel 9**

### **Schlussbestimmungen**

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Dezember 2015 in Kraft. Sie kann durch schriftliche Mitteilung an die jeweils andere Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende gekündigt werden.

2. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für den Staat, dem die Vertragsverwaltung zugehört, oder für die ZKR als internationale Organisation keine völkerrechtlichen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.

3. Die ZKR fertigt die deutsche, die französische und die niederländische Sprachfassung, das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik die tschechische Sprachfassung. Je eine Urschrift der Vereinbarung, deren deutscher, französischer, niederländischer und tschechischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Sekretariat der ZKR und beim Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik hinterlegt.

Geschehen zu Straßburg am 4. Dezember 2014

Hans VAN DER WERF  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Katarína KOLENIČKOVÁ  
Direktorin der Schifffahrtsabteilung  
Ministerium für Verkehr der Tschechischen  
Republik

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse  
erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen  
beroepsbekwaamheden matroos  
in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking  
voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes**

*Preambule*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”),

en

het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek (hierna de “administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos het vrije verkeer van de bemanningsleden in Europa vereenvoudigt en om deze reden deel uitmaakt van de maatregelen die een voldoende arbeidsaanbod kunnen garanderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de erkende dienstboekjes, een aanvulling is op de erkenning van de vaartijden en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid,

vaststellend dat de schoolopleidingen tot matroos de verkrijging van vergelijkbare beroepsbekwaamheden mogelijk maken,

gelet op hun wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

beseffend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het licht van de lopende werkzaamheden een evolutief proces is,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van het programma NAIADES II (2014-2020), dat beoogt te garanderen dat de markt over een voldoende en gekwalificeerd arbeidsaanbod beschikt, en in afwachting van een bredere harmonisatie op Europees niveau,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018, die beoogt de opleidingen en de bekwaamheden van het binnenvaartpersoneel te moderniseren en de attractiviteit van de binnenvaartberoepen te versterken teneinde een voldoende arbeidsaanbod tot stand te brengen, hetgeen een prioritair thema van het Nederlandse voorzitterschap is,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren en de ontwikkeling van opleidingsplannen mogelijk te maken, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

constaterend dat de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes heeft ondertekend,

gezien het rapport van de Duitse delegatie van 7 juli 2014,

gezien de verklaring van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van 9 juli 2014 houdende de aanvaarding van wederzijdsheid inzake de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen Rijnberoepsbekwaamheden matroos,

gezien het verslag van de hoorzitting die is gehouden op 3 september 2014,

gezien het voorstel van het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van 8 oktober 2014,

hebben de volgende overeenstemming gesloten:

## **Artikel 1**

### **Bevoegde autoriteiten**

De bevoegde autoriteiten zijn enerzijds de bevoegde autoriteiten van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming die overgaan tot de inschrijving van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in de dienstboekjes en anderzijds de bevoegde Rijnvaartautoriteiten overeenkomstig aanhangsel 1 bij dienstinstructie nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van de beroepsbekwaamheid

#### **matroos**

die door middel van de onderstaande met goed gevolg doorlopen schoolopleiding is verkregen:

**Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI  
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**  
(hierna de schippersschool in Děčín)

aangetoond door

**het einddiploma (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) afgegeven door de Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI**

**en de leerovereenkomst (Výuční list) afgegeven door de Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI.**

De erkenning betreft de schoolopleidingen

a) die in september 2014 of later zijn aangevangen;

b) die van september 2009 tot en met augustus 2014 zijn aangevangen, voor zover een vaartijd van ten minste 180 dagen is volbracht.

De bevoegde autoriteit van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, vermeldt in het erkende dienstboekje dat de beroepsbekwaamheid wordt erkend "conform artikel 3.02, derde lid, onder a, van het RSP".

De bevoegde autoriteit gaat uitsluitend tot de bedoelde inschrijving over

- na aan de hand van het originele einddiploma gecontroleerd te hebben dat de schoolopleiding met goed gevolg is doorlopen, en
- in het geval bedoeld onder b, na aan de hand van het originele dienstboekje gecontroleerd te hebben dat een vaartijd van ten minste 180 dagen is volbracht.

2. De administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming erkent de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van haar staat, van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de Rijndienstboekjes. De Rijnopleidingsinstituten waarvan het diploma kan leiden tot een beroepsbekwaamheid in de zin van artikel 3.02, tweede lid, van het RSP, staan vermeld in aanhangsel 2 bij dienstinstructie nr. 4.

### **Artikel 3**

#### **Uitwisseling van gegevens**

De bevoegde autoriteit in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes die de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos in het erkende dienstboekje heeft ingeschreven, verstrekt aan elke andere bevoegde autoriteit die daartoe een verzoek indient, de informatie die aan basis van de bedoelde inschrijving heeft gestaan.

### **Artikel 4**

#### **Samenwerking**

De nationale deskundigen van de CCR en van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming streven, indien nodig door de organisatie van gemeenschappelijke vergaderingen, naar de verwezenlijking van met name de onderstaande doelstellingen:

- bijdrage aan de onderlinge afstemming in de verschillende regelgevingen van de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn;
- overleg over de vastgestelde moeilijkheden bij de uitvoering en overtredingen, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig;
- beoordeling en ontwikkeling van procedures voor de uitwisseling van gegevens;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de staten;
- vergelijking van de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden en boeken van vooruitgang op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

De samenwerking vindt plaats in een van de officiële werktalen van de CCR.

## **Artikel 5**

### **Secretariaat van de overeenstemming**

Er wordt een secretariaat van de overeenstemming (hierna het "secretariaat") ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn:

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 4;
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming en de CCR;
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de overeenstemming;
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om de uitvoering van de overeenstemming te waarborgen.

## **Artikel 6**

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

De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming 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 plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de door schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen zij onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

## **Artikel 7**

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

1. Wanneer de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging in één van de staten die betrokken is bij de overeenstemming of van een praktijk van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming mee, die al het mogelijke in het werk zullen stellen een minnelijke schikking te bewerkstelligen, zodat de wederzijdse erkenning van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.

2. Mocht de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat van kracht.

## **Artikel 8**

### **Wijzigingen**

De CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de overeenstemming doen toekomen. De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord door het secretariaat ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt zestig dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de overeenstemming.

## **Artikel 9**

### **Slotbepalingen**

1. De onderhavige overeenstemming treedt op 1 december 2015 in werking. De overeenstemming kan met ingang van het einde van het jaar worden opgezegd door middel van een schriftelijke kennisgeving die zes maanden voor de beëindiging aan de andere partij bij de overeenstemming wordt gestuurd.
2. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de staat van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welke internationale overeenkomst of regelgeving van de Europese Unie.
3. De Duitse, Franse en Nederlandse versies worden door de CCR en de Tsjechische versie wordt door het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek opgesteld. Een oorspronkelijke versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Tsjechische teksten gelijkwaardig authentiek zijn, wordt bij het secretariaat van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek neergelegd.

Gedaan te Straatsburg, op 4 december 2014

Hans VAN DER WERF  
Secretaris-generaal  
van de  
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Katarina KOLENICKOVA  
Directrice van de afdeling scheepvaart  
Ministerie van Vervoer van de Tsjechische  
Republiek

**Dohoda o vzájemném uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním  
odborného vzdělání  
jako doplnění dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek**

*Preamble*

Centrální komise pro rýnskou plavbu (dále jako „ZKR“)

a

Ministerstvo dopravy České republiky (dále jako „smluvní správní orgán“),

ve snaze o zjednodušení povinností provozovatelů živnosti ve vnitrozemské plavbě a usnadnění svobodného pohybu členů posádky,

při vědomí, že vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání může díky usnadnění svobodného pohybu členů posádky v Evropě přispět k zajištění dostatečné nabídky pracovních sil,

s konstatováním, že toto vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání a zapsané do uznávané plavecké služební knížky je doplňkem k uznávání doby plavby a způsobilosti,

s konstatováním, že odborné vzdělání v oboru lodníků je způsobilé k získání srovnatelných kompetencí,

na opakované stvrzení své vůle přispět k integraci a rozvoji evropské vnitrozemské plavby,

s vědomím, že vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání je s přihlédnutím k probíhajícím pracím vývojový proces,

s přáním přispět k realizaci programu NAIADES II (2014-2020), jehož cílem je zajistit dostatečné zásobování trhu kvalifikovanými pracovními silami do doby, kdy bude dosaženo vysoké míry harmonizace na evropské úrovni,

s přáním přispět k realizaci programu VIZE 2018, jehož cílem je modernizovat vzdělávání a kvalifikace personálu ve vnitrozemské plavbě a zvýšit atraktivitu lodnického povolání pro zajištění dostatečné nabídky pracovních sil, přičemž tento úkol má během nizozemského předsednictví vysokou prioritu,

s konstatováním, že vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání je nutno navázat na mechanismy spolupráce mezi příslušnými úřady, aby byl zejména vyjasněn způsob zápisu do uznávaných plaveckých služebních knížek, zajištěn další rozvoj vzdělávacích plánů, vytvořeny společné postupy a spolehlivé systémy výměny informací,

s konstatováním, že smluvní správní orgán podepsal Správní dohodu o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek,

s odvoláním na zprávu německé delegace ze 7. července 2014,

s odvoláním na prohlášení smluvního správního orgánu z 9. července 2014, jež akceptuje vzájemnost uznávání rýnských kvalifikací „Matrose“ získaných absolvováním odborného vzdělání,

s odvoláním na zápis ze slyšení ze dne 3. září 2014,

s odvoláním na návrh výboru pro otázky z oblasti sociální, pracovní a vzdělávací z 8. října 2014,

uzavírají následující dohodu:

## **Článek 1**

### **Příslušné úřady**

Příslušnými úřady jsou na jedné straně příslušný úřad smluvního správního orgánu, který provede zápis kvalifikace lodník získané absolvováním odborného vzdělání do plaveckých služebních knížek, a současně rýnské úřady dle přílohy 1 ke služebnímu pokynu č. 4.

## **Článek 2**

### **Vzájemné uznávání**

1. ZKR uznává na Rýně platnost kvalifikace

#### **lodník**

získanou úspěšně absolvovaným odborným vzděláním

na

**Střední škole lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI,  
(dále jako Škola lodní dopravy Děčín)**

potvrzenou

**Vysvědčením o závěrečné zkoušce (bez výučního listu neplatné) vystaveným Střední školou  
lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI**

**a**

**Výučním listem (bez vysvědčení o závěrečné zkoušce neplatný), vystaveným Střední školou  
lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI**

Uznání se týká odborného vzdělání, které

a) bylo zahájeno v září 2014 nebo později;

b) bylo zahájeno od září 2009 do srpna 2014, pokud byla absolvována doba plavby v trvání 180 dní.

Kvalifikaci zapíše příslušný úřad smluvního správního orgánu ve smyslu článku 5 Dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek do uznávané plavecké služební knížky s poznámkou, že kvalifikace je „uznána dle § 3.02 číslo 3 písmeno a RheinSchPersV.“

Příslušný úřad provede zápis až po kontrole

- úspěšného ukončení odborného vzdělání nahlédnutím do originálu vysvědčení o závěrečné zkoušce a výučního listu a
- v případě písmene b absolvování minimálně 180 dní doby plavby nahlédnutím do originálu plavecké služební knížky.

2. Smluvní správní orgán uznává platnost kvalifikace „Matrose“ získané absolvováním odborného vzdělání a zapsané do rýnských plaveckých služebních knížek na vodních cestách, které se nachází na výostném území jeho státu. „Seznam odborných škol, které jsou považovány za odborné školy lodní dopravy ve smyslu § 3.02 č. 2 RheinSchPersV“ je uveden v příloze 2 ke služebnímu pokynu č. 4.

### **Článek 3**

#### **Výměna informací**

Úřad příslušný ve smyslu článku 5 Dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek, který zapsal do uznávané plavecké služební knížky kvalifikaci lodník získanou odborným vzděláním, sdělí každému jinému příslušnému úřadu na vyžádání informace, na kterých se tento zápis zakládá.

### **Článek 4**

#### **Spolupráce**

Národní odborníci ZKR a smluvního správního orgánu, podporují, je-li to účelné i formou společných zasedání, zejména tyto cíle:

- příspěvek k harmonizované podobě různých platných předpisů v rámci dalšího rozvoje a úprav předpisů nezbytných v budoucnosti;
- jednání o problémech při realizaci, porušování a o požadovaných nápravných opatřeních;
- kontrola a rozvoj postupů pro výměnu informací;
- koordinování kontrolních mechanismů mezi zeměmi;
- porovnání způsobů získání kvalifikací a podpora vzájemného uznávání kvalifikací.

Spolupráce bude probíhat v oficiálních pracovních jazycích ZKR.

## **Článek 5**

### **Sekretariát dohody**

Zřizuje se sekretariát dohody (dále „sekretariát“). Bude veden sekretariátem ZKR ve Štrasburku. Má zejména následující úkoly:

- logistickou podporu při organizaci společných zasedání zamýšlených podle článku 4;
- podpora výměny informací mezi smluvním správním orgánem a ZKR;
- správa jedné stránky webových stránek ZKR, na které jsou k dispozici užitečné informace k implementaci dohody;
- převzetí dalších úkolů, které by mohly být nutné pro zajištění bezproblémového fungování dohody.

## **Článek 6**

### **Povinnost informování a odsouhlasení v případě změn aktuálně platných předpisů**

ZKR a smluvní správní orgán se co nejdříve a nezávisle na společných zasedáních navzájem informují o změnách a inovacích, které jsou plánovány ve vztahu k předpisům u nich platným. Dříve než budou změny definitivně formulovány, smluvní strany se navzájem konzultují, aby se zabránilo tomu, že by změnou mohlo být zpochybněno vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání. Pokud dojde k změně předpisu, pak je třeba změněné znění předpisu s udáním data nabytí účinnosti bezodkladně předat sekretariátu. Sekretariát je pověřen, tyto informace předat ZKR a smluvnímu správnímu orgánu.

## **Článek 7**

### **Konec vzájemného uznávání**

1. Pokud jedna ze smluvních stran dojde k názoru, že je z důvodu změny předpisů nebo postupu některého ze správních orgánů vzájemné uznávání zpochybněno, oznámí tuto skutečnost neprodleně sekretariátu, který tuto informaci předá ZKR a smluvnímu správnímu orgánu.

Smluvní strany se vynasnaží k zachování vzájemného uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání nalézt řešení dohodou. Za tímto účelem může být svoláno společné zasedání

2. Jestliže budou po ukončení jednání jukr nebo příslušný orgán státní správy, který uzavřel tuto dohodu, nadále přesvědčeny, že vzájemné uznávání nemůže být zachováno bez ohrožení bezpečnosti vnitrozemské plavby, může být vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání ukončeno. Toto rozhodnutí nabývá účinnosti dvanáct měsíců po doručení sekretariátu.

## **Článek 8**

### **Změny**

ZKR nebo smluvní správní orgán mohou sekretariátu předkládat návrhy na změnu této dohody. ZKR a smluvní správní orgány předají sekretariátu během dvou měsíců po oznámení návrhu sekretariátem svá stanoviska a komentáře. Ve svých odpovědích také uvedou, zda si přejí svolání společného zasedání. Pokud během této dvouměsíční lhůty sekretariát neobdrží žádnou odpověď, je navržená změna považována za schválenou. Změna nabývá účinnosti 60 dnů po jejím schválení. Před datem nabytí účinnosti změny sekretariát předá ZKR a smluvnímu správnímu orgánu pozměněné znění dohody.

## Článek 9

### Závěrečná ustanovení

1. Tato dohoda nabývá účinnosti 1. prosince 2015. Dohodu lze vypovědět písemným sdělením druhé smluvní straně ve lhůtě šesti měsíců ke konci roku.
2. Dohoda není mezinárodní smlouvou nebo mezinárodní úmluvou ve smyslu veřejného mezinárodního práva a pro stát, k němuž přináleží smluvní správní orgán, ani pro ZKR jako mezinárodní organizaci nezakládá žádné mezinárodně právní závazky. Nedotýká se žádných práv a povinností vyplývajících z jiných mezinárodních dohod nebo předpisů EU.
3. ZKR vyhotoví originály v německém, francouzském a holandském jazyce+ Ministerstvo dopravy ČR vyhotoví originál dohody v českém jazyce. Jeden originál dohody, jehož francouzské, německé, holandské a české znění je rovnocenně závazné, bude uložen v sekretariátu ZKR a jeden na Ministerstvu dopravy České republiky.

Štrasburk, dne 4. prosince 2014

Hans VAN DER WERF  
Generální sekretář  
Centrální komise pro rýnskou plavbu

Mgr. Katarína KOLENIČKOVÁ  
Ředitelka odboru plavby  
Ministerstvo dopravy České republiky

## PROTOKOLL 12

### **Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an der Schifferschule CERONAV (Rumänien) und Annahme der Verwaltungsvereinbarung**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

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

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschiffahrt unter 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 Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen,

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

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

erkennt vorbehaltlich des Inkrafttretens der diesem Beschluss beigefügten Verwaltungsvereinbarung auf dem Rhein die Gültigkeit der folgenden durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an:

**Rumänisches Maritimes Schulungszentrum (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale / Romanian Maritime Training Centre)**  
(im Folgenden „Schifferschule CERONAV“)

bescheinigt durch

**le Certificat d'achèvement de cours de qualification pour matelot (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) délivré par CERONAV**

und

**den Befähigungsnachweis zum Matrosen (marinar fluvial) der rumänischen Schiffsbehörde,**

nimmt die anliegende Verwaltungsvereinbarung an und erteilt dem Generalsekretär die Genehmigung zur Unterzeichnung der

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher.**

**Anlage**

**Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la  
qualification de matelot obtenue par formation professionnelle complétant  
l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle  
des livrets de service**

*Préambule*

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »),

et

le Ministère des transports de Roumanie (ci-après « l'Administration contractante »),

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures permettant d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre,

constatant que cette reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle et attestée dans les livrets de service reconnus est un complément à la reconnaissance des temps de navigation et de l'aptitude physique et psychique,

constatant que des formations professionnelles de matelots permettent d'acquérir des compétences comparables,

réaffirmant leur volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelots obtenue par formation professionnelle constitue un processus évolutif compte tenu des travaux en cours,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre du programme NAIADES II (2014-2020) qui vise à ce que le marché dispose d'une main d'œuvre suffisante et qualifiée et dans l'attente d'une harmonisation plus large au niveau européen,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018 qui vise à moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et à renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre, thème prioritaire de la présidence néerlandaise,

constatant que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscription dans les livrets de service reconnus, pour permettre l'évolution des plans de formation, pour développer des pratiques communes et pour mettre en place des systèmes fiables d'échange d'informations,

constatant que l'Administration contractante a signé l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

vu la déclaration de l'Administration contractante du 28 juillet 2014 relative à l'acceptation d'une réciprocité de la reconnaissance des qualifications de matelot rhénan obtenues par formation professionnelle,

vu le rapport de la délégation française du 18 août 2014,

vu le compte rendu de l'audition qui s'est tenue le 3 septembre 2014,

vu la proposition du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle du 8 octobre 2014,

sont convenus de l'Arrangement qui suit :

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

### **Autorités compétentes**

Les autorités compétentes sont, d'une part, les autorités compétentes de l'Administration contractante de l'Etat qui procèdent à l'inscription de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle dans les livrets de service et, d'autre part, les autorités rhénanes compétentes conformément à l'Appendice 1 à l'instruction de service n° 4.

## **Article 2**

### **Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin de la qualification de **matelot**

obtenue par la formation professionnelle achevée avec succès au

**Centre roumain de formation maritime (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea  
Personalului din Transporturi Navale)**  
(Ci-après : Ecole de bateliers CERONAV)

attestée par

**le Certificat d'achèvement de cours de qualification pour matelot (certificat de absolvire a  
cursului de calificare marinar) délivré par l'école de bateliers CERONAV**

et

**le Document d'attestation de l'Autorité navale roumaine de qualification de matelot  
(marinar fluvial).**

La reconnaissance porte sur les formations professionnelles ayant débuté en janvier 2015 ou ultérieurement pour des personnes âgées d'au moins 18 ans.

L'autorité compétente de l'Administration contractante, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, précise dans le livret de service reconnu que la qualification « est reconnue conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN ».

L'autorité compétente n'inscrit la mention qu'après s'être assurée par la vérification des originaux du diplôme de fin de formation et du certificat de qualification, que la formation professionnelle a été achevée avec succès

2. L'Administration contractante reconnaît la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elles relèvent, de la qualification de matelot obtenue par des formations et inscrite dans les livrets de service rhénans. Les organismes de formation rhénans dont le diplôme peut aboutir à une qualification au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN, figurent à l'Appendice 2 de l'Instruction de service n° 4.

### **Article 3**

#### **Echange d'informations**

L'autorité compétente, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service qui a inscrit dans le livret de service reconnu la qualification de matelot obtenue par une formation professionnelle, communique à toute autre autorité compétente qui en fait la demande les informations sur la base desquelles a été effectuée cette inscription.

### **Article 4**

#### **Coopération**

Les experts nationaux de la CCNR et de l'Administration contractante s'attachent, y compris par le biais de réunions communes si nécessaire, à atteindre notamment les objectifs suivants :

- contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- examiner et développer les procédures d'échange d'informations ;
- coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- comparer les modalités d'obtention des qualifications et progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

La coopération est assurée dans une des langues de travail officielles de la CCNR.

### **Article 5**

#### **Secrétariat de l'Arrangement**

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est établi à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 4 ;
- à faciliter l'échange d'informations entre l'Administration contractante et la CCNR ;
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées ;
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer la mise en œuvre de l'Arrangement.

## **Article 6**

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

La CCNR et l'Administration contractante 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 la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et de l'Administration contractante.

## **Article 7**

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

1. Si la CCNR ou l'Administration contractante estime qu'une modification adoptée dans un des Etats concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique de l'Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmet la communication à la CCNR et à l'Administration contractante.

Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot, obtenue par formation professionnelle. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.

2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'Administration contractante reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

## **Article 8**

### **Amendements**

La CCNR ou l'Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement au présent Arrangement. La CCNR et l'Administration contractante transmettent au Secrétariat leur position et commentaires dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. L'amendement proposé est réputé approuvé en l'absence de réponse parvenue au Secrétariat à l'expiration du délai de 2 mois. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'Administration contractante avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

## **Article 9**

### **Dispositions finales**

1. Sous réserve de la transmission au Secrétariat par la délégation roumaine de la modification réglementaire au plus tard le 30 novembre 2015, le présent Arrangement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2015. En cas de transmission après cette date, l'Arrangement administratif entrera en vigueur au premier du mois suivant la transmission au Secrétariat. Il peut être dénoncé avec effet à la fin de l'année par une notification écrite adressée à l'autre Partie contractante six mois auparavant.

2. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale de l'Etat dont relève l'Administration contractante ou celle de la CCNR comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.

3. La CCNR réalise les versions en langues allemande, française et néerlandaise, le Ministère des transports de Roumanie celle en langue roumaine. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes allemand, français, néerlandais et roumain font également foi, est déposée auprès du Secrétariat de la CCNR et auprès du Ministère des transports de Roumanie.

Fait à Strasbourg, le 4 décembre 2014

Hans VAN DER WERF  
Secrétaire général  
de la  
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Viorel Ion OLEA  
Directeur des affaires navales  
Ministère des transports de Roumanie

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch  
Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen  
zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige  
Anerkennung der Schifferdienstbücher**

*Präambel*

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und

das Ministerium für Verkehr Rumäniens (im Folgenden „Vertragsverwaltung“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen durch die Erleichterung der Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an Arbeitskräften beitragen kann,

in der Feststellung, dass diese gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen und in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragene Befähigung zum Matrosen eine Ergänzung zur Anerkennung der Fahrzeiten und der Tauglichkeit darstellt,

in der Feststellung, dass die Berufsausbildungen zum Matrosen zur Vermittlung vergleichbarer Kompetenzen geeignet sind,

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Anbetracht der laufenden Arbeiten ein evolutiver Prozess ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung des Programms NAIADES II (2014-2020) beizutragen, das darauf abzielt, eine ausreichende Versorgung des Marktes mit qualifizierten Arbeitskräften zu gewährleisten, bis eine weitergehende Harmonisierung auf europäischer Ebene erreicht ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen, die darauf abzielt, die Ausbildungen und Qualifikationen des Schifffahrtspersonals zu modernisieren und die Attraktivität der Schifffahrtsberufe zu erhöhen, um ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften sicherzustellen, ein Anliegen, das für die niederländische Präsidentschaft hohe Priorität hat,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, um insbesondere die Modalitäten der Eintragung in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, die Weiterentwicklung der Ausbildungspläne zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in der Feststellung, dass die Vertragsverwaltung die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher unterzeichnet hat,

unter Bezugnahme auf die Erklärung der Vertragsverwaltung vom 28. Juli 2014 zur Akzeptanz der Gegenseitigkeit der Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen rheinischen Befähigungen zum Matrosen,

unter Bezugnahme auf den Bericht der französischen Delegation vom 18. August 2014,

unter Bezugnahme auf die Niederschrift der Anhörung vom 3. September 2014,

unter Bezugnahme auf den Vorschlag des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen vom 8. Oktober 2014,

die folgende Vereinbarung getroffen:

## **Artikel 1**

### **Zuständige Behörden**

Die zuständigen Behörden sind einerseits die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung, die die Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in die Schifferdienstbücher vornimmt, und andererseits die zuständigen rheinischen Behörden gemäß Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR anerkennt auf dem Rhein die Gültigkeit der Befähigung zum

#### **Matrosen**

erworben durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung am

**Rumänischen Maritimen Schulungszentrum (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale)**  
(im Folgenden „Schifferschule CERONAV“)

bescheinigt durch

**das Abschlusszeugnis für den Befähigungslehrgang zum Matrosen (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) ausgestellt durch die Schifferschule CERONAV**

und

**den Befähigungsnachweis zum Matrosen (marinar fluvial) der rumänischen Schiffsbehörde.**

Die Anerkennung gilt für Berufsausbildungen, die im Januar 2015 oder später begonnen wurden für Personen, die mindestens 18 Jahre alt sind.

Die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher vermerkt im anerkannten Schifferdienstbuch, dass die Befähigung „gemäß § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV anerkannt“ ist.

Die zuständige Behörde nimmt die Eintragung nur vor, nachdem sie den erfolgreichen Abschluss der Berufsausbildung durch Inaugenscheinnahme der Originale des Abschlusszeugnisses und des Befähigungsnachweises der amtlichen Prüfung geprüft hat.

2. Die Vertragsverwaltung anerkennt die Gültigkeit der durch Berufsausbildung erworbenen und in die rheinischen Schifferdienstbücher eingetragenen Berufsbefähigungen zum Matrosen auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen. Die rheinischen Ausbildungsstätten, deren Abschluss zu einer Befähigung im Sinne des § 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV führen kann, sind im Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4 aufgeführt.

### **Artikel 3**

#### **Informationsaustausch**

Die im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher zuständige Behörde, die die durch Berufsausbildung erworbene Befähigung zum Matrosen in das anerkannte Schifferdienstbuch eingetragen hat, erteilt jeder anderen zuständigen Behörde auf Verlangen die dieser Eintragung zugrundeliegenden Informationen.

### **Artikel 4**

#### **Zusammenarbeit**

Die nationalen Sachverständigen der ZKR und der Vertragsverwaltung fördern, soweit sachdienlich auch durch gemeinsame Sitzungen, insbesondere die folgenden Ziele:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

Die Zusammenarbeit findet in einer der offiziellen Arbeitssprachen der ZKR statt.

### **Artikel 5**

#### **Vereinbarungssekretariat**

Ein Vereinbarungssekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 4 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen der Vertragsverwaltung und der ZKR;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Anwendung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung der Umsetzung der Vereinbarung notwendig sein könnten.

## **Artikel 6**

### **Informations- und Abstimmungspflicht bei Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften**

Die ZKR und die Vertragsverwaltung informieren einander sobald wie möglich und unabhängig von den 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 gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterzuleiten.

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

1. Sofern eine der Parteien zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Vorschriftenänderung oder der Vorgehensweise einer Verwaltung die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterleitet.

Die Parteien bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.

2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder die Vertragsverwaltung nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigungen zum Matrosen beendet werden. Diese Entscheidung wird zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat wirksam.

## **Artikel 8**

### **Änderungen**

Die ZKR oder die Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung dieser Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltung übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Geht innerhalb dieser zweimonatigen Frist im Sekretariat keine Antwort ein, gilt die vorgeschlagene Änderung als genehmigt. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und der Vertragsverwaltung eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

## **Artikel 9**

### **Schlussbestimmungen**

1. Sofern die rumänische Delegation dem Sekretariat die Gesetzesänderung bis spätestens 30. November 2015 übermittelt, tritt diese Vereinbarung am 1. Dezember 2015 in Kraft. Im Falle einer Übermittlung nach diesem Zeitpunkt, tritt die Vereinbarung am ersten Tag des Monats nach der Übermittlung an das Sekretariat in Kraft. Sie kann durch schriftliche Mitteilung an die jeweils andere Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende gekündigt werden.

2. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für den Staat, dem die Vertragsverwaltung zugehört, oder für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.

3. Die ZKR fertigt die deutsche, die französische und die niederländische Sprachfassung, das Ministerium für Verkehr Rumäniens die rumänische Sprachfassung. Je eine Urschrift der Vereinbarung, deren deutscher, französischer, niederländischer und rumänischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Sekretariat der ZKR und beim Verkehrsministerium Rumäniens hinterlegt.

Geschehen zu Straßburg am 4. Dezember 2014

Hans VAN DER WERF  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Viorel Ion OLEA  
Generaldirektor Schiffsangelegenheiten  
Ministerium für Verkehr Rumäniens

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse  
erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen  
beroepsbekwaamheden matroos  
in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking  
voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes**

*Preambule*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”),

en

het Ministerie van Vervoer van Roemenië (hierna de “administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos het vrije verkeer van de bemanningsleden in Europa vereenvoudigt en om deze reden deel uitmaakt van de maatregelen die een voldoende arbeidsaanbod kunnen garanderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de erkende dienstboekjes, een aanvulling is op de erkenning van de vaartijden en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid,

vaststellend dat de schoolopleidingen tot matroos de verkrijging van vergelijkbare beroepsbekwaamheden mogelijk maken,

gelet op hun wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

beseffend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het licht van de lopende werkzaamheden een evolutief proces is,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van het programma NAIADES II (2014-2020), dat beoogt te garanderen dat de markt over een voldoende en gekwalificeerd arbeidsaanbod beschikt, en in afwachting van een bredere harmonisatie op Europees niveau,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018, die beoogt de opleidingen en de bekwaamheden van het binnenvaartpersoneel te moderniseren en de attractiviteit van de binnenvaartberoepen te versterken teneinde een voldoende arbeidsaanbod tot stand te brengen, hetgeen een prioritair thema van het Nederlandse voorzitterschap is,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren en de ontwikkeling van opleidingsplannen mogelijk te maken, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

constaterend dat de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes heeft ondertekend,

gezien de verklaring van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van 28 juli 2014 houdende de aanvaarding van wederzijdsheid inzake de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen Rijnberoepsbekwaamheden matroos,

gezien het rapport van de Franse delegatie van 18 augustus 2014,

gezien het verslag van de hoorzitting die is gehouden op 3 september 2014,

gezien het voorstel van het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van 8 oktober 2014,

hebben de volgende overeenstemming gesloten:

## **Artikel 1**

### **Bevoegde autoriteiten**

De bevoegde autoriteiten zijn enerzijds de bevoegde autoriteiten van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming die overgaan tot de inschrijving van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in de dienstboekjes en anderzijds de bevoegde Rijnvaartautoriteiten overeenkomstig aanhangsel 1 bij dienstinstructie nr. 4.

## **Artikel 2**

### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van de beroepsbekwaamheid

#### **matroos**

die door middel van de onderstaande met goed gevolg doorlopen schoolopleiding is verkregen:

**Roemeens maritiem opleidingsinstituut (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale)**  
(hierna de schippersschool CERONAV)

aangetoond door

**het einddiploma van de kwalificerende matrozenopleiding (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) afgegeven door de schippersschool CERONAV**

en

**het bekwaamheidsbewijs matroos (marinar fluvial) van de Roemeense scheepvaartautoriteit.**

De erkenning betreft de schoolopleidingen die in januari 2015 of later zijn aangevangen voor personen die de minimumleeftijd van 18 jaar hebben bereikt.

De bevoegde autoriteit van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, vermeldt in het erkende dienstboekje dat de beroepsbekwaamheid wordt erkend "conform artikel 3.02, derde lid, onder a, van het RSP".

De bevoegde autoriteit gaat uitsluitend tot de bedoelde inschrijving over na aan de hand van het originele eindiploma en het originele bekwaamheidsbewijs gecontroleerd te hebben dat de schoolopleiding met goed gevolg is doorlopen.

2. De administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming erkent de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van haar staat, van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de Rijndienstboekjes. De Rijnopleidingsinstituten waarvan het diploma kan leiden tot een beroepsbekwaamheid in de zin van artikel 3.02, tweede lid, van het RSP, staan vermeld in aanhangsel 2 bij dienstinstructie nr. 4.

### **Artikel 3**

#### **Uitwisseling van gegevens**

De bevoegde autoriteit in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes die de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos in het erkende dienstboekje heeft ingeschreven, verstrekt aan elke andere bevoegde autoriteit die daartoe een verzoek indient, de informatie die aan basis van de bedoelde inschrijving heeft gestaan.

### **Artikel 4**

#### **Samenwerking**

De nationale deskundigen van de CCR en van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming streven, indien nodig door de organisatie van gemeenschappelijke vergaderingen, naar de verwezenlijking van met name de onderstaande doelstellingen:

- bijdrage aan de onderlinge afstemming in de verschillende regelgevingen van de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn;
- overleg over de vastgestelde moeilijkheden bij de uitvoering en overtredingen, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig;
- beoordeling en ontwikkeling van procedures voor de uitwisseling van gegevens;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de staten;
- vergelijking van de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden en boeken van vooruitgang op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

De samenwerking vindt plaats in een van de officiële werktalen van de CCR.

### **Artikel 5**

#### **Secretariaat van de overeenstemming**

Er wordt een secretariaat van de overeenstemming (hierna het "secretariaat") ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn:

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 4;
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming en de CCR;
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de overeenstemming;
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om de uitvoering van de overeenstemming te waarborgen.

## **Artikel 6**

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

De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming 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 plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de door schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen zij onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

## **Artikel 7**

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

1. Wanneer de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging in één van de staten die betrokken is bij de overeenstemming of van een praktijk van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming mee.

Genoemde partijen zullen al het mogelijke in het werk stellen een minnelijke schikking te vinden, zodat de wederzijdse erkenning van de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.

2. Mocht de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat van kracht.

## **Artikel 8**

### **Wijzigingen**

De CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de overeenstemming doen toekomen. De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord door het secretariaat ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt zestig dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de overeenstemming.

## Artikel 9

### Slotbepalingen

1. De onderhavige overeenstemming treedt op 1 december 2015 in werking, op voorwaarde dat de Roemeense delegatie uiterlijk op 30 november 2015 de overeenkomstige wetswijziging aan het secretariaat heeft overgelegd. Indien de bedoelde wetswijziging na de eerder genoemde datum wordt overgelegd, treedt de overeenstemming in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de bedoelde overlegging aan het secretariaat. De overeenstemming kan met ingang van het einde van het jaar worden opgezegd door middel van een schriftelijke kennisgeving die zes maanden voor de beëindiging aan de andere partij bij de overeenstemming wordt gestuurd.
2. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de staat van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welke internationale overeenkomst of regelgeving van de Europese Unie.
3. De Duitse, Franse en Nederlandse versies worden door de CCR en de Roemeense versie wordt door het Ministerie van Vervoer van Roemenië opgesteld. Een oorspronkelijke versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Roemeense versie gelijkelijk authentiek is, wordt bij het secretariaat van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van Roemenië neergelegd.

Gedaan te Straatsburg, op 4 december 2014

Hans VAN DER WERF  
Secretaris-generaal  
van de  
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Viorel Ion OLEA  
Directeur voor de scheepvaart  
Ministerie van Vervoer van Roemenië

**Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a calificării de marinar  
obținută prin calificare profesională, completând acordul administrativ privind  
recunoașterea reciprocă a carnetului de serviciu.**

*Preambul*

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, (denumită în continuare „CCNR” )

Și

Ministerul Transporturilor din România (denumită în continuare „Administrație contractantă”)

În dorința simplificării formalităților de angajare pentru personalul navigant și de facilitarea liberei circulații a echipajelor,

Conștiente de faptul că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională, și facilitarea liberei circulații a membrilor de echipaj în Europa, ceea ce face parte din măsurile menite să asigure o ofertă de forță de muncă suficientă,

Constatând că această recunoaștere reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională și atestată prin carnetul de serviciu recunoscut, este o completare a recunoașterii timpului de navigație și a aptitudinilor fizice și psihice,

Constatând că formare profesională a marinarului permite dobândirea de competențe similare,

Își reafirmă angajamentul de a contribui la integrarea și dezvoltarea pieței europene de transport pe căi navigabile interioare,

Conștiente de faptul că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținut prin formare profesională constituie un proces evolutiv ce ține cont de activitatea în derulare,

Dorind să contribuie la punerea în aplicare a programului NAIADES II (2014-2020) care vizează faptul că piața muncii trebuie să dețină forță de muncă suficientă și calificată, precum și realizarea unei armonizări la nivel european,

Dorind să contribuie la punerea în aplicare a programului VISION 2018 care vizează modernizarea formării și calificării personalului navigant, ridicarea nivelului de atractivitate a meseriilor din domeniul navigației pe căi navigabile interioare în scopul asigurării unei oferte suficiente de forță de muncă, obiectiv prioritar al președinției neerlandeze,

Remarcând că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională trebuie să fie însoțită de mecanismul de cooperare administrativă între autoritățile competente, pentru a preciza clar modalitățile de înscriere în carnetul de serviciu recunoscut, pentru permiterea evoluției pe planuri de formare, pentru dezvoltarea de practici comune și pentru punerea în lucru a sistemelor fiabile în schimbul de informații,

Remarcând faptul că Administrația contractantă a semnat Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu,

Având în vedere declarația administrației contractante din 28 iulie 2014, privind acceptarea unei reciprocități în recunoașterea calificării de marinar renan obținut prin formare profesională,

Având în vedere raportul delegației franceze din 18 august 2014,

Având în vedere procesul-verbal referitor la auditul din 03 septembrie 2014

Având în vedere propunerea Comitetului pentru probleme sociale, de muncă și de formare profesională din 08 octombrie 2014,

au convenit următorul ACORD:

## **Articolul 1**

### **Autoritățile competente**

Autoritățile competente sunt, pe de o parte, autoritățile competente ale Administrației contractante a Statului care efectuează înregistrarea calificării de marinar obținută prin formare profesională în carnetele de serviciu, și de cealaltă parte, autoritățile renane competente conform cu Anexa nr. 1 la instrucțiunile de serviciu numărul 4.

## **Articolul 2**

### **Recunoașterea reciprocă**

1. CCNR recunoaște valabilitatea pe Rin a calificării de

#### **Marinar**

obținută prin formare profesională finalizată cu succes la

#### **Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale**

(Denumită în continuare Centrul de formare profesională CERONAV)

Atestată prin

#### **Certificatul de absolvire a Cursului de calificare de marinar, emis de CERONAV**

**și**

#### **Certificatul de capacitate pentru funcția de marinar fluvial, emis de Autoritatea Navală Română,**

Recunoașterea se referă la formarea profesională, care va începe din ianuarie 2015 sau mai târziu; cu condiția împlinirii vârstei de 18 ani.

Autoritatea competentă a Autorității Contractante, în sensul articolului 5 din Aranjamentul administrativ pentru recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu, înregistrează calificarea în evidența carnetului de serviciu recunoscut, însoțită cu mențiunea că acea calificare este recunoscută "în conformitate cu articolul 3.02, paragraf 3, litera a) din RPN".

Autoritatea competentă nu înscrie mențiunea decât după ce se asigură, prin verificarea diplomei originale de formare și a certificatului de calificare, că formarea profesională a fost finalizată cu succes.

2. Autoritatea Contractantă recunoaște valabilitatea, pe căile navigabile de pe teritoriul național al statului căruia îi aparțin, calificării marinarilor obținută prin formare și înscrisă în carnetele de serviciu Renane. Organizațiile de formare profesională renane a căror diplomă poate duce la o calificare, în sensul articolului 3.02, paragraful 2, din RPN, figurează în anexa 2 din instrucțiunile de serviciu numărul 4.

### **Articolul 3**

#### **Schimbul de informații**

Autoritatea competentă, în sensul articolului 5 din Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu, care a înscris în carnetul de serviciu recunoscut, calificarea de marinar obținută prin formare profesională, comunică oricărei alte autorități competente ce solicită informații cu privire la cum a fost înscrisă o astfel de mențiune.

### **Articolul 4**

#### **Cooperarea**

Experții naționali din cadrul CCNR și al Autorității Contractante vor depune eforturile necesare, inclusiv prin organizarea de ședințe comune, dacă este necesar, pentru atingerea următoarelor obiective, respectiv de a:

- Contribui la faptul că evoluțiile și schimbările de reglementare care vor fi necesare în viitor, să fie în concordanță în diferitele regulamente;
- Discuta despre dificultățile întâlnite în aplicarea acordului, despre infracțiunile constatate și despre modalitatea de a răspunde în aceste cazuri;
- Examina și dezvolta proceduri privind schimbul de informații;
- Coordona mecanismele de control dintre State;
- Compara modalitățile de obținere a calificărilor și să crească în recunoașterea reciprocă a calificărilor.

Cooperarea este prevăzută în una dintre limbile oficiale de lucru ale CCNR.

### **Articolul 5**

#### **Secretariatul Acordului**

Un secretariat al acordului (denumit în continuare "secretariatul") se instituie. Acesta este asigurat de către Secretariatul CCNR și are sediul la Strasbourg.

Sarcinile sale includ:

- furnizarea sprijinului logistic necesar în organizarea întâlnirilor comune menționate la articolul 4;
- facilitarea schimbului de informații între administrația contractanta și CCNR;
- asigurarea gestionării unei pagini dedicate în cadrul site-ului CCNR în care să se regăsească informațiile relevante aplicării acordului pentru a putea fi consultate;
- efectuarea altor sarcini care pot fi necesare pentru a asigura buna funcționare a Acordului.

## **Articolul 6**

### **Datoria de informare și consultare în cazul modificării regulamentului**

CCNR și administrația contractantă se informează reciproc, cu celeritate, independent de întâlnirile comune, despre modificările și completările ce sunt prevăzute pentru reglementarea lor. CCNR și administrația contractantă se vor consulta, înainte de adoptarea acestora, pentru a preveni modificările ce pot pune sub semnul întrebării recunoașterea reciprocă a calificărilor marinarilor obținute prin formare profesională. În cazul modificării, CCNR și administrația contractantă transmit fără întârziere secretariatului reglementarea modificată, precizând data intrării în vigoare. Secretariatul asigură difuzarea informațiilor către CCNR și administrația contractantă.

## **Articolul 7**

### **Sfârșitul recunoașterii reciproce**

1. În cazul în care CCNR sau autoritatea contractantă consideră că un amendament adoptat într-unul dintre statele implicate prin acord sau o practică a Autorității Contractante pune la îndoială recunoașterea reciprocă, aceasta notifică de îndată Secretariatul care transmite comunicarea către CCNR și Autoritatea Contractantă.

Acestea încearcă să găsească o soluție amiabilă pentru menținerea recunoașterii reciproce a calificărilor marinarilor, obținută prin formare profesională. O ședință comună va fi convocată în acest scop.

2. Dacă, la termenul negocierii, CCNR sau Autoritatea Contractantă este convinsă că recunoașterea reciprocă nu poate fi menținută fără a cauza un risc pentru siguranța navigației, se poate rezilia recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională. O astfel de decizie va intra în vigoare pentru Autoritatea Contractantă în cauză, la douăsprezece luni de la notificarea acesteia de secretariat.

## **Articolul 8**

### **Amendamente**

CCNR sau Autoritatea contractantă poate prezenta Secretariatului propunerile de amendamente la prezentul acord. CCNR și Autoritatea Contractantă vor transmite secretariatului poziția și comentariile lor în termen de două luni de la notificarea propunerii de către secretariat. În răspunsul lor, autoritățile implicate precizează dacă doresc să convoace o ședință comună. Amendamentul propus este considerat aprobat în absența unui răspuns primit de către secretariat la expirarea termenului de două luni. Amendamentul va intra în vigoare la 60 de zile de la aprobarea acestuia. O versiune modificată a acordului este transmisă de secretariat către CCNR și către Autoritatea Contractantă înainte de data intrării în vigoare a amendamentului.

## **Articolul 9**

### **Dispoziții finale**

1. Sub rezerva transmiterii de către delegația română către secretariat, modificarea reglementării nu mai târziu de 30.11.2015, prezentul Acord va intra în vigoare la 01.12.2015. În cazul transmiterii ulterioare, acordul administrativ va intra în vigoare în prima zi a lunii următoare depunerii la secretariat. Acesta poate fi denunțat cu efect de la sfârșitul anului printr-o notificare scrisă adresată celeilalte părți contractante cu șase luni înainte.

2. Acordul administrativ nu constituie un tratat sau un acord internațional în sensul dreptului internațional public care implică responsabilitatea internațională a statului reprezentat de Autoritatea contractantă sau a CCNR ca organizație internațională. Prezentul acord a fost încheiat fără a aduce atingerea drepturilor și obligațiilor care decurg din orice acord internațional sau reglementări ale Uniunii Europene.

3. CCNR întocmește versiunile în limbile germană, franceză și neerlandeză, Ministerul Transporturilor din România, versiunea în limba română. O versiune originală a Acordului, textele în limbile franceză, germană, neerlandeză și română sunt în mod egal autentice, se depune la Secretariatul CCNR și la Ministerul Transporturilor din România.

Adoptat la Strasbourg la 04 decembrie 2014

Hans VAN DER WERF  
Secretar general al  
Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin

Viorel Ion OLEA  
Director  
Direcția de Transport Naval  
Ministerul Transporturilor din România

## **PROTOKOLL 13**

### **Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die Pflichten der Gewerbetreibenden zur Förderung der Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes zu vereinfachen,

unter Hinweis auf die Basler Erklärung vom 16. Mai 2006, wonach die Rheinschiffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen,

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

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

- nimmt die Begründung der Änderung zur Kenntnis (Anlage 1) und
- nimmt die Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) (Anlage 2) an.

Die neuen Vorschriften treten zum 1. Dezember 2015 in Kraft.

#### **Anlagen**

### **Begründung der Änderung**

Mit dieser Änderung soll die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher durch eine Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) ergänzt werden, die in ihrer geltenden Fassung keine Bestimmung enthält, aufgrund deren in Nichtmitgliedstaaten der ZKR durchgeführte Ausbildungen als gültig angesehen werden könnten.

Zur obigen Formulierung wird keine Alternative vorgeschlagen, da sie den Vorteil hat, einfach zu sein und die Anerkennung der Befähigungen zum Matrosen genau zu regeln, sodass die Qualität der Ausbildungen in der Binnenschifffahrt erhalten bleibt.

### **Auswirkungen der Änderung auf öffentliche Verwaltungen und Privatwirtschaft**

Die Änderung wirkt sich auf die öffentlichen Verwaltungen und die Privatwirtschaft nur begrenzt aus.

Sie ist die logische Konsequenz der Entscheidung zum Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen zwischen der ZKR und den Unterzeichnerstaaten der Verwaltungsvereinbarung über die Anerkennung der Schifferdienstbücher, die daran interessiert sind, dass die Ausbildungen der Ausbildungseinrichtungen in ihrem Hoheitsgebiet auf dem gesamten Rhein gültig sind.

Der Privatwirtschaft werden dadurch mehr Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Die Ausbildungseinrichtungen werden den von ihnen ausgebildeten Matrosen mehr Beschäftigungsmöglichkeiten bieten können. Qualifizierte Arbeitskräfte werden einen breiteren Zugang zum Binnenschifffahrtsmarkt haben, die Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe wird verbessert.

Für die zuständigen nationalen Verwaltungen hat dies zur Folge, dass sie die Schifferdienstbücher, welche die ursprüngliche Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung enthalten, überprüfen müssen. Dieses Verfahren ist mit jenem zur Anerkennung der Fahrzeiten weitgehend identisch.

Da die Gleichwertigkeit einer durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung von allen deren Inhabern geltend gemacht werden kann, stellt dieses Verfahren insgesamt eine administrative Vereinfachung dar, weil eine individuelle Anerkennung entfällt und die Kosten für die Verwaltung wie auch den Antragsteller reduziert werden.

**Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV**

§ 3.02 Nr. 3 lit. a wird wie folgt ersetzt:

- „a) ein Mindestalter von 17 Jahren und
- ein erfolgreicher Abschluss der Ausbildung nach Nummer 2 oder
  - eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung an einer Schifferberufsschule oder
  - eine andere mit Erfolg abgelegte, von der zuständigen Behörde anerkannte Matrosenprüfung oder
  - eine Befähigung zum Matrosen im Sinne einer Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen;“.

## PROTOKOLL 14

### **Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (Inhaltsverzeichnis und § 1.07 Nummer 4)**

#### **Klarstellung der Vorschriften zur Stabilität der Fahrzeuge, die Container befördern.**

1. In § 1.07 der RheinSchPV sind insbesondere die Anforderungen an Beladung und Sicht festgelegt. Nummer 4 enthält Vorschriften für Fahrzeuge, die Container befördern. Diese Vorschriften haben sich jedoch als fehlerhaft und unvollständig erwiesen.
2. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Vorschrift von § 1.07 Nr. 4 zu überarbeiten. Dabei wird zunächst die Bedeutung der Tatsache hervorgehoben, dass bei Fahrzeugen, die Container befördern, die Stabilität jederzeit gewährleistet sein muss. Im Weiteren wird dann festgelegt, zu welchem Zeitpunkt eine Stabilitätsprüfung vorgenommen werden muss und mit welchen Mitteln dies erfolgen kann.
3. In § 1.07 Nr. 4 wird dann ebenfalls festgelegt, in welchen Fällen in Anbetracht der Anzahl der Reihen, mit denen ein Fahrzeug in der Breite beladen werden kann, und der Anzahl der Lagen, die es befördert, eine Stabilitätsprüfung nicht erforderlich ist.
4. Im Jahr 2007 war die Schifffahrt auf der Seine und auf dem Rhein - und damit auf zwei wichtigen Binnenwasserstraßen - aufgrund von Unfällen behindert, an denen Containerschiffe beteiligt waren (Arc-en-Ciel und Excelsior). Die Erkenntnisse aus den Ermittlungen zur Havarie dieser beiden Containerschiffe haben verschiedene Empfehlungen nach sich gezogen. Die Neufassung von § 1.07 berücksichtigt insbesondere die Ergebnisse der diesbezüglichen Überlegungen. Allerdings sind noch weitere Maßnahmen erforderlich, um die aus den beiden Unfällen gewonnenen Erkenntnisse umzusetzen.
5. Nachstehend ist das Ergebnis der Evaluierung dargelegt, die in Anwendung der Richtlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR zu erstellen ist (Beschluss 2008-I-3).

#### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Die Änderung dient der Klarstellung der vorhandenen Vorschriften für die Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern. Es wird festgelegt, zu welchem Zeitpunkt die Stabilität berechnet werden muss, welche Mittel bei der Stabilitätsprüfung eingesetzt werden müssen, in welchen Fällen eine Stabilitätsprüfung nicht notwendig ist und welche stabilitätsrelevanten Unterlagen an Bord mitgeführt werden müssen. Die neuen Vorschriften ermöglichen, die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu verbessern, nachdem der von der ZKR im September 2013 in Bonn veranstaltete Runde Tisch zum Thema Stabilität von Containerschiffen gezeigt hat, wie komplex und wie wichtig die Fragen im Zusammenhang mit der Stabilität gerade für Containerschiffe sind.

Ferner wurde mit Beschluss 2013-II-16 eine neue Anlage 11 zur Rheinschiffahrtspolizeiverordnung geschaffen. Dieser Beschluss sah jedoch keine Änderung des Inhaltsverzeichnisses der Verordnung vor, ein Fehler, der mit dieser Änderung korrigiert werden soll.

Schließlich enthält das Inhaltsverzeichnis in der aktuellen Fassung eine „Anlage 12: (ohne Inhalt)“. Diese Anlage präziserte insbesondere § 2.02 RheinSchPV hinsichtlich der Reede Mannheim-Ludwigshafen. Mit Annahme der am 1. Januar 1995 in Kraft getretenen neuen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wurde der Inhalt dieser Anlage gestrichen, ohne jedoch die Anlage selbst und ihre Nennung im Inhaltsverzeichnis zu streichen, sodass eine Anlage 12 ohne Inhalt existiert. Mit dem vorliegenden Beschluss soll auch diese leere Anlage gestrichen werden.

## **Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung**

Alternativ kann § 1.07 Nummer 4 in der aktuellen Fassung beibehalten werden. Allerdings hat sich gezeigt, dass die Vorschriften in dieser Form fehlerhaft und unvollständig sind. Dies bedeutet ein Risiko für die Sicherheit der Binnenschifffahrt. Zudem ist nicht festgelegt, welche Unterlagen von den Kontrollbehörden in Bezug auf die Stabilität verlangt werden können.

## **Folgen dieser Änderung**

Die Änderung dient der Festlegung der Vorschriften, die in Bezug auf die Stabilität für Fahrzeuge gelten sollen, die Container befördern.

Zunächst wird in der Vorschrift zwischen der Verpflichtung, die Stabilität des Fahrzeugs jederzeit zu gewährleisten, und dem Nachweis der Stabilitätsprüfung unterschieden. Es wird bestimmt, zu welchem Zeitpunkt die Stabilitätsprüfung durchgeführt werden muss. In der Vorschrift wird festgelegt, dass der Schiffsführer eine Stabilitätsprüfung auf der Grundlage des Stauplans durchführen muss. So lässt sich feststellen, ob die Stabilität des Fahrzeugs gewährleistet ist, nachdem die Lade- und Löschvorgänge am Kai durchgeführt wurden. Dies bedeutet auch, dass es nicht notwendig ist nachzuweisen, dass zu jedem Zeitpunkt des Ladens und Löschens eine Stabilitätsberechnung durchgeführt wurde.

In der Vorschrift wird auch ausgeführt, mit welchen Mitteln die Prüfung vorzunehmen ist. Im Zusammenhang mit den vorgegebenen Mitteln ist die Anschaffung einer zusätzlichen Ausrüstung nicht erforderlich.

Außerdem wird in der Vorschrift angegeben, welche Stabilitätsunterlagen an Bord mitgeführt werden müssen. Es handelt sich dabei in erster Linie um das Ergebnis der Stabilitätsprüfung, für das vorgeschrieben ist, dass es jederzeit lesbar gemacht werden kann. Durch die gewählte Formulierung ist es also nicht erforderlich, das Ergebnis der Stabilitätsberechnung systematisch auszudrucken, wenn die Berechnung mit einem Ladungsrechner vorgenommen wird. Das Ergebnis der Berechnung kann dann beispielsweise in Form eines Ausdrucks nachgewiesen werden, der auf Anforderung der Kontrollbehörden erstellt wird.

Darüber hinaus müssen noch weitere Unterlagen an Bord mitgeführt werden. Dies sind insbesondere der Stauplan sowie die in § 22.01 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung bezeichneten Unterlagen. Durch die Vorschrift wird klargestellt, welche Unterlagen die Kontrollbehörden in Bezug auf die Stabilität verlangen können.

Schließlich werden in der bisherigen Fassung der Verordnung mit den Bestimmungen, in welchem Fall eine Stabilitätsprüfung erforderlich ist, nicht alle Situationen erfasst, die beim Laden nachweislich risikobehaftet sind. In der Neufassung von § 1.07 Nr. 4 werden alle Fälle genau und vollständig aufgezählt, in denen beim Laden eine Stabilitätsprüfung nicht erforderlich ist. Dadurch steigt die Anzahl der Fälle, in denen eine Stabilitätsprüfung vorgenommen werden muss, denn auf der Grundlage der neuen Vorschriften muss bei Fahrzeugen mit einer Breite von 11,00 m oder mehr systematisch eine Stabilitätsprüfung durchgeführt werden, wenn das Fahrzeug vom Laderaumboden aus mit drei Lagen Containern beladen wird. Auch im Falle von gemischter Ladung bestehend aus Containern und beispielsweise Schwerlasten, ist bei allen Fahrzeugen, die in ihrer Breite vier oder mehr Reihen Container laden können, eine Stabilitätsprüfung erforderlich.

## **Folgen einer Ablehnung dieser Änderung**

Die Änderung könnte abgelehnt werden. Allerdings ist der aktuell gültige Wortlaut ungenau und fehlerhaft. Mit der Änderung wird bezweckt, die Fehler zu berichtigen und die Vorschriften klarzustellen, um die Sicherheit der Binnenschifffahrt zu verbessern.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

I

unter Bezugnahme auf Beschluss 2013-II-16, mit dem eine neue Anlage 11 geschaffen wurde,

beschließt die Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wie in der Anlage 1 zu vorliegendem Beschluss aufgeführt.

II

in Anbetracht der Schlussfolgerungen der Untersuchungen, die nach den Unfällen der Schiffe Arc-en-Ciel und Excelsior durchgeführt wurden,

in dem Bestreben, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt zu verbessern,

im Hinblick auf die Klarstellung und Intensivierung der Stabilitätsprüfung von Fahrzeugen, die Container befördern,

in dem Bewusstsein, dass zur Verbesserung der Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern, noch weitere Maßnahmen erforderlich sind,

beschließt die Änderung von § 1.07 Nummer 4 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wie in der Anlage 2 zu vorliegendem Beschluss aufgeführt.

Die in der Anlage ausgeführten Änderungen treten am 1. Dezember 2015 in Kraft.

## **Anlagen**

**Anlage 1 zu Protokoll 14**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu Anlage 11 wird wie folgt gefasst:*

„Anlage 11: Daten, die in das Inland AIS Gerät einzugeben sind: Erläuterungen des „Navigationsstatus“ und des „Bezugspunktes der Positionsinformation auf dem Fahrzeug“.“

b) *Die Angabe zu Anlage 12 wird gestrichen.*

2. *Anlage 12 wird gestrichen.*

**Anlage 2 zu Protokoll 14**

§ 1.07 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

- „4. Die Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern, muss jederzeit gewährleistet sein. Der Schiffsführer hat nachzuweisen, dass eine Stabilitätsprüfung vor Beginn des Ladens und Löschens sowie vor Fahrtantritt durchgeführt wurde.

Die Stabilitätsprüfung kann manuell oder mit Hilfe eines Ladungsrechners erfolgen. Das Ergebnis der Stabilitätsprüfung und der aktuelle Stauplan sind an Bord mitzuführen und müssen jederzeit lesbar gemacht werden können.

Die Fahrzeuge müssen außerdem die Stabilitätsunterlagen nach § 22.01 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung mitführen.

Eine Stabilitätsprüfung ist bei Fahrzeugen, die Container befördern, nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug in seiner Breite

- a) höchstens drei Reihen Container laden kann und es vom Laderaumboden aus nur mit einer Lage Containern beladen ist oder
- b) vier und mehr Reihen Container laden kann und es ausschließlich mit Containern in höchstens zwei Lagen vom Laderaumboden aus beladen ist.“

## **PROTOKOLL 15**

### **Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01)**

Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL hat die Zentralkommission über die kontinuierliche Weiterführung von Dienstleistungen als Rechtsnachfolgerin der im Sinne der RheinSchUO anerkannten Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd informiert. Gleichzeitig hat DNV GL gebeten, diese Anerkennung auf den DNV GL übergehen zu lassen. Die Delegationen haben anlässlich der Sitzung des Untersuchungsausschusses im Oktober 2014 mitgeteilt, dass DNV GL in allen Rheinuferstaaten und Belgien anerkannt wird.

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Unterrichtung durch ihre Mitgliedsstaaten,

beschließt die Änderung zu § 1.01, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2015 in Kraft.

#### **Anlage**

**Anlage zu Protokoll 15**

§ 1.01 Nr. 82 wird wie folgt gefasst:

- „82. „Anerkannte Klassifikationsgesellschaft“ eine Klassifikationsgesellschaft, die von allen Rheinuferstaaten und Belgien anerkannt ist, nämlich: Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL), Bureau Veritas (BV) und Lloyd's Register of Shipping (LR);“.

## PROTOKOLL 16

### Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

## PROTOKOLL 17

### Gleichwertige Wasserstände (GIW) des Rheins 2012 (2002-II-26, 2012-II-18)

#### Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf die Fortschreibung der Grundsätze für die Bestimmung der gleichwertigen Wasserstände an den Richtpegeln des Rheins sowie nach Kenntnisnahme des Berichts ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zur Neufestsetzung der gleichwertigen Wasserstände des Rheins für 2012,

setzt die gleichwertigen Wasserstände (GIW) ab dem 1. Januar 2015 wie folgt fest:

Pegel	GIW 2012 (cm) *
Basel	499
Maxau	369
Speyer	241
Mannheim	160
Worms	72
Mainz	168
Oestrich	87
Bingen	100
Kaub	78
Koblenz	78
Andernach	93
Bonn	141

Pegel	GIW 2012 (cm) *
Köln	139
Düsseldorf	97
Ruhrort	233
Wesel	177
Rees	120
Emmerich	84
Lobith	739
Pannerdensche Kop	713
Nimwegen	523
Tiel	258
IJsselkoop	694

\*Niederländische Werte sind cm + NAP

Die mit dem Beschluss 2002-II-26 festgesetzten gleichwertigen Wasserstände 2002 sind mit Wirkung vom 31. Dezember 2014 aufgehoben. Die gleichwertigen Wasserstände 2012 gelten bis zum 31. Dezember 2021.

Die dem Bericht zu Grunde liegenden Daten zeigen, dass das Wasserdargebot sich verbessert hat und dass die ermittelten Änderungen beim GIW die morphologischen Veränderungen der Strecke abbilden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt wird diesem Protokoll als Anlage beigefügt.

#### Anlage

**Bericht  
zur Festsetzung des gleichwertigen Wasserstandes (GIW) des Rheins für 2012**

**1. Allgemeines**

Mit Beschluss 1992-I-32 hat die Zentralkommission die gleichwertigen Wasserstände (GIW) 1992 für die Hauptpegel des Rheins festgesetzt. Mit Beschluss 1996-I-34 wurde nach Abschluss der Baumaßnahmen für das neue Leitwerk Bingen der bisherige Pegel Bingen durch den Pegel Oestrich bei Rhein km 518,1 ersetzt und die gleichwertigen Wasserstände 1992 für diesen Pegel sowie für den Pegel Mainz bestimmt. Mit Beschluss 1998-I-27 konnte auch der gleichwertige Wasserstand 1992 für den Pegel Kaub festgelegt werden.

Als Grundlage für die Festsetzung der GIW 2012 wurden nach eingehender Prüfung und Erörterung die gleichwertigen Abflüsse (GIQ) der Jahresreihen IV/1911 bis III/2011, angenommen. Diese GIQ waren bestimmt als die Durchflüsse, die im vieljährigen Mittel an 20 eisfreien Tagen pro Jahr unterschritten sind. Die Entwicklung der daraus abgeleiteten gleichwertigen Wasserstände ab dem Jahre 1932 bis 1992 ist zur Information in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

<b>Festgesetzte Gleichwertige Wasserstände 1932 bis 1992</b>						
Pegel	GIW 32 (cm)	GIW 52 (cm)	GIW 62 (cm)	GIW 72 (cm)	GIW 82 (cm)	GIW 92 (cm)
Beschluss der ZKR	1932-II-12	1952-II-18	1962-IV-49	1973-I-28 1976-II-40	1984-II-40	1992-I-32 1996-I-34 1998-I-27
Rheinfelden	--	165	167	175	170	175
Breisach	80	75	--	--	--	--
Straßburg	148	140	150	--	--	--
Maxau	316	315	325	340	350	350
Speyer	215	--	--	215	215	220
Mannheim	184	150	135	150	160	155
Worms	- 86	95	65	80	70	65
Mainz	- 17	170	165	170	170	165
Oestrich	--	--	--	--	--	80
Bingen	103	100	100	70	60	--
Kaub	108	105	105	100	85	85
Koblenz	116	115	105	110	95	85
Andernach	129	130	115	115	105	95
Bonn	--	60	55	60	155	145
Köln	61	55	40	55	150	145
Düsseldorf	20	180	155	150	125	115
Ruhrort	- 64	250	210	200	195	215
Wesel	--	225	180	180	170	160
Rees	- 9	--	--	50	135	120
Emmerich	18	170	140	125	110	95
Lobith	910	850	810	815	795	770
Pannerdensche Kop	845	790	750	790	775	752
Nimwegen	691	625	590	615	610	571
Tiel	336	280	260	285	285	270
IJsselkop	--	--	--	765	750	729

## 2. Grundsätze für die Festlegung des gleichwertigen Wasserstandes 2012

Zur Festlegung der gleichwertigen Wasserstände 2012 sollen folgende Grundsätze, als Fortschreibung der im Jahr 2002 mit Beschluss 2002-I-40 geregelten neuen Grundsätze gelten, um die in den vergangenen Jahrzehnten gesammelten hydrologischen und wasserbaulichen Erfahrungen zu berücksichtigen:

1. Die Werte der gleichwertigen Abflüsse (GIQ) an den festgesetzten Richtpegeln werden als Abflüsse einer 100 Jahre umfassenden Zeitreihe alle zehn Jahre festgelegt.
2. Mit den Werten der gleichwertigen Abflüsse werden die korrespondierenden Werte der gleichwertigen Wasserstände (GIW) an den festgesetzten Richtpegeln ebenfalls alle zehn Jahre neu bestimmt.
3. Der gleichwertige Wasserstand (GIW) erhält die folgende fortgeschriebene Definition:  
 „Die gleichwertigen Wasserstände (GIW) sind die Wasserstände, die bei gleichwertigen niedrigen Abflüssen mit einer Unterschreitungsdauer von 20 Tagen pro Jahr im langjährigen Mittel längs des Rheins auftreten.“

Die Anwendung dieser Grundsätze sorgt für mehr Transparenz und eine echte Gleichwertigkeit bei der Ermittlung des GIW und berücksichtigt langjährige stabile Trends in der Entwicklung des Wasserdargebots (GIQ), zum Beispiel als Folgen der Klimaveränderungen und ist dennoch ausreichend stabil bzw. unempfindlich gegenüber kurz- und mittelfristigen hydrologischen Schwankungen. Der ebenfalls jeweils neu festgelegte GIW repräsentiert zudem natürliche und anthropologische Änderungen in der Morphologie bzw. des Gewässerbettes

Auf der Basis dieser Grundsätze wurden die folgenden gleichwertigen Abflüsse (GIQ<sub>2012</sub>) für im Mittel 20 Unterschreitungstage pro Jahr für die Richtpegel angesetzt. Zur Verdeutlichung der Auswirkung der fortgeschriebenen Grundsätze ist der bisher geltende GIQ<sub>2002</sub> sowie die Differenz aus beiden Werten in der Tabelle mit angegeben.

Pegel	GIQ <sub>2002</sub> (m <sup>3</sup> /s)	GIQ <sub>2012</sub> (m <sup>3</sup> /s)	Differenz (m <sup>3</sup> /s)
Basel	480	488	+8
Maxau	585	609	+24
Speyer	610	632	+22
Worms	670	682	+12
Mainz	730	766	+36
Kaub	750	784	+34
Andernach	870	877	+7
Bonn	890	901	+11
Köln	935	941	+6

Pegel	GIQ <sub>2002</sub> (m <sup>3</sup> /s)	GIQ <sub>2012</sub> (m <sup>3</sup> /s)	Differenz (m <sup>3</sup> /s)
Düsseldorf	960	963	+3
Ruhrort	985	1028	+43
Wesel	995	1041	+46
Rees	1020	1049	+29
Emmerich	1020	1058	+38
Lobith	1020	1020	+0
Waal / Pannerdensche Kop	818	826	+8
Pannerdensch Kanaal / Pannerdensche Kop	202	195	-7
Neder Rijn / IJsselkop	30	24	-6
IJssel / IJsselkoop	172	171	-1

### 3. Gleichwertige Wasserstände 2012

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt schlägt vor, auf der Basis der ermittelten GIQ-Werte die folgenden GIW-Werte so festzulegen, wie in Spalte 4 der folgenden Tabelle angegeben.

Pegel	GIW 1992 (cm)*	GIW 2002 (cm)*	<b>GIW 2012 (cm)*</b>	Änderung GIW 2012 gegenüber GIW 2002 (cm)*
Basel	*	500	<b>499</b>	-1
Maxau	350	360	<b>369</b>	+9
Speyer	220	220	<b>241</b>	+21
Mannheim	155	155	<b>160</b>	+5
Worms	65	65	<b>72</b>	+7
Mainz	165	170	<b>168</b>	-2
Oestrich	80	85	<b>87</b>	+2
Bingen	-	100	<b>100</b>	0
Kaub	85	80	<b>78</b>	-2
Koblenz	85	80	<b>78</b>	-2
Andernach	95	95	<b>93</b>	-2
Bonn	145	145	<b>141</b>	-4
Köln	145	145	<b>139</b>	-6
Düsseldorf	115	105	<b>97</b>	-8
Ruhrort	215	225	<b>233</b>	+8
Wesel	160	155	<b>177</b>	+22
Rees	120	115	<b>120</b>	+5
Emmerich	95	80	<b>84</b>	+4
Lobith	770	752	<b>739</b>	-13
Pannerdensche Kop	752	733	<b>713</b>	-20
Nimwegen	571	545	<b>523</b>	-22
Tiel	270	262	<b>258</b>	-4
IJsselkop	729	709	<b>694</b>	-15

\*Niederländische Werte sind cm + NAP

## **PROTOKOLL 18**

### **Instandsetzungsarbeiten an der Staustufenkette Neder-Rijn und Lek**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

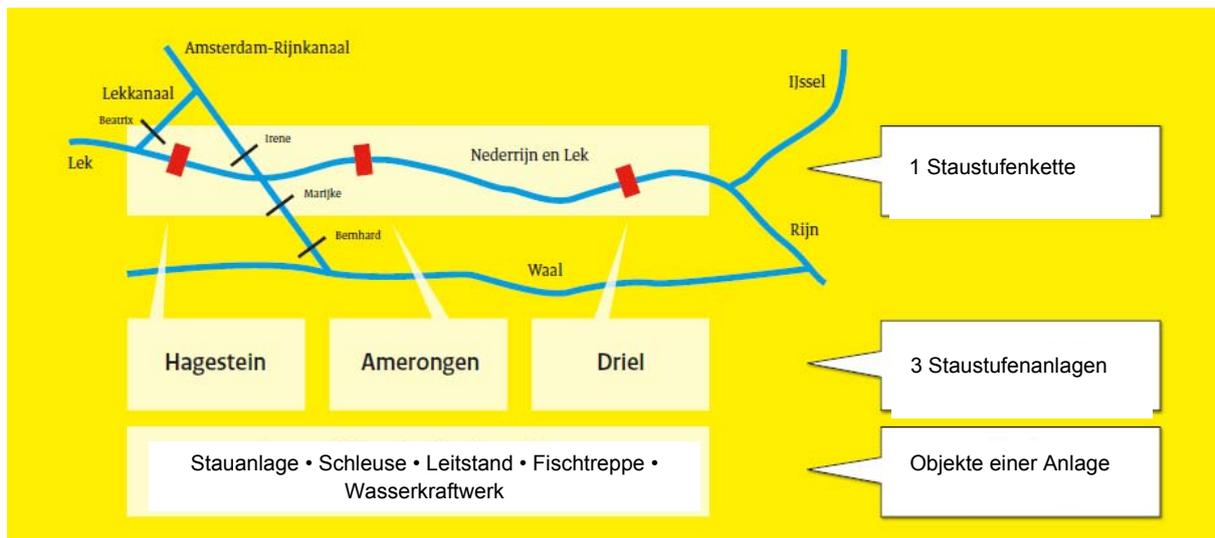
stellt fest, dass die Instandsetzungsarbeiten an der Staustufenkette Hagestein, Amerongen und Driel sowie der dazugehörigen Schleusen keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorrufen, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt wird diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

#### **Anlage**

### Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt Instandsetzungsarbeiten an der Staustufenkette Neder-Rijn und Lek

Das Projekt betrifft die Staustufenanlagen in Hagestein (Lek Kilometer 945,500 – 947,500), in Amerongen (Neder-Rijn Kilometer 920,000 – 922,000) und in Driel (Neder-Rijn Kilometer 890,00 – 892,000) auf der Wasserstraße Neder-Rijn und Lek.



Übersichtskarte Staustufenkette Neder-Rijn und Lek

#### Allgemeine Beschreibung

#### Instandsetzung der Staustufenkette Neder-Rijn und Lek

Die Instandsetzung besteht aus folgenden Maßnahmen:

- Austausch von Bedien- und Steuerungsanlagen des Stauwehrs und der Schleuse,
- Austausch der Steuerungsmechanik der Stauwehre und Schleusen,
- Erhalt und Austausch der Schleusentore, Visierwehre und Zylinderschütze,
- Reparatur der Betonkonstruktionen der Schleusen, Stauwerke und Zufahrtsrampen,
- Austausch der Poller und Haltekreuze für Schiffe der CEMT-Klasse Va,
- Verlängerung einzelner Warteplätze und Anbringung einiger Dalben,
- Realisierung einer Fernbedienung (zentrale Steuerung von 3 Staustufenanlagen) durch den Neubau einer Bedienungszentrale in Amerongen,
- mehrjähriger Wartungsvertrag (18 Monate nach Bauabnahme der Instandsetzung).

Die Abmessungen der Stauwehre und Schleusen bleiben unverändert.

## **Angaben zum Bauablauf**

### **Planung**

2014	: Beginn der Ausschreibungsphase
2015	: Auftragserteilung
2015/2016	: Beginn der Arbeiten
2020	: Fertigstellung der Instandsetzungsarbeiten
2020 – 2022	: mehrjährige Wartung

### **Verkehrsbehinderung und Sperrungen**

Der Korridor von Neder-Rijn und Lek CEMT-Klasse Va wird durch andere Wasserstraßen derselben oder einer höheren Klasse erschlossen.

Die Hauptbeförderungswasserstraße Waal (VIc), der Amsterdam-Rheinkanal (VIb), der Lekkanal (Vb) und der Merwedekanal (teilweise Va) bilden die Alternativrouten bei Sperrungen der Schleusen in Hagestein, Amerongen und Driel. Während der Sperrungen steht immer eine Umleitung über die oben genannten Wasserstraßen zur Verfügung.

Die Arbeiten an den Schleusenammern verursachen Sperrungen für die Schifffahrt. Die Arbeiten in und an den Schleusenammern bestehen hauptsächlich aus:

- Austausch und Verstärkung der Poller und Haltekreuze,
- Austausch der wasserbautechnischen Bewegungsvorrichtungen,
- Wartungsarbeiten und Austausch der Schleusentore,
- Betonreparaturen an der Schleusenammernwand.

Für die genannten Arbeiten ist eine etwa zehnwöchige Vollsperrung (24 Stunden pro Tag) pro Schleuse notwendig. Die Sperrungen fallen in den Zeitraum zwischen 2016 und 2021.

Die Arbeiten an den Stauanlagen verursachen keine Sperrungen der Schifffahrt. Je nach zur Anwendung kommender bautechnischer Methode wird möglicherweise für das Austauschen der Visierwehre der Wasserstand in der Schleusenammern künstlich verringert. Dies führt (teilweise) zu einer geringeren Fahrrinntiefe für den Schifffahrtsbetrieb. Die dadurch entstehende Verkehrsbehinderung wird auf einige Tage pro Visierwehr veranschlagt.

Das Ausmaß, in dem der Wasserstand möglicherweise verringert wird, wird beeinflusst durch:

- Durchführung von Beratungen zum Wassermanagement zur Förderung von Kenntnis, Können und Umgang mit dem System Wasser,
- die vorläufige Beibehaltung der Anforderung von +15/-15 cm Wasserunterschied aufgrund der Arbeiten,
- die vom Auftragnehmer gewählte Durchführungsmethode (die eine Wasserstandsverringerng möglicherweise gar nicht erforderlich macht),
- die Durchführung der Arbeiten (an den Visierwehren) in der Niedrigwasserzeit.

Während der Arbeiten an den ingenieurtechnischen Konstruktionen der Staustufenanlagen entsteht nur eine geringe Beeinträchtigung der Schifffahrt. Es ist von einer minimalen Verkehrsbehinderung bei der Schleusendurchfahrt in Driel, Amerongen und Hagestein auszugehen.

### **Technische und verkehrstechnische Anforderungen an die Schleusen**

Die Schleusen dürfen während der touristischen Hochsaison der Fahrgastschifffahrt nicht gesperrt werden. Es handelt sich hierbei um den Zeitraum zwischen Ende Juli und Anfang September. Sperrungen sind nur dann zulässig, wenn die Umleitungen auch möglich sind.

Für die Arbeiten an den Schleusen ergeben sich folgende Herausforderungen:

- Austausch der bestehenden Steuerungsmechanik und bautechnische Anpassungen am Vierkantraum für die Bewegungsmechanik. Der Umbau dieses Raumes muss so erfolgen, dass die bestehende Bewegungsmechanik, d. h. die Schleuse, so wenig wie möglich außer Betrieb genommen werden muss.
- Der Austausch aller Haltekreuze und Poller. Das Arbeiten in einer verengten Schleusenkammer mit der Durchfahrt von Schiffen und Schleusungszyklen ist unsicher. Daher muss die Schleuse für diese Arbeiten gesperrt werden.
- Die Reparatur von Betonschäden an der Schleusenkammerwand. Das Arbeiten in einer verengten Schleusenkammer mit der Durchfahrt von Schiffen und Schleusungszyklen ist unsicher. Daher muss die Schleuse für diese Arbeiten gesperrt werden.

### **Technische und verkehrstechnische Anforderungen an die Staustufenanlage**

Während des Zeitraums vom 1. Mai bis zum 31. Oktober darf pro Staustufenanlage nur ein Visierwehr für den Austausch oder die Generalüberholung des Visierwehrs geschlossen werden. Die Arbeiten an den Stauwehren verursachen keine Verkehrsbehinderungen oder Sperrungen für die Schifffahrt.

### **Allgemeine Anforderungen**

Die von der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Tafelzeichen werden verwendet. Rijkswaterstaat gewährleistet rechtzeitige und vollständige Informationen über die Verkehrsbehinderungen und Sperrungen für den Betrieb der Schifffahrt.

## **PROTOKOLL 19**

### **Herstellung und Sicherung von Kiesflächen am Rhein (Rhein-km 348,6 bis 350,1)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des in der Anlage beigefügten Berichts,

bezugnehmend auf die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Anlage zu Beschluss 2012-I-13, in der Fassung vom 17. Oktober 2012),

billigt nach Abwägung aller Sachverhalte und gemäß den bestehenden Vertragswerken die Umsetzung der Maßnahmen zur Herstellung und Sicherung von Kiesflächen am Rhein,

bittet die deutsche Delegation über den Fortgang der Planungen und den Abschluss der Maßnahme zu berichten.

#### **Anlage**

##### **1. Art der Maßnahme**

Schaffung einer wellenschlagberuhigten, kiesgründigen, dauerhaft durchflossenen Rinne in Bühnenfeldern des Rheins und im Illinger Altrhein sowie Schaffung ungestörter Inseln (Kohlkopflanzung und Tomateninsel) für brütende Ufervögel.

##### **2. Ort**

Bühnenfelder, Leinpfad und Rheinvorland mit Altarm bei Lauterburg, rechtsrheinisch.

##### **3. Fluss-km**

Rhein-km 348,6 – 350,1

##### **4. Sachverhalt**

Ziel des Projektes ist die Schaffung von Insellagen und Kiesinseln als Bruthabitat für Vogelarten die auf Kiesinseln brüten und die Herstellung wellenschlaggeschützter Fließgewässerbereiche als Fischlaich und Jungfischhabitat. Solche Maßnahmen mit der Zielsetzung der ökologischen Aufwertung und dem Schutz gefährdeter Tier- und Pflanzenarten werden im Rahmen von EU-geförderten Life+-Projekten durchgeführt. Träger dieser Maßnahme ist das Regierungspräsidium Karlsruhe. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat sich gegenüber der EU verpflichtet, diese Maßnahmen bis Ende 2015 umzusetzen.

Um die vorstehenden Ziele zu erreichen, sollen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Die dort vorhandenen 10 Bühnen werden zur gezielten Durchströmung gekerbt und zum Querschnittsausgleich aufgehöhht.
- Bei Rhein-km 348,840 wird ein Entnahmebauwerk errichtet, um so durch Abtrennung des Kohlkopfes eine Insel zu schaffen.
- Zwischen Rhein-km 348,870 und 349,144 wird das Deckwerk über Mittelwasser entfernt, um ein Naturufer zu entwickeln.

Die Maßnahme befindet sich ausschließlich auf der rechten Rheinseite und auf deutschem Hoheitsgebiet. In diesem Streckenabschnitt wird durch das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) die Zugabe von Geschiebeersatzmaterial durchgeführt. Für die Schifffahrt handelt es sich um eine Engstelle (Auer Grund).

## 5. Bewertung

Über das Entnahmebauwerk werden zwischen 2,6 m<sup>3</sup>/s bei NW und 26,1 m<sup>3</sup>/s bei HSW entnommen. Die dazu durchgeführten 2 D-HN-Modellberechnungen der Wasserspiegellagen zeigen maximale lokale Wasserspiegellagenveränderungen von 2,5 cm innerhalb der Bühnenfelder im Bereich der gekerbten Bühnen. Im Bereich der Schifffahrtsrinne sind die Wasserspiegellagenveränderungen vernachlässigbar gering. Auch die Veränderung der Sohlschubspannung ist vernachlässigbar. Die gewollten Strömungsveränderungen finden im Bereich der Bühnenfelder statt. Es kommt zu keinen nennenswerten Querströmungen außerhalb der Bühnenfelder.

Die Maßnahme wurde der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) zur fachlichen Stellungnahme vorgelegt. Auch die BAW sieht keine relevanten Auswirkungen auf die Wasserspiegellage, die Querströmungen und die morphologischen Gegebenheiten und das Geschiebemanagement. Eine Beeinträchtigung der Schifffahrt wird nicht erwartet.

Es wird ein Monitoring über einen repräsentativen Zeitraum von 5 Jahren durchgeführt, um die Funktionsfähigkeit der Maßnahme und der Anlagen, insbesondere auch der Bühnenkerbung und der Bühnenaufhöhung nachzuweisen und zu bestätigen.

Übersicht des Maßnahmenbereiches und der Maßnahmen:

Variante 5: Lageplan mit Übersicht der Maßnahmen



## **PROTOKOLL 20**

### **Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die vorgesehenen Betriebseinstellungen zur Kenntnis,

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen,

stellt fest, dass die Betriebseinstellungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten notwendig und angemessen sind,

bittet die deutsche und französische Delegation,

- die Arbeiten soweit wie möglich zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen der Schifffahrt so gering wie möglich zu halten,
- die Schifffahrtstreibenden frühzeitig und unter Nutzung der River Information Services über die Betriebseinstellungen und insbesondere Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu informieren,
- ausreichend Liegeplätze für die Schiffe, die aufgrund der Betriebseinstellungen auf eine Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

#### **Anlage**

**Tabelle der Betriebseinstellungen 2015  
auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal**

Be- treiber	Schleuse	Beginn Unter- brechung der Schifffahrt	Ende Unter- brechung der Schifffahrt	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	24.08.2015	02.10.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer			
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	17.08.2015	11.09.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	02.03.2015	13.03.2015	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	07.04.2015	02.10.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	23.02.2015	06.03.2015	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	13.04.2015	28.08.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	02.03.2015	06.03.2015	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	08.06.2015	25.09.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	23.02.2015	06.03.2015	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	13.04.2015	04.09.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	09.03.2015	13.03.2015	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer			
EDF	Gerstheim große Kammer	23.02.2015	06.03.2015	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	01.06.2015	05.06.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	02.03.2015	13.03.2015	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	02.03.2015	27.03.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambsheim östliche Kammer	30.03.2015	24.04.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	15.06.2015	24.07.2015	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	18.05.2015	20.05.2015	Risiko von Beeinträchtigungen

Nachrichtlich:

2015 sind am Obertor der Schleuse Birsfelden Nord Revisionsarbeiten vorgesehen. Der Zeitpunkt und die Dauer der Arbeiten sind zurzeit noch offen.

Vom 19.10.2015 bis 21.10.2015 sind Arbeiten an der Schleuse Augst vorgesehen.

## **PROTOKOLL 21**

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

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

#### **Anlagen**

**Anlage zu Protokoll 21**

**1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung**

**POLIZEIVERORDNUNG**

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013	9.8.2013		1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013	21.3.2014		1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013	27.10.2014	1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-16	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2014-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 und 7.01)	W	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-11	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Befreiung der Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte (§ 4.07 Nummer 3 Absatz 1)	I	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2014-I-12	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art - Mindestanforderungen und Empfehlungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nr. 3)	I	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-13	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Befreiung schwimmender Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte (§ 4.07 Nummer 1)	I	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

## 2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

### UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften  
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern 2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006	7.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	1.1.2009	**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 <sup>1</sup>	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

<sup>1</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009	20.12.2012	**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	<sup>1)</sup>	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 <sup>2)</sup>	**)	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011	20.12.2012	**)	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	**)	7.3.2012		15.6.2011

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

\*\*\*) Gegenstandslos.

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

<sup>2)</sup> Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	**)		1.7.2009 <sup>1</sup>	14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	1.12.2013	**)	21.10.2014	22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Änderung der RheinSchUO hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	W	1.4.2014	1.1.2009 <sup>21</sup> 1.1.2013 <sup>1</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		I	1.12.2014	1.12.2013 <sup>1</sup> 12.11./1.12.2014 <sup>22</sup>	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02, 11.02, 11.04, Kapitel 14a, §§ 15.14, 24.02, 24.06, Anlagen, I, Q, R und S)	W	1.10.2014 1.12.2014	1.1.2009 <sup>1</sup> 5.6.2014 <sup>1</sup> 26.9.2014	**)			9.7.2014
2014-I-15	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014
2014-I-16	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 24.02 Nr. 2 zu § 8.05 Nr. 6, § 8.10 Nr. 3, § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3, § 24.03 Nr. 1 zu § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2, § 9.01 und 12.02 Nr. 5, § 24.06 Nr. 5 zu § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

<sup>21</sup> Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

<sup>22</sup> Zunächst mit einer vorübergehenden Abweichung von den nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

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

**VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN**

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014			24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014			24.5.2013	15.2.2013

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**4.1 Untersuchungsausschuss:** (Beschluss 2010-II-27)

**Aufstellung der Typgenehmigungen für Bordklärantagentypen  
gemäß § 14a.12 (Anlage R, Teil V) der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Beschluss 2010-II-27)**

1	2	3	4	5	6	7	8
Fabrikmarke <sup>1)</sup>	Herstellerseitige Bezeichnung <sup>1)</sup>	Nummer der Typgenehmigung	Datum der Typgenehmigung	Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>2)</sup>	Grund der Erweiterung, Verweigerung oder Entzug	Datum der Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>2)</sup>	Zuständige Behörde
Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin	BMA R Kodierung: BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R	R1*II*0001*00	8.5.2013	--	--	--	D
ACO Marine s.r.o. Nádražni 72 CZ-150 00 Praha 5	ACO Maripur Membrane Technology (AM) Kodierung: Bauformen AM xxx S, AM xxx R, AMR xxx S und AMR xxx R in den Baugrößen 025, 050, 075, 100, 150, 200 und 250	R1*II*0002*00	22.8.2014	--	--	--	D

<sup>1)</sup> Entsprechend Typgenehmigungsbogen.

<sup>2)</sup> Zutreffendes eintragen.

1	2	3	4	5	6	7	8
Fabrikmarke <sup>1)</sup>	Herstellerseitige Bezeichnung <sup>(1)</sup>	Nummer der Typgenehmigung	Datum der Typgenehmigung	Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>	Grund der Erweiterung, Verweigerung oder Entzug	Datum der Erweiterung, Verweigerung, Entzug <sup>(2)</sup>	Zuständige Behörde
EVAC OY Sinimäentie 14 02630 Espoo FINNLAND	MBR Kodierung: MBR 8 MBR 16 MBR 24 MBR 32 MBR 40 MBR 80 MBR 120 MBR 160 MBR 240 MBR 360	R1*II*0003*00	1.9.2014	--	--	--	D
Advanced Waste Water Solutions Gentsevaart 21 NL-4565ER Kapellebrug	Innopack Marine (IPM) Kodierung: IPM40, IPM50, IPM80, IPM100, IPM125, IPM150, IPM175, IPM200, IPM225, IPM250, IPM 275, IPM300, IPM325, IPM350, IPM400, IPM450, IPM500, IPM550, IPM600, IPM650, IPM 700, IPM750, IPM800, IPM850	R1*II*0004*00	11.8.2014	--	--	--	D

**4.2 Untersuchungsausschuss:** (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
Anlage M, Teil V

...

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

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

...

**Deutschland**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefonnummer +49</b>	<b>E-Mailadresse</b>
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	dettef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Name</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefonnummer +49</b>	<b>E-Mailadresse</b>
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
43.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 70806 Kornwestheim	07154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de

...

## Niederlande

Ifd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
1.	Alewijnse Binnenvaart	Energieweg 46C 6541 CX Nijmegen	024-3716301	www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 3063 NH Rotterdam	010-4534000	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	CTW Electronics	Schaperstraat 2 1613 JK Grootebroek	0228-512435 06-53911091	info@ctwradar.com www.ctwradar.com
4.	Eprom Electronica B.V.	Schoolweg 7 4531 CA Terneuzen	0115-648000	info@epromelectronica.nl www.epromelectronica.nl
5.	Gova Scheepselektronika Services V.O.F.	Ringdijk 530 2987 VZ Ridderkerk	0180-463011	
6.	H. Vlek	Terbregse Rechter Rottekade 150 J 3051 AC Rotterdam	010-4180881	
7.	Handelonderneming V.O.F. van Os Navimar	Dixielandkade 48 4533 AD Terneuzen	0900-0506	
8.	Radio Holland Netherlands Bv	Eekhoutstraat 2 3087 AB Rotterdam	010-4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl
9.	Radio Zeeland Scheepsnavigatie B.V.	Industrieweg 17 4538 RG Terneuzen	0115-645400	www.radiozeeland.nl
10.	Sperry Marine Bv	J. Wattweg 22 3133 KK Vlaardingen	010-4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
11.	Van Tiem's Elektro Technisch Installatie Bureau B.V.	Industrieweg 5 6659 AL Wamel	0487-593570	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
12.	Werkina Werkendam Bv	Biesboschhaven Noord 1b 4251 NL Werkendam	0183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
13.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	184-41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
14.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

**4.3 Untersuchungsausschuss:** (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
Anlage N, Teil III

...

**2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte**

Verzeichnis der vom 1. April 2008 bis zum 18. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 1.0 und 1.01, zugelassenen Inland AIS Geräte

Inland AIS Geräte, deren Typgenehmigung auf Basis der Edition 1.0 und 1.01 des Test Standards erfolgte, dürfen bis zum 30.11.2015 eingebaut und über dieses Datum hinaus weiterhin betrieben werden.

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	<b>Bis 9.7.2014</b> 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich <b>Ab 10.7.2014</b> Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217
18	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221
22	Nauticast A2 Inland AIS	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	<b>Bis 9.7.2014</b> 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich <b>Ab 10.7.2014</b> Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

...  
**4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung  
für den Einbau oder Austausch von Inland AIS Geräten anerkannten Fachfirmen**  
Ist für ein Land keine Fachfirma angegeben, wurde für Firmen in diesem Land keine Anerkennung ausgesprochen.

**Österreich**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +43	E-Mail Webseite
1.	1st-Relief GmbH	Handelskai 388 / Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 237 237 240	Technical.support@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH (Nicht mehr tätig seit 17.7.2012)	Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien	(0)50 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org

**Belgien**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, B-2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doomstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 B-2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba	Vosseschijnstraat 43b1 - Haven 140 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
11.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

...

### Frankreich<sup>23</sup>

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr

<sup>23</sup> Die Zuständigkeiten der jeweiligen Fachfirma wurden durch Ministerialerlass vom 2. Februar 2011 betreffend die Zulassung von Signallichtern, Radargeräten, Wendeanzeigern und Inland AIS Geräten und die Anerkennung von Firmen für den Einbau solcher Geräte festgelegt.

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
12.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
13.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse 69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr

...

**Niederlande**

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van de Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 514244	ams@alewijnse.nl www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	T. (0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
4.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	T. (0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	T. (0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
6.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	T. (0)10-4283344	service.binnenvaart@imtechmarine.com
7.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115-616329 M. (0)6-53686036	www.navimar.nl
8.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	T. (0)10-4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	T. (0)10-4795444 M. (0)10-4795545	info@sam-electronics.nl www.sam-electronics.nl
10.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	T. (0)228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	T. (0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
12.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	184-41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
13.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
14.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

...

### Tschechische Republik

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +420	E-Mail Webseite
1.	VARS BRNO a.s.	Kroftova 3167/80c 61600 Brno	515 514 111	info@vars.cz www.vars.cz

### Rumänien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +40	E-Mail Webseite
1.	Ultrans TM srl	Bd. Ferdinand 5 900659 Romania	241 550 007	office@ultrans.ro www.ultrans.ro

...

#### 4.4 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

### ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

### EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

#### EMPFEHLUNG Nr. 19/2014 vom 9. September 2014

#### TANKMOTORSCHIFF ARGOS GL

Das Tankmotorschiff „Argos GL“, (Europäische Schiffsnummer noch nicht bekannt), wird hiermit für die Nutzung von flüssigem Erdgas (LNG Liquefied Natural Gas) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 6, Nr. 9, Nr. 11 und Nr. 12 bis zum 30.06.2019. zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (Resolution MSC.285(86) vom 1. Juni 2009), mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte
5. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Der LNG-Vorratstank entspricht den Vorschriften für Kryogentanks der Norm EN 13458-2. Abgesehen von diesen Anforderungen muss der Tank mindestens einer Kraft von 2 g in Längsrichtung, 1 g in Querrichtung und einem Krängungswinkel von 10° standhalten. Der Tank ist so auf dem Schiff angebracht, dass gewährleistet ist, dass er unter allen Umständen fest mit dem Schiff verbunden bleibt. An der Außenseite des Tankraumes ist eine Kennzeichnung angebracht, die deutlich angibt, dass sich dort ein LNG-Vorratstank befindet.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 4** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Vor jeder erneuten Inbetriebnahme und nach umfangreichen Reparaturen muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat
9. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.

10. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.
11. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas-Antriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
12. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
  - a) Systemausfall;
  - b) Leckage;
  - c) Bunkerdaten;
  - d) Druckdaten;
  - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
  - f) Betriebsdaten;
  - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
  - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (14) 59 zu entnehmen.)

## 5. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

### Fahrtenschreiber

**Anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Überprüfung  
nach § 3.10 und Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein  
Stand: November 2014**

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
1	Mannesmann-Kienzle	1318-09	SV 1294	FVT – WSV <sup>24</sup>

Elektro Buck  
Elektroinstallation  
Hauptstraße 30  
D-69250 Schönau

Heinz Port GmbH  
Theodor-Heuss-Str. 15  
D-66130 Saarbrücken

Matronik  
Schiffselektrik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer  
Schiffselektronik  
Zähringerstraße 18  
D-68239 Mannheim

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D-47138 Duisburg

---

<sup>24</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV <sup>25</sup> , D

Kadlec & Brödlin  
Elektr. Schiffsausrüstungen  
Krausstraße 21  
D-47119 Duisburg

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH <sup>26</sup>

A&O Schiffselektrik und –elektronik  
Kastanienstraße 10  
D-47447 Moers

Carl Goldberg  
Reeperbahn 37  
D-21481 Lauenburg

DSD Hilgers Stahlbau GmbH  
Hilgersstraße  
D-56598 Rheinbrohl

E&M Engel & Meier  
Schiffselektronik Duisburg  
Döbelner Straße 4b  
D-12627 Berlin

Elektro Jansen  
Lange Straße 35 und 44  
D-49733 Haren (Ems)

Elektrotechnik Kemming  
Kirchstraße 21  
D-45711 Datteln

<sup>25</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

<sup>26</sup> SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (früher: Rheinschifffahrtsdirektion Basel (RSD))

G und M Tiedemann GbR  
Auf der Haide 17  
D-21039 Börnsen

Jentson Nachrichtentechnik  
Ziegelhofstraße 104  
D-26121 Oldenburg

K+K Systemtechnik  
An de Deelen 63  
D-28779 Bremen

Kadlec & Brödlin  
Elektr. Schiffsausrüstungen  
Krausstraße 21  
D-47119 Duisburg

Krebs Elektrotechnik e.K.  
Im Martelacker 8  
D-79588 Efringen-Kirchen

KSE Schiffselektronik  
Karl-Heinz Klein  
Völklingerstraße 26  
D-47178 Duisburg-Walsum

LUX-Werft  
Moselstraße 10  
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik  
Schiffselektrik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D-47509 Rheurdt

Mohrs + Hoppe GmbH  
Marineservice  
D-Plauener Str. 163-165 K(10)

MSG  
Mainschiffahrts-Genossenschaft  
Stockgrabenweg  
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH  
Schiffselektrik  
Neumarkt 2  
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn  
Elektrotechnik GmbH  
Arndtstr. 33  
D-22085 Hamburg

Reystar Elektrotechnik  
Liebigstraße 17b  
D-47608 Geldern

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D-47138 Duisburg-Meiderich

Wolfgang Hagelstein  
Anlagen für die Schifffahrt  
Alte Heerstraße 63  
D-56329 St. Goar-Fellen

Nautictronic-GmbH  
Service-Center  
Tramstrasse 66  
CH-4142 Münchenstein

Alphatron Marine Deutschland GmbH  
Nienhöfener Str. 29-37  
D-25421 Pinneberg

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV <sup>27</sup> , D

Elektro Buck  
Elektroinstallation  
Hauptstraße 30  
D-69250 Schönau

LUX-Werft  
Moselstraße 10  
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik  
Schiffselektrik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D-47509 Rheurdt

---

<sup>27</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Radio Maurer  
Schiffselektronik  
Zähringerstraße 18  
D-68239 Mannheim

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D-47138 Duisburg

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV <sup>28</sup> , D

Elektro Weber  
Lessingstr. 1  
D-74855 Haßmersheim

Kadlec & Brödlin  
Elektr. Schiffsausrüstungen  
Krausstraße 21  
D-47119 Duisburg

Matronik  
Schiffselektrik u. Elektronik  
In den Pannenkaulen 5  
D-47509 Rheurdt

MSG  
Mainschiffahrts-Genossenschaft  
Stockgrabenweg  
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine  
Schiffselektrik  
Neumarkt 2  
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn  
Elektrotechnik GmbH  
Arndtstr. 33  
D-22085 Hamburg

Wilhelm Schroer  
Schiffselektrik GmbH  
Albrechtstraße 70  
D-47138 Duisburg-Meiderich

---

<sup>28</sup> FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
7	Simac CSI BV	chronocon	NL-TR-89002	RDWW, NL

- Angaben liegen nicht vor -

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
8		ESP 2000	NL-TR-89003	RDWW, NL

- Angaben liegen nicht vor -

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
9	ICS	Veeder Root	NL-TR-89004	RDWW, NL

- Angaben liegen nicht vor -

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00	RDWW, NL

Flux Electro BV  
Beneluxweg 2c  
NL-4538 AL Terneuzen  
Plomben-Nr. : M02

Marinetec Holland B.V.  
Lelystraat 93G  
NL-3364 AH Sliedrecht  
Plomben-Nr.: M34

DTM Techniek  
Keteldiep 25F  
NL-8321 MH Urk  
Plomben-Nr.: M27

Ultrans TM srl  
Bd. Ferdinand 5  
RO-900650 Constanta  
Plomben-Nr.: M12

ETB van Fraeijenhove  
Stationsweg 60a  
NL-4538 AD Terneuzen  
Plomben-Nr.: M15

AiM Slurink Elektrotechniek BV  
Ohmweg 71  
NL-2952 BB Alblasserdam  
Plomben-Nr.: M06

Van Tiem Elektro BV  
Industriestraat 5  
NL-6659 AL WAMEL  
Plomben-Nr.: M 18

BOGENDA ELEKTRO B.V.  
Noordeinde 5  
NL-3341 LW Hendrik-Ido-Ambacht  
Plomben-Nr.: M38

Electric Marine Support Binnenvaart B.V.  
Nieuwland Parc 307  
NL-2952 DD Alblasserdam  
Plomben-Nr.: M31

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
11	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	CSI-	NL

Gecap  
Dhr. C. den Breker  
Postbus 475  
NL-2900 AL Capelle A/D IJssel  
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.  
Dhr. T.N. van Maastricht  
Bierbosch Haven Noord 1 b  
NL-4251 NL Werkendam  
CSI 11

Dolderman BV.  
Dhr. A Rijdsdijk  
Postbus 266  
NL-3300 AG Dordrecht  
CSI-1

IGP  
Dhr. P. Goovaerts  
Maalderijstraat 87  
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)  
CSI-15

A. Rullen Installatiebedrijf BV.  
Dhr. A. Meeuwissen  
Postbus 96  
NL-4940 AB Raamsdonkveer  
CSI-3

Imtech Marine & Industry  
Dhr. B. Breedveld  
Postbus 5054  
NL-3008 AB Rotterdam  
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart  
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst  
Oude Haven 47  
NL-6511 XE Nijmegen  
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek  
Dhr. G.H.G. Lammers  
Sluispolderweg 44a  
NL-1505 HK Zaandam  
CSI-6

Van Fraeijenhove BV.  
Dhr. Van Fraeijenhove  
Stationsweg 60 a  
NL-4538 AD Terneuzen  
CSI-16

Elektrotechniek IJnsum Sneek  
Dhr. R.G. Martens  
Rijksweg 19  
NL-9011 VA IJnsum  
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel  
Dhr. M.G. Burger  
Postbus 3050  
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel  
CSI-10

INA – Litton  
Dhr. K. Langius  
Postbus 1590  
NL-3000 BN Rotterdam  
CSI-9

Schlömer Schiffswerft  
Dhr. T. Verwoerd  
Postfach 2109  
D-26771 Leer  
CSI-18

Linssen Electronica BV.  
Dhr. H. Mestrom  
Kloosterstraat 3  
NL-6051 JB Maasbracht  
CSI-13

Electricom  
Dhr. Eerland  
Westerkade 14  
NL-3116 GJ Schiedam  
CSI-20

CSI BV.  
Dhr. H. Ouadi  
Kaartenmakerstraat 4  
NL-2984 CB Ridderkerk  
CSI-8 CSI-21

Flux Electro BV  
Beneluxweg 2c  
NL-4538 AL Terneuzen  
CSI-24

- 01 Oechies Elektrotechniek
- 02 Vogelenzang de Jong BV  
L.P. van der Giessenweg 51  
NL-2921 LP Krimpen A/D IJssel
- 03 Keizer van de Heuvel BV.  
Noord 45 d  
NL-2931 SJ Krimpen aan de IJssel
- 05 Fa. van Gent en Kooy  
Maaskade 89  
NL-3071 NE Rotterdam
- 50 Fa. Leeuwenstein Scheepinstallatie BV.  
Keizershof 14  
NL-3311 JP Dordrecht
- 06 Oechies Elektrotechniek
- 08 Visser & van Dijk BV.  
Havenstraat 5 b  
NL-6051 CR Maasbracht
- 09 Van Wijnen Scheepselektro  
Rosmolenweg 9 a  
NL-3356 LK Papendrecht
- 10 Oechies Elektrotechniek
- 11 Oechies Elektrotechniek
- 12 Van Meegen bunkerschip  
Nieuwendammerdijk 526 s  
NL-1023 BX Amsterdam
- 13 Droste Scheepselektro  
De Krib 3  
NL-6916 an Tolkamer
- eigen tang Hoveko BV.  
Reigersingel 10  
NL-2922 GP Krimpen a/d IJssel

## **OF3005**

- eigen tang Radio Holland Marine Rotterdam  
Eekhoutstraat 2  
NL-3087 AB Rotterdam
- Radio Holland Marine Delfzijl  
Zijlvest 12  
NL-9936 GZ Delfzijl
- Radio Holland Marine Den Helder  
Het Nieuwe Diep 34 AA  
NL-1781 AD Den Helder

Radio Holland Marine Harlingen  
Nieuwe Visserhaven 11  
NL-8861 NX Harlingen

Radio Holland Marine Lauwersoog  
Haven 24  
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen  
Industrieweg 20  
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk  
Westhavenkade 32  
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen  
Stationsplein 11  
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden  
Trawlerkade 98  
NL-1976 CC IJmuiden

RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam A.D.C. Groeneveld
RHG 04	Radio Holland Marine Rotterdam P. v/d Eijk
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam D. Monshouwer
RHG 02	Radio Holland Marine Rotterdam K.G. Tas
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam P. Dijkshoorn
RHG 11	Radio Holland Marine Rotterdam P. Stolk
RHG 03	Radio Holland Marine Rotterdam A. Langstraat
Geen	Radio Holland Marine Rotterdam J.E.P Kruiswijk
RHG 08	Radio Holland Marine Urk J. Verhoeff
ICS 110	Radio Holland Marine Vlissingen J.F. Walhout

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen  
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle  
Nieuwpoort

## **PROTOKOLL 22**

### **Haushalt der Zentralkommission für 2015**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt 2015 an, der auf **2 660 705.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich unter Berücksichtigung der Überweisung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Höhe von **22 000 €** und des dem Reservefonds im Rahmen einer Haushaltsanpassung entnommenen Anteils in Höhe von **60 000.- €** auf **515 741.-€**.

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

## **PROTOKOLL 23**

### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2013**

#### **Beschluss**

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2013 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

## **PROTOKOLL 24**

### **Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2013**

#### **Beschluss**

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2013 der Zentralen Verwaltungsstelle. Die Jahresrechnung wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

## **PROTOKOLL 25**

### **Abkommen über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsberichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

im Bemühen, für die Bediensteten der ZKR wirksame Rechtsbehelfe gemäß den Grundsätzen der Europäischen Menschenrechtskonvention und insbesondere deren Artikel 6 Absatz 1 einzuführen,

in dem Bewusstsein, dass dieses Ansinnen aufgrund der geringen Größe der ZKR durch eigene Mechanismen schwer zu verwirklichen ist,

in der Feststellung, dass das Verwaltungsgericht des Europarates alle erforderlichen Garantien für Kompetenz, Unparteilichkeit und Nähe bietet, um für die Bediensteten der ZKR einen wirksamen gerichtlichen Rechtsbehelf zu gewährleisten.

erfreut über das Einverständnis des Europarates, Streitigkeiten betreffend die Bediensteten der ZKR vor seinem Verwaltungsgericht zu entscheiden, sofern sich die ZKR an den Verfahrenskosten des Gerichts beteiligt,

nimmt von den Verhandlungen zum Abschluss eines Abkommens zur Festlegung der konkreten Modalitäten der Anerkennung der Gerichtsbarkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates durch die ZKR befriedigt Kenntnis,

ermächtigt den Generalsekretär, das Abkommen über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, das diesem Beschluss in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache beigefügt ist, mit dem Generalsekretär des Europarates zu unterzeichnen.

## **Anlage**

**Anlage zu Protokoll 25**

**ABKOMMEN**

**über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

---

Der Generalsekretär des Europarates und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

in der Erwägung, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eine internationale Organisation ist, die, wie aus Artikel 12 des Abkommens zwischen der ZKR und der Regierung der Französischen Republik über den Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 10. Mai 1978 hervorgeht, von der Gerichtsbarkeit befreit ist;

in der Erwägung, dass Arbeitsstreitigkeiten zwischen dieser Organisation und deren Bediensteten nicht vor ein nationales Gericht gebracht werden können;

in der Erwägung, dass den Bediensteten der ZKR wie den Bediensteten anderer internationaler Organisationen für Arbeitsstreitigkeiten gleichwohl ein gerichtlicher Rechtsbehelf zur Verfügung stehen muss;

gestützt auf den Antrag auf Anerkennung der Gerichtsbarkeit des Verwaltungsgerichts für Streitigkeiten zwischen den Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Zentralkommission, den der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit Schreiben vom 23. Oktober 2013 beim Generalsekretär des Europarates gestellt hat, und die positive Antwort des Generalsekretärs des Europarates vom 12. März 2014;

in der Erwägung, dass es zweckmäßig erscheint, ein Abkommen gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Statuts des Verwaltungsgerichts in der mit der Entschließung CM/Res(2014)4 des Ministerkomitees vom 11. Juni 2014 geänderten Fassung zu schließen;

gestützt auf Entscheidung/Entschließung XXX des Ministerkomitees des Europarates betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs des Europarates zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf Beschluss 2014-II-25 vom 4. Dezember 2014 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf die Artikel 59 bis 61 des Personalstatuts des Europarates betreffend die Rechtsbehelfe der Bediensteten des Europarates, dessen Anhang XI über das Statut des Verwaltungsgerichts des Europarates sowie die vom Verwaltungsgericht erlassene Geschäftsordnung des Gerichts;

unter Hinweis darauf, dass das Verwaltungsgericht des Europarates eine befürwortende Stellungnahme zum Abschluss dieses Abkommens abgegeben hat;

von ihrer jeweiligen Organisation gehörig beauftragt,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

#### Artikel 1

Das Verwaltungsgericht des Europarates (im Folgenden „Verwaltungsgericht“) ist für die Entscheidung über Klagen zuständig, die nach Maßgabe des Artikels 60 des Personalstatuts des Europarates gegen Verwaltungsakte des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Sinne des Artikels 59 Absatz 2 des Personalstatuts des Europarates oder der einschlägigen Artikel der Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt erhoben werden. Klageberechtigt vor dem Verwaltungsgericht sind die in den Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vorgesehenen Personen. Bei Streitigkeiten über die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts entscheidet das Gericht gemäß Artikel 4 seines Statuts.

#### Artikel 2

Bei der Wahrnehmung dieser Zuständigkeit sind die in Artikel 59 Absatz 9 und Artikel 60 des Personalstatuts des Europarates, im Statut des Verwaltungsgerichts und in dessen Geschäftsordnung enthaltenen Bezugnahmen auf den Europarat und dessen Generalsekretär als Bezugnahmen auf die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und dessen Generalsekretär zu verstehen.

#### Artikel 3

1. Der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bleibt es unbenommen, das Verfahrensstadium vor der analog zu Artikel 59 des Personalstatuts des Europarates vorgesehenen Anrufung des Verwaltungsgerichts frei zu gestalten oder auf ein solches Stadium zu verzichten. Im letzteren Fall findet Artikel 60 Absatz 3 des Personalstatuts des Europarates unter Berücksichtigung dieser Möglichkeit Anwendung. Der Beginn der in jenem Absatz genannten Frist ist dem Vorstehenden entsprechend festzulegen.
2. Da die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zwischen der Verwaltungsbeschwerde und der Klage vor dem Verwaltungsgericht ein fakultatives Schlichtungsverfahren vorgesehen hat, wird der Schlichter zudem nach Prüfung aller beim Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts eingereichten Bewerbungen vom Präsidenten des Verwaltungsgerichts ernannt. Der Gerichtskanzler ist für alle damit verbundenen Verwaltungsarbeiten zuständig.
3. Da der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Schlichter beschließen können, die angefochtene Entscheidung auszusetzen, ist ggf. Artikel 60 Absatz 4 des Personalstatuts anzuwenden, der es erlaubt, die Aussetzung der Entscheidung während des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht aufrecht zu erhalten, sofern der in dieser Sache ordnungsgemäß angerufene Präsident des Verwaltungsgerichts nichts anderes beschließt. Es besteht Einvernehmen darüber, dass ein Bediensteter nach Einreichung seiner Klage einen Antrag auf Aussetzung der Entscheidung stellen kann. Dies gilt auch, wenn er dies beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt oder beim Schlichter unterlassen hat, oder wenn sein Antrag abgelehnt wurde.

#### Artikel 4

1. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt trägt die Kosten der dem Kläger vom Verwaltungsgericht ggf. zugesprochenen Entschädigung, einschließlich der gemäß Artikel 11 Absätze 2 und 3 des Statuts des Verwaltungsgerichts zu erstattenden Kosten.

2. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt trägt ferner die durch die Klageerhebung beim Verwaltungsgericht verursachten Kosten, d. h.
- a) die tatsächlichen Reise- und Aufenthaltskosten der Richter des Verwaltungsgerichts und die Entschädigungen der Richter;
  - b) die tatsächlichen Dolmetschkosten;
  - c) die tatsächlichen Kosten für die vom Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts geleistete Arbeit (*pro rata temporis*), einschließlich der Arbeit im Rahmen des Verfahrens zur Ernennung des Schlichters; und ggf. die Reisekosten des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts und der anderen Mitglieder der Gerichtskanzlei;
  - d) die tatsächlichen Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verordnungen in die zweite Amtssprache des Europarates und, soweit erforderlich, zur Prüfung von Klagen und Verfahrensdokumenten in einer oder zwei Amtssprachen des Europarates, wobei diese Übersetzungen von der Gerichtskanzlei des Verwaltungsgerichts gefertigt werden;
  - e) die Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen in die Amtssprachen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die nicht gleichzeitig Amtssprachen des Europarates sind, wobei diese Übersetzungen von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gefertigt werden;
  - f) die tatsächlichen Kosten für die Veröffentlichung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen des Verwaltungsgerichts in Papier- und/oder elektronischer Form sowie alle sonstigen Veröffentlichungen des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts zur Bekanntmachung der für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durchgeführten Tätigkeiten;
  - g) falls das Verwaltungsgericht so entscheidet, die den gehörten Zeugen tatsächlich entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten sowie die Honorare der vom Verwaltungsgericht beauftragten Sachverständigen und die diesen entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten;
  - h) alle sonstigen, in diesem Abkommen nicht vorgesehenen Kosten, soweit sie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durch Entscheidung des Verwaltungsgerichts in Wahrnehmung der Rechtsprechungstätigkeit auferlegt werden.

Diese Kosten werden nach den im Europarat geltenden Vorschriften und den vom Ministerkomitee des Europarates festgelegten Sätzen berechnet, ausgenommen diejenigen nach Buchstabe h, die vom Verwaltungsgericht festgesetzt werden.

#### Artikel 5

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verpflichtet sich, die Urteile des Verwaltungsgerichts durchzuführen und das Gericht nach den Bestimmungen des Artikels 60 Absatz 6 des Personalstatuts des Europarates davon in Kenntnis zu setzen. Die Zentralkommission verpflichtet sich ferner zur Anwendung des Artikels 26 Absatz 2 letzter Satz der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts betreffend das Nichterscheinen von Zeugen und die Verweigerung der Zeugenaussage.

#### Artikel 6

Die unterzeichnenden Parteien dieses Abkommens verpflichten sich, Streitigkeiten untereinander über die Umsetzung dieses Abkommens auf gütlichem Wege beizulegen.

Artikel 7

Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung durch die beiden Parteien in Kraft.

Geschehen in zwei Urschriften, jede in französischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für den Europarat

Für die Zentralkommission  
für die Rheinschifffahrt

Ort, Datum und Unterschrift

Ort, Datum und Unterschrift

## **PROTOKOLL 26**

### **Änderung der Personalordnung aufgrund der Einführung eines Beschwerdeverfahrens für die Bediensteten der ZKR**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

im Bemühen, für die Bediensteten der ZKR wirksame Rechtsbehelfe gemäß den Grundsätzen der Europäischen Menschenrechtskonvention und insbesondere deren Artikel 6 Absatz 1 einzuführen,

auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen und ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht,

nimmt die geänderte Personalordnung, die diesem Beschluss als Anlage beigefügt ist, an.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2015 in Kraft.

#### **Anlage**

## **PERSONALORDNUNG DES SEKRETARIATS DER ZENTRAKKOMMISSION<sup>29</sup>**

### *Kapitel I GELTUNGSBEREICH*

#### **Artikel 1**

Diese Personalordnung gilt für Bedienstete der Zentralkommission, die auf der Grundlage des in Artikel 7 genannten Stellenplans eingestellt sind.

### *Kapitel II LEITUNG UND ZUSAMMENSETZUNG DES SEKRETARIATS*

#### **Artikel 2**

Das Sekretariat der Zentralkommission wird von einem Generalsekretär geleitet; er ist für die allgemeinen Verwaltungsaufgaben zuständig.

Ihm zur Seite stehen ein Stellvertretender Generalsekretär, ein Chefingenieur und die sonstigen erforderlichen Bediensteten.

### *Kapitel III AUFGABEN UND PFLICHTEN DES PERSONALS DES SEKRETARIATS*

#### **Artikel 3**

Die Bedienstete der Zentralkommission haben sich bei der Ausübung ihres Amtes und in ihrem Verhalten allein von den Interessen der Kommission leiten zu lassen. Bei der Erfüllung ihrer Pflichten dürfen sie von einer Regierung, Behörde, Organisation oder Person außerhalb der Kommission Weisungen weder erbitten noch entgegennehmen.

Sie dürfen weder von einer Regierung noch von anderer Seite außerhalb der Zentralkommission ohne deren Erlaubnis Ehrungen, Auszeichnungen, Begünstigungen oder Schenkungen annehmen, ausgenommen für Dienste, die vor dem Amtsantritt erbracht wurden.

#### **Artikel 4**

Die Bediensteten der Zentralkommission dürfen keiner anderen entgeltlichen Beschäftigung nachgehen und keine Tätigkeiten ausüben, die mit ihren Pflichten unvereinbar sind. Die Ausübung jeder anderen Tätigkeit bedarf der Genehmigung durch den Generalsekretär. Diesem wird die Genehmigung durch den Präsidenten der Zentralkommission erteilt.

Die Bediensteten der Zentralkommission haben sich aller Handlungen, Veröffentlichungen oder öffentlichen Meinungsäußerungen zu enthalten, die mit ihren Aufgaben und Pflichten gegenüber der Kommission unvereinbar sind oder dieser immateriellen oder materiellen Schaden zufügen könnte.

---

<sup>29</sup> Angenommen durch Beschluss CCR 1979-II-45 bis.

## **Artikel 5**

Die Bediensteten der Zentralkommission haben auch nach Lösung ihrer beruflichen Bindungen an die Zentralkommission unbedingte Verschwiegenheit über Tatsachen und Informationen zu bewahren, die ihnen in Ausübung ihres Amtes bekannt werden oder bekannt geworden sind; sie dürfen nicht ohne ausdrückliche Genehmigung des Generalsekretärs in irgendeiner Weise unbefugten Personen zur Veröffentlichung nicht freigegebene Unterlagen oder Auskünfte zukommen lassen.

Ausarbeitungen, welche die Bediensteten der Zentralkommission über Fragen aus dem Zuständigkeitsbereich der Kommission veröffentlichen wollen, sind dem Generalsekretär vorzulegen, der gegebenenfalls dem Präsidenten der Kommission darüber berichtet.

## *Kapitel IV* *VORRECHTE UND IMMUNITÄTEN*

### **Artikel 6**

Die Bediensteten der Zentralkommission genießen die Vorrechte und Immunitäten, die ihnen das am 10. Mai 1978 zwischen der französischen Regierung und der Zentralkommission geschlossene Abkommen über den Sitz der Organisation und deren Vorrechte und Immunitäten im französischen Hoheitsgebiet zuerkennt. Diese Vorrechte und Immunitäten werden im Interesse der Zentralkommission gewährt.

Sobald eine Beeinträchtigung dieser Vorrechte und Immunitäten in Betracht kommt, teilt der betreffende Bedienstete dies sofort dem Generalsekretär mit.

## *Kapitel V* *DIENSTPOSTEN UND DIENSTGRADE (ÄMTER)*

### **Artikel 7**

Jedem Dienstposten entspricht ein bestimmter Dienstgrad.

Der im Stellenplan festgesetzte Personalbestand und die darin vorgesehenen Dienstgrade dürfen nicht überschritten werden. Dieser von der Zentralkommission gebilligte Stellenplan wird entsprechend den dienstlichen Erfordernissen und im Rahmen der genehmigten Haushaltsmittel festgelegt.

### **Artikel 8**

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten der Zentralkommission werden in folgende vier Laufbahngruppen eingeteilt:

- a) Die Laufbahngruppe A umfasst die Ämter mit Planungs- und Untersuchungsaufgaben, die ein Hochschuldiplom erfordern;
- b) die Laufbahngruppe L umfasst die Ämter für Übersetzer, die ein Hochschuldiplom erfordern;
- c) die Laufbahngruppe B umfasst die Ämter für Sachbearbeiteraufgaben, oder für Sekretariats- und technische Aufgaben, die ein Reifezeugnis, ein Zeugnis der mittleren Reife oder ein gleichwertiges Diplom erfordern;
- d) die Laufbahngruppe C umfasst die Ämter für manuelle und sonstige einfache Tätigkeiten, die ein Zeugnis über den Realschulabschluss, den Grundschulabschluss, ein Berufsbefähigungszeugnis oder ein gleichwertiges Zeugnis erfordern.

## **Artikel 9**

Der Generalsekretär kann einen der in Artikel 12 genannten Bediensteten jederzeit im dienstlichen Interesse auf einen anderen seinem Dienstgrad entsprechenden Dienstposten versetzen.

## *Kapitel VI* **EINSTELLUNG, BEFÖRDERUNG UND BEURTEILUNG**

## **Artikel 10**

Der Generalsekretär, der Stellvertretende Generalsekretär und der Chefsingenieur werden von der Zentralkommission ernannt und entlassen.

Die vorgenannten Bediensteten werden für eine Dauer von vier Jahren ernannt. Ihr Mandat kann zweimal erneuert werden. Eine dritte Erneuerung ist in Ausnahmefällen möglich, insbesondere wenn kein anderer Bewerber zur Verfügung steht.

Der Dienstvertrag wird mit der Zentralkommission, vertreten durch ihren Präsidenten, geschlossen; darin werden die Bedingungen für ihre Tätigkeit und Vergütung sowie die Bedingungen für ihre Aufnahme in ein Sozialversicherungssystem festgelegt.

## **Artikel 11**

Der Generalsekretär nimmt die Ernennungen für alle Dienstposten der Zentralkommission vor, mit Ausnahme der in Artikel 10 genannten. Er achtet darauf, dass nur Personen mit entsprechender Sachkunde und Integrität berufen werden.

## **Artikel 12**

Die Bediensteten der Zentralkommission, mit Ausnahme der in Artikel 10 genannten, werden aufgrund eines Vertrags eingestellt, der mit der Zentralkommission, vertreten durch den Generalsekretär, geschlossen wird. Dieser Vertrag legt die besonderen Arbeitsbedingungen für den Bediensteten fest, wie dessen Aufgaben, seine Laufbahngruppe und Einstufung, die Vertragsdauer sowie die Bedingungen, unter denen der Vertrag bei Ablauf gegebenenfalls verlängert werden kann. Der Vertrag sieht eine Probezeit von 6 Monaten vor.

## **Artikel 13**

Zum Bediensteten der Zentralkommission darf nur ernannt werden,

- a) wer die Staatsangehörigkeit eines der Mitgliedstaaten der Kommission besitzt ;
- b) wer mindestens 16 Jahre oder höchstens 60 Jahre alt ist ;
- c) wer die geforderte Eignung besitzt ;
- d) wer weder Krankheiten noch Gebrechen hat, die ihn an der Erfüllung seiner Aufgaben hindern.

## **Artikel 14**

Ein Bewerber um einen Dienstposten in der Zentralkommission muss eine ärztliche Bescheinigung vorlegen, aus der hervorgeht, dass er die in Artikel 13 Buchstabe d genannten Voraussetzungen erfüllt. Diese Bescheinigung muss von einem Arzt ausgestellt werden, den der Präsident der Zentralkommission oder der Generalsekretär bestimmt.

### **Artikel 15**

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten können nur dann eingestellt werden, wenn in der betreffenden Laufbahngruppe eine freie Planstelle vorhanden ist.

Sie werden grundsätzlich in die jeweils unterste Dienstaltersstufe ihrer Laufbahngruppe eingereiht. Sie können jedoch unter Berücksichtigung der Erfahrung, die sie in einem dem vorgesehenen Dienstposten entsprechenden Beruf nachweisen können, in eine höhere Dienstaltersstufe eingereiht werden.

### **Artikel 16**

Mit den Bediensteten gemäss Artikel 10 führt die Präsidentschaft am Ende ihrer zweijährigen Amtszeit ein Evaluierungsgespräch durch. Zusätzlich findet ein solches Gespräch mit denjenigen Bediensteten statt, welche sich für eine Erneuerung ihres Mandats bewerben. Die Präsidentschaft kann auf ein Gespräch vor einer Mandatserneuerung verzichten, namentlich wenn die letzte regelmässige Evaluation kurze Zeit zurückliegt.

Über die in Artikel 12 genannten Bediensteten wird jedes Jahr eine dienstliche Beurteilung abgegeben. Die Beurteilung wird vom Generalsekretär nach Befragung der Vorgesetzten abgegeben und dem betreffenden Bediensteten mitgeteilt.

### **Artikel 17**

Der Generalsekretär entscheidet über Beförderungen der in Artikel 12 genannten Bediensteten. Eine Beförderung in ein höheres Amt kann jedoch nur vorgenommen werden, wenn eine entsprechende freie Planstelle vorhanden ist und wenn der betreffende Bedienstete besonders zufriedenstellend beurteilt wurde.

Das Aufsteigen in die höhere Dienstaltersstufe erfolgt automatisch. Das für das Aufsteigen von einer Dienstaltersstufe in die nächsthöhere erforderliche Dienstalter kann jedoch durch Entscheidung des Generalsekretärs bei außergewöhnlich guter oder schlechter Beurteilung des Bediensteten verkürzt oder verlängert werden.

## *Kapitel VII ARBEITSZEIT*

### **Artikel 18**

Der Generalsekretär legt die wöchentliche Arbeitszeit und die Dienststunden fest. Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit beträgt bei Vollzeit 40 Stunden.

Die Bediensteten sind verpflichtet, auf Wunsch des Generalsekretärs ihren Dienst auch ausserhalb der regelmäßigen Dienststunden wahrzunehmen, wenn die Umstände es erfordern.

Die Bediensteten der Dienstgrade C 1 bis B 2 erhalten für Dienstleistungen ausserhalb der regelmäßigen Dienststunden entsprechende Dienstbefreiung oder eine Vergütung.

*Kapitel VIII*  
**BESOLDUNG**

**Artikel 19**

Die Dienstbezüge der in Artikel 12 genannten Bediensteten werden entsprechend ihrer Laufbahngruppe, ihrem Dienstgrad und ihrer Dienstaltersstufe festgesetzt. Sie werden anhand der dieser Personalordnung als Anlage beigefügten Tabellen berechnet.

Die Zentralkommission nimmt die Anpassungen der Dienstbezüge vor, die aufgrund der Schwankungen der Lebenshaltungskosten notwendig werden.

*Kapitel VIII bis*  
**FAMILIENZUSCHLAG**

**Artikel 19 bis**

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten haben unter den von der Zentralkommission festgelegten Bedingungen Anspruch auf einen Familienzuschlag.

*Kapitel IX*  
**SOZIALE SICHERHEIT**

**Artikel 20**

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten unterstehen den französischen Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit. Sie haben außerdem unter den von der Zentralkommission festgelegten Bedingungen Anspruch auf eine Zusatzversicherung für lange Krankheit und Invalidität sowie auf ein Sterbegeld.

**Artikel 20bis**

Die Bediensteten der Zentralkommission unterstehen nicht den französischen Rechtsvorschriften über Familienleistungen. Diese werden nach dem von der Zentralkommission eingerichteten System gewährt.

**Artikel 21**

Unter den von der Zentralkommission festgelegten Bedingungen haben die in Artikel 10 genannten Bediensteten Anspruch auf eine Altersversorgung und die in Artikel 12 genannten Bediensteten Anspruch auf eine zusätzliche Altersversorgung.

**Artikel 22**

Durch monatliche Einbehaltung von ihren Dienstbezügen bringen die in Artikel 10 genannten Bediensteten die Hälfte und die übrigen Bediensteten ein Drittel der Beiträge für die von der Zentralkommission abgeschlossene kollektive Rentenversicherung auf.

*Kapitel X*  
**KOSTENERSTATTUNG**

**Artikel 23**

Die Fahrkosten sowie das Tage- und Übernachtungsgeld der im Auftrag der Zentralkommission reisenden Bediensteten werden von dieser unter den von ihr festgelegten Bedingungen übernommen.

**Artikel 24**

Die Umzugskosten der in Artikel 10 genannten Bediensteten sowie der in Artikel 12 genannten Bediensteten der Laufbahngruppen A und L werden bei der Ernennung und bei Ablauf des Dienstvertrags von der Zentralkommission unter den von ihr festgelegten Bedingungen übernommen. Die Kommission übernimmt jedoch diese Kosten nicht, wenn die betreffenden Bediensteten der Laufbahngruppen A und L Personen mit ständigem Aufenthalt im Departement Bas-Rhin sind.

*Kapitel XI*  
**URLAUB**

**Artikel 25**

Die Bediensteten haben Anspruch auf einen jährlichen Urlaub; er wird auf der Grundlage von zweieinhalb Arbeitstagen für jeden abgeleisteten Dienstmonat berechnet.

Der Urlaub bedarf der vorherigen Genehmigung durch den Generalsekretär und muss so genommen werden, dass er mit den dienstlichen Erfordernissen vereinbar ist.

Für die Zeit der Abwesenheit wegen Krankheit oder Unfalls, die insgesamt 3 Monate innerhalb eines Kalenderjahrs überschreitet, entfällt der Anspruch auf Urlaub.

**Artikel 26**

Den Bediensteten der Zentralkommission kann ein kurzer Sonderurlaub gewährt werden, wenn sie aus ordnungsgemäß nachgewiesenen persönlichen Gründen vorübergehend verhindert sind, ihre Amtspflichten wahrzunehmen.

**Artikel 27**

Weibliche Bedienstete der Zentralkommission haben Anspruch auf einen Mutterschaftsurlaub für die Dauer von 6 Wochen vor und 10 Wochen nach der Niederkunft.

**Artikel 28**

Bedienstete der Zentralkommission, die infolge einer Krankheit oder eines Unfalls dienstunfähig sind, haben Anspruch auf Urlaub aus gesundheitlichen Gründen. Die Zentralkommission legt in den Anwendungsbestimmungen die Bedingungen fest, nach welchen dem Bediensteten dieser Urlaub gewährt wird.

## *Kapitel XII* **BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT**

### **Artikel 29**

Die für eine Probezeit geschlossenen Verträge können von jeder Vertragspartei unter Einhaltung einer Frist von einem Monat gekündigt werden.

### **Artikel 30**

Das Dienstverhältnis eines der in Artikel 12 genannten Bediensteten kann außer durch Tod und Erreichen der Altersgrenze vor Ablauf seines Dienstvertrags nur durch Entlassung aufgrund eines Antrags des Bediensteten, durch Entlassung von Amts wegen aufgrund von Tatsachen, für die der Bedienstete verantwortlich ist, wie Änderung der Staatsangehörigkeit im Sinne des Artikels 13 Buchstabe a, und aufgrund deren die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses nicht möglich ist, durch Entfernung aus dem Dienst, durch Entlassung wegen Verminderung der Stelle, wegen mangelnder Bewährung oder wegen dauernder Dienstunfähigkeit beendet werden.

Die Entlassung aufgrund eines Antrags des Bediensteten und die Entlassung wegen Verminderung der Stellen werden nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten wirksam.

Die Entlassung wegen mangelnder Bewährung oder wegen dauernder Dienstunfähigkeit wird nach Ablauf einer Frist von einem Monat wirksam.

Die Entlassung von Amts wegen und die Entfernung aus dem Dienst werden fristlos wirksam.

### **Artikel 31**

Bei Verminderung der Stellen wird eine Entschädigung gewährt. Ihrer Berechnung werden die Dienstzeit in der Zentralkommission und die letzten dem betreffenden Bediensteten nach den Gehaltssätzen gezahlten Dienstbezüge zugrunde gelegt. Sie beträgt ein Monatsgehalt je Dienstjahr und wird um den Monatsanteil erhöht, der dem außer den vollen Dienstjahren zurückgelegten Jahresanteil entspricht. Der Betrag darf jedoch die Bezüge für 24 Monate nicht überschreiten, wird aber um die Familienzulagen erhöht.

Die Entschädigung bei Verminderung der Stellen entfällt, wenn der Bedienstete in eine andere internationale Organisation oder auf einen Dienstposten mit vergleichbaren Bezügen berufen wird oder wenn er unmittelbar von einer innerstaatlichen Verwaltung übernommen wird.

### **Artikel 32**

Der Bedienstete scheidet mit der Vollendung des 65. Lebensjahrs aus dem Dienst aus.

*Kapitel XIII*  
*DISZIPLINARMASSNAHMEN*

**Artikel 33**

Verstöße gegen die in dieser Personalordnung festgelegten Pflichten haben für den Bediensteten Disziplinarmaßnahmen zur Folge.

Die gegen die in Artikel 10 genannten Bediensteten zu verhängenden Disziplinarmaßnahmen sind die schriftliche Warnung, der Verweis und die Entfernung aus dem Dienst. Diese Maßnahmen werden von der Zentralkommission verhängt.

Die gegen die in Artikel 12 genannten Bediensteten zu verhängenden Disziplinarmaßnahmen sind, je nach Schwere des Verstoßes, die schriftliche Warnung, der Verweis, die zeitweilige Aussetzung des Aufstiegens in die höheren Dienstaltersstufe, die Herabsetzung der Dienstaltersstufe, die Rückstufung in eine niedrigere Besoldungsgruppe und die Entfernung aus dem Dienst. Diese Maßnahmen werden vom Generalsekretär verhängt.

**Artikel 34**

Vor der Verhängung einer Disziplinarmaßnahme ist der betreffende Bedienstete von der Zentralkommission anzuhören, wenn es sich um einen in Artikel 10 genannten Bediensteten handelt, oder vom Generalsekretär, wenn es sich um einen in Artikel 12 genannten Bediensteten handelt.

Außerdem darf der Generalsekretär, mit Ausnahme der schriftlichen Warnung und des Verweises, keine Disziplinarmaßnahme verhängen, ohne vorher die Stellungnahme eines vom Personalausschuss bezeichneten Personalvertreters eingeholt zu haben.

**Artikel 35**

Jede Disziplinarmaßnahme ist schriftlich zu begründen. Ein Durchdruck der Begründung ist dem betreffenden Bediensteten zu übermitteln.

*Kapitel XIV*  
*PERSONALVERTRETUNG*

**Artikel 36**

Im Sekretariat der Zentralkommission wird nach einem vom Generalsekretär genehmigten Verfahren ein von den in Artikel 12 genannten Bediensteten in geheimer Abstimmung gewählter Personalausschuss eingesetzt. Die Amtszeit der Mitglieder des Personalausschusses beträgt drei Jahre und kann einmal verlängert werden.

### **Artikel 37**

Der Personalausschuss vertritt die Interessen der in Artikel 12 genannten Bediensteten und trägt durch seine Mitarbeit zum reibungslosen Dienstbetrieb bei, indem er diesen Bediensteten die Möglichkeit gibt, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen.

Der Personalausschuss kann von sich aus oder auf Ersuchen des Generalsekretärs diesen über jede Schwierigkeit von allgemeiner Tragweite, welche die Auslegung oder Anwendung dieser Personalordnung betrifft, oder jede andere das Personal betreffende allgemeine Maßnahme, ob sie Bestandteil dieser Personalordnung ist oder nicht, unterrichten. Er wird bei jeder Änderung der Personalordnung, der Dienstbezüge, der Zulagen und Beihilfen oder des Systems der Sozialen Sicherheit für die in Artikel 12 genannten Bediensteten angehört.

Ersucht der Generalsekretär den Personalausschuss um eine Stellungnahme, so setzt er unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der dem Ausschuss unterbreiteten Frage die Frist fest, innerhalb deren die Stellungnahme abzugeben ist.

### **Artikel 37 bis**

Die Bediensteten haben das Recht zur Bildung von Zusammenschlüssen.

## *Kapitel XV* **STREITIGKEITEN**

### **Artikel 38**

#### Verwaltungsbeschwerde

#### a) Bedienstete nach Artikel 12

Ein in Artikel 12 genannter Bediensteter kann unter Berufung auf die Nichtbeachtung dieser Personalordnung, ihrer Durchführungsvorschriften oder des Dienstvertrags eine Beschwerde auf Rücknahme oder Änderung einer ihn beschwerenden Entscheidung an den Generalsekretär richten.

Die Beschwerde muss innerhalb von sechzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung eingereicht werden. Der Generalsekretär bestätigt den Eingang der Beschwerde.

Bevor er über die Beschwerde entscheidet, hört der Generalsekretär den Beschwerdeführer an und konsultiert einen vom Personalausschuss bezeichneten Personalvertreter. Er erlässt eine schriftliche, begründete Entscheidung, die er dem Beschwerdeführer mitteilt. Erfolgt binnen dreißig Tagen nach Eingang der Beschwerde keine Antwort, so gilt dies als stillschweigende Annahme.

Dieses Verfahren steht binnen neunzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung *mutatis mutandis* auch ehemaligen Bediensteten und Rechtsnachfolgern der in Artikel 12 genannten Bediensteten und ehemaligen Bediensteten offen.

Der Bedienstete kann beim Generalsekretär zudem einen schriftlichen Antrag stellen und ihn zu einer Entscheidung oder Maßnahme, auf die er seines Erachtens Anspruch hat, oder zu einer Änderung einer jährlichen Beurteilung auffordern, die ihm ungerechtfertigt erscheint.

Wenn der Generalsekretär auf den Antrag des Bediensteten nicht binnen sechzig Tagen antwortet, so gilt dies als stillschweigende Ablehnung.

Die Beschwerde hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Der Generalsekretär kann jedoch auf Antrag des Bediensteten die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung beschließen, wenn er dies für zweckmäßig erachtet.

b) Bedienstete nach Artikel 44

Obgleich Bedienstete nach Artikel 44 den anderen Bestimmungen der Personalordnung nicht unterliegen, können auch sie nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren an den Generalsekretär eine Beschwerde wegen Nichtbeachtung der Bestimmungen ihres Vertrages mit der ZKR richten.

c) Bedienstete nach Artikel 10

Ein in Artikel 10 genannter Bediensteter kann an den Präsidenten der ZKR eine Beschwerde auf Rücknahme oder Änderung einer ihn beschwerenden Entscheidung richten.

Der Bedienstete kann beim Präsidenten der ZKR zudem einen schriftlichen Antrag stellen und ihn zu einer Entscheidung oder Maßnahme auffordern, auf die er seines Erachtens Anspruch hat. Wenn der Präsident auf den Antrag des Bediensteten nicht binnen sechzig Tagen antwortet, so gilt dies als stillschweigende Ablehnung.

Die Beschwerde muss innerhalb von sechzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung eingereicht werden. Der Präsident der ZKR bestätigt den Eingang der Beschwerde.

Dieses Verfahren steht binnen neunzig Tagen nach Veröffentlichung oder Erhalt der angefochtenen Entscheidung *mutatis mutandis* auch ehemaligen Bediensteten und Rechtsnachfolgern der in Artikel 10 genannten Bediensteten und ehemaligen Bediensteten offen.

Bevor er über die Beschwerde entscheidet, hört der Präsident der ZKR den Beschwerdeführer an. Er erlässt eine schriftliche, begründete Entscheidung, die er dem Beschwerdeführer mitteilt. Erfolgt binnen sechzig Tagen nach Eingang der Beschwerde keine Antwort, so gilt dies als stillschweigende Annahme.

Die Beschwerde hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Der Präsident kann jedoch auf Antrag des Bediensteten die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung beschließen, wenn er dies für zweckmäßig erachtet.

d) Externe Stellenbewerber

Ein externer Bewerber, der sich um die Stelle eines Bediensteten nach Artikel 12 beworben hat, kann gegen die Ablehnung seiner Bewerbung an den Generalsekretär nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren eine Beschwerde richten, wenn er sich dabei auf eine Diskriminierung aufgrund der Rasse oder ethnischen Herkunft, der Weltanschauung oder des Glaubens, des Geschlechts, der sexuellen Orientierung, des Gesundheitszustands, einer Behinderung oder eine Unregelmäßigkeit im Ablauf des angekündigten Auswahlverfahrens beruft.

e) Personalausschuss

Der Personalausschuss kann an den Generalsekretär nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren eine Beschwerde richten, soweit diese gegen eine Entscheidung gerichtet ist, die an ihn ergangen ist oder ihn unmittelbar in seinen Rechten aus der Personalordnung, insbesondere gemäß Artikel 37 der Personalordnung und Absatz 17 der Personalausschussordnung, verletzt.

## **Artikel 39**

### Schlichtung

a) Bedienstete nach Artikel 12

Lehnt der Generalsekretär eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz a) ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem in der Anlage zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter ist auch befugt, über jede Beschwerde zu entscheiden, die eine Disziplinarmaßnahme, mit Ausnahme der schriftlichen Verwarnung und des Verweises, betrifft. Er befindet ferner über alle Verfahrensfragen, die in diesem Kapitel oder in der Anlage zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung und verhindert nicht, dass eine schlechte Beurteilung oder eine Disziplinarmaßnahme wirksam wird. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

b) Bedienstete nach Artikel 44

Lehnt der Generalsekretär eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz b ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem in der Anlage zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter legt erforderlichenfalls Verfahrensvorschriften fest, die in diesem Kapitel oder in der Anlage zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

c) Bedienstete nach Artikel 10

Lehnt der Präsident der ZKR eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz c ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem in der Anlage zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter befindet auch über alle Verfahrensfragen, die in diesem Kapitel oder in der Anlage zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

## **Artikel 40**

### Verwaltungsgericht des Europarates

- a) Eine Streitigkeit, die nicht im Rahmen der in den Artikeln 38 und 39 vorgesehenen internen Verfahren beigelegt werden konnte, kann der Beschwerdeführer gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Satzung des Verwaltungsgerichts des Europarates diesem Gericht vorlegen.
- b) In den Fällen, in denen das Schlichtungsverfahren zur Anwendung gelangt, beginnt die Frist für die Anrufung des Gerichts mit Eingang des Schlichterberichts beim Beschwerdeführer oder Ablauf der in der Schlichtungseinigung vorgesehenen Durchführungsfrist.
- c) In den Fällen, in denen das Schlichtungsverfahren nicht zur Anwendung gelangt, beginnt die Anrufungsfrist mit Eingang der Ablehnungsentscheidung.

*Kapitel XVI*  
**ANWENDUNGSBESTIMMUNGEN - ÜBERGANGSMASSNAHMEN -SONDERFÄLLE**

**Artikel 41**

Der Generalsekretär legt, soweit erforderlich, die Bestimmungen für die Anwendung dieser Personalordnung fest. Jede Entscheidung, die über die Haushaltslinie für Personalkosten hinausgehende finanzielle Verpflichtungen beinhaltet, bedarf der Zustimmung der Zentralkommission.

**Artikel 42**

Der Generalsekretär schlägt der Zentralkommission Änderungen in Bezug auf den Stellenplan, auf die Personalordnung sowie auf die Dienstbezüge und die Zulagen und Beihilfe und auf das System der Sozialen Sicherheit der Bediensteten der Kommission vor.

**Artikel 43**

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten, die im Zeitpunkt der Annahme dieser Personalordnung im Amt sind, werden vom Generalsekretär im Rahmen der Haushaltsmittel und der im Haushalt vorgesehenen Dienstposten in eine der vier Laufbahngruppen eingestuft. Die in Artikel 8 vorgesehene Voraussetzung hinsichtlich der Diplome braucht nicht auf sie angewandt zu werden. Der Generalsekretär berücksichtigt bei ihrer Einstufung die im Dienst der Zentralkommission erworbene Berufserfahrung.

**Artikel 44**

Außer den in Artikel 12 genannten Bediensteten kann der Generalsekretär im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel ausnahmsweise Einstellungen außerhalb des Stellenplans vornehmen, um temporäres Personal und Praktikanten einzustellen.. Die Arbeitsbedingungen dieser Bediensteten werden unbeschadet des Artikels 38 Absatz b entsprechend den Rechtsvorschriften des Sitzstaats der Zentralkommission geregelt.

Die Artikel 3, 4 und 5 dieser Personalordnung sind auch ihnen gegenüber wirksam.

**Artikel 45**

Der Generalsekretär kann im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die Durchführung bestimmter punktueller Aufgaben Dienstleistungsverträge schließen. Für diese Verträge gelten die Rechtsvorschriften des Sitzstaats der Zentralkommission.

## **Anlage zur Personalordnung**

### **Schlichtungsverfahren**

#### **Artikel 1**

##### Bezeichnung

Gemäß Artikel 39 der Personalordnung des Sekretariats der Zentralkommission wird ein Schlichtungsverfahren mit einem Schlichter und dessen Stellvertreter eingerichtet. Die folgenden Bestimmungen gelten für den Schlichter und *mutatis mutandis* auch für seinen Stellvertreter.

#### **Artikel 2**

##### Ernennung

1. Der Schlichter wird vom Präsidenten des Verwaltungsgerichts des Europarates für ein Mandat von fünf Jahren ernannt, das erneuert werden kann.
2. Der Schlichter ist eine außerhalb der ZKR stehende Person. Er darf nicht aus den Reihen der Mitglieder des Personals oder der nationalen Delegationen oder der ehemaligen Mitglieder des Personals oder der nationalen Delegationen gewählt werden, es sei denn, er hat die entsprechende Tätigkeit vor mehr als fünf Jahren aufgegeben.
3. Der Schlichter muss jede für die Ausübung von Richter-, Mediations- und Schlichtungsfunktionen in einem der Mitgliedstaaten der ZKR erforderliche Gewähr für Unabhängigkeit und Kompetenz bieten. Insbesondere muss er über eine nachweisliche Kompetenz im Arbeitsrecht und/oder Verwaltungsrecht, vorzugsweise im internationalen Bereich, verfügen und möglichst zwei Arbeitssprachen der ZKR beherrschen.
4. Im Falle des freiwilligen Ausscheidens oder Ablebens wird er nach dem im ersten Absatz beschriebenen Verfahren für die verbleibende Mandatszeit ersetzt.

#### **Artikel 3**

##### Zuständigkeit

Der Schlichter entscheidet über alle gemäß Artikel 39 der Personalordnung vorgelegten Schlichtungsfragen.

#### **Artikel 4**

##### Deontologie

1. Der Schlichter übt sein Amt in völliger Unabhängigkeit aus. Er darf keinerlei Anweisungen erhalten und während der Ausübung seines Mandats keine Aufgaben übernehmen, die mit der für dieses Mandat erforderlichen Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Verfügbarkeit unvereinbar sind.
2. Sofern in dieser Satzung nichts anderes bestimmt ist, findet auf den Schlichter der Verhaltenskodex für die Richter des Gerichts der Vereinten Nationen für dienstrechtliche Streitigkeiten und des Berufungsgerichts der Vereinten Nationen, Resolution A/RES/66/106 der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 9. Dezember 2011, entsprechend Anwendung.

## **Artikel 5**

### Sekretariat

1. Nach Konsultation des Personalausschusses ernennen der Generalsekretär und der Schlichter im gemeinsamen Einvernehmen den Sekretär des Schlichters sowie dessen Stellvertreter, die beide Mitglieder des Personals der ZKR sein dürfen.
2. Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstehen der Sekretär und sein Stellvertreter ausschließlich der Aufsicht des Schlichters.

## **Artikel 6**

### Einleitung des Verfahrens

1. Der Schlichtungsantrag ist innerhalb von sechzig Tagen nach Eingang der Entscheidung zur Ablehnung der informellen Beschwerde beim Schlichtungssekretariat zu stellen. Erfolgt auf die informelle Beschwerde keine Antwort, beginnt die Frist für die Einreichung des Antrags mit der stillschweigenden Ablehnung gemäß Artikel 38 der Personalordnung.
2. Für ehemalige ständige Bedienstete und Rechtsnachfolger ständiger oder ehemaliger ständiger Bediensteter beträgt die Frist zur Einreichung des Schlichtungsantrags neunzig Tage ab Eingang der Entscheidung zur Ablehnung der informellen Beschwerde. Erfolgt auf die informelle Beschwerde keine Antwort, beginnt die Frist für die Einreichung des Antrags mit der stillschweigenden Ablehnung gemäß Artikel 38 der Personalordnung.
3. Der Schlichter weist die Sache unter Berücksichtigung der Sprachkenntnisse der Parteien und möglicher Interessenkonflikte entweder sich selbst oder seinem Stellvertreter zu.

## **Artikel 7**

### Ablehnung

Der Präsident des Verwaltungsgerichts des Europarates befindet auf Antrag einer der Parteien über die Ablehnung des Schlichters; der Antrag ist bei der Einreichung des Schlichtungsantrags, spätestens jedoch dreißig Tage nach dessen Einreichung zu stellen. In diesem Fall informiert das Schlichtungssekretariat den Schlichter und die Gegenpartei und leitet den Antrag innerhalb von fünfzehn Tagen nach dessen Eingang an den Präsidenten des Verwaltungsgerichts weiter. Nach Prüfung des Antrags erlässt der Präsident des Verwaltungsgerichts eine begründete Entscheidung, die den Parteien innerhalb von dreißig Tagen nach Eingang des Antrags von der Kanzlei des Verwaltungsgerichts zugestellt wird.

## **Artikel 8**

### Schlichtungsverfahren

1. Jede der beiden Parteien kann sich, wenn sie dies wünscht, durch eine Person ihrer Wahl vertreten lassen.
2. Der Schlichtungsantrag muss eine Darstellung des Sachverhalts, der Anträge und der Argumente des Antragstellers enthalten und gegebenenfalls die Person angeben, durch die sich der Antragsteller vertreten lassen möchte. Er ist an das Schlichtungssekretariat zu richten, das ihn an den Schlichter und die Gegenpartei weiterleitet.

3. Sofern in dieser Satzung nichts anderes bestimmt ist, entscheidet der Schlichter über das anzuwendende Verfahren und setzt die Parteien davon rechtzeitig in Kenntnis. Er sorgt dafür, dass die beiden Parteien ihre Standpunkte im Rahmen eines kontradiktorischen Verfahrens in gleicher Weise geltend machen können. Der Schlichter kann sich insbesondere mit den Parteien treffen oder sich mit ihnen getrennt oder gemeinsam verständigen. Er kann ferner Zeugen anhören, soweit er dies für die Verhandlungen als zweckmäßig erachtet. Wenn er es für notwendig hält, kann er mittels eines begründeten Beschlusses auch die Durchführung einer Untersuchung durch einen oder mehrere von ihm ernannte(n) externe(n) Sachverständige(n) anordnen.
4. Die Parteien verpflichten sich, mit dem Schlichter zusammenzuarbeiten und ihm auf Wunsch Unterlagen und andere Beweisstücke vorzulegen, die er für die Prüfung des ihm vorgelegten Antrags für erforderlich hält.
5. Informationen, die eine Partei dem Schlichter übermittelt, werden auch der anderen Partei zugeleitet, es sei denn, die Übermittlung der Information erfolgt ausdrücklich unter der Bedingung der Geheimhaltung. Der Schlichter prüft, ob die Geheimhaltung gerechtfertigt ist.
6. Die Gespräche, die der Schlichter mit den Parteien, Zeugen und etwaigen Drittbeteiligten führt, sind vertraulich.
7. Der Schlichter und die beiden Parteien bemühen sich, die Treffen und Gespräche binnen neunzig Tagen nach Eingang des Schlichtungsantrags abzuhalten und innerhalb dieser Frist eine Einigung zu erzielen. Die Frist kann mit Zustimmung der Parteien verlängert werden.
8. Der Schlichter unterbreitet den Parteien einen Einigungsvorschlag. Wird der Einigungsvorschlag angenommen, ist er für die Parteien bindend und beendet die Streitigkeit. Er sieht für seine Umsetzung eine Frist vor. Im Falle der Nichtumsetzung kann der Antragsteller unmittelbar das Verwaltungsgericht des Europarates anrufen.
9. Stellt der Schlichter fest, dass zwischen den Parteien keine Einigung erzielt werden kann, verfasst er einen Bericht, in dem er das angewandte Verfahren, den Sachverhalt, die Anträge und Argumente der Parteien, seine rechtliche Würdigung und seine nach billigem Ermessen vorgenommene Beurteilung des Falles sowie seine ordnungsgemäß begründete Empfehlung darlegt.
10. Der Schlichter legt seinen Bericht spätestens hundertzwanzig Tage nach Eingang des Schlichtungsantrags vor, sofern die Parteien nichts anderes vereinbart haben und der Schlichter keine andere Frist für die Vorlage des Berichts angegeben hat.

## **Artikel 9**

### **Drittbeteiligung**

1. Jede Person, die berechtigt ist, einen Schlichtungsantrag zu stellen, kann sich an einem laufenden Verfahren beteiligen und geltend machen, dass sie Trägerin von Rechten sei, die von der Entscheidung des Schlichters berührt werden können. Der Schlichter entscheidet über die Zulässigkeit der Drittbeteiligung, legt das anzuwendende Verfahren fest und berücksichtigt in seinem Streitbeilegungsvorschlag die Rechte des Drittbeteiligten.
2. Stellt sich hinsichtlich des Schlichtungsantrags heraus, dass im Falle einer Berücksichtigung der Anträge des Antragstellers bei der Beilegung der Streitigkeit die Rechte eines Dritten beeinträchtigt würden, erhält dieser über den Schlichtungsantrag Mitteilung und wird eingeladen, gemäß den vom Schlichter festgelegten Modalitäten am Verfahren teilzunehmen.

## **Artikel 10**

### Anzuwendendes Recht

Um die Streitigkeit mittels einer gütlichen Einigung beizulegen, wendet der Schlichter die einschlägigen Statuts- und Verordnungsvorschriften der ZKR an. Die in der Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten und der Europäischen Sozialcharta verankerten Rechte und Grundfreiheiten sowie die allgemeinen Grundsätze des Rechts, insbesondere die von den internationalen Verwaltungsgerichten entwickelten Grundsätze, sind ebenfalls Bestandteil des anzuwendenden Rechts. Der Schlichter kann auch eine nach billigem Ermessen getroffene Lösung vorschlagen.

## **Artikel 11**

### Entscheidung

Der Bericht und die Entscheidungen des Schlichters sind schriftlich abzufassen und mit Gründen zu versehen. Eine Urschrift wird im Archiv der ZKR hinterlegt. Im Falle eines Rechtsbehelfs nach Artikel 40 der Personalordnung können diese Unterlagen gegebenenfalls dem Verwaltungsgericht des Europarates vorgelegt werden.

## **Artikel 12**

### Finanzierung des Schlichtungsverfahrens

1. Die Kosten des Schlichtungsverfahrens gehen auf gerechtfertigter und angemessener Grundlage zu Lasten der ZKR.
2. Der Schlichter erhält von der ZKR eine *Ad-litem*-Entschädigung, die durch Beschluss der Zentralkommission auf der Grundlage eines vom Haushaltsausschuss genehmigten Vorschlags des Generalsekretärs im Voraus festgesetzt wird.
3. Der Generalsekretär ergreift alle übrigen Verwaltungsmaßnahmen, die für den reibungslosen Ablauf des Schlichtungsverfahrens erforderlich sind, wie zum Beispiel die Bereitstellung von Dolmetschern und Übersetzern.

## **PROTOKOLL 27**

### **Revision des Stellenplans des Sekretariats**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

in der Erwägung, dass der Stellenplan gemäß Artikel 7 der Personalordnung von der Zentralkommission genehmigt werden muss;

in der Erwägung, dass der Stellenplan alle im Sekretariat besetzten Stellen, unabhängig von der Beschäftigungsdauer und der Art der Finanzierung, erfassen sollte;

genehmigt den beigefügten Stellenplan.

#### **Anlage**

**Vorläufiger Stellenplan des Sekretariats  
am 1. Januar 2015**

	<b>Regelung</b>	Dienstgrad	Anzahl	Einstufung
<b>I</b>	<b>Bedienstete nach Artikel 10</b>			
1.1	Generalsekretär	A6 – A7	1	1 A7
1.2	Stellv. Generalsekretär	A4 – A5	1	1 A4
1.3	Chefingenieur	A4 – A5	1	1 A4
<b>II</b>	<b>Bedienstete nach Artikel 12</b>			
<b>2</b>	<u>Verwaltungsräte - Hauptverwaltungsrat</u>	A1 – A4	5	1 A1 – 3 A2 – 1 A3
<b>3</b>	<u>Verwaltungsräten gleichgestellte Bedienstete</u>			
3.1	- Ökonometriker	A1 – A2	1	1 A2
3.2	- Verwaltungsrat Netzwerk	A1 – A3	1	1 A2
<b>4</b>	<u>Übersetzer</u>	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
<b>5</b>	<u>Referenten/Beauftragte</u>			
5.1	- (Wirtschafts-)Referent des GS			
5.2	- Dokumentations-/Kommunikations- beauftragte	B3 – B5	3	1 B3 – 2 B4
5.3	- Juristischer Referent			
<b>6</b>	<u>Direktionsassistentin</u>	B2 – B5	7,5	2,9 B5 – 1 B4 3,6 B2
<b>7</b>	<u>Drucktechniker</u>	C4 – C6	1	1 C6
<b>8</b>	<u>Reinigungskraft</u>	Außer Tarif	1	
	<b>Insgesamt</b>		<b>26</b>	

## **PROTOKOLL 28**

### **Verlängerung des Mandats des Chefsingenieurs**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission beschließt, mit Wirkung vom 1. August 2015, den Dienstvertrag von Herrn Gernot PAULI für das Amt des Chefsingenieurs der Zentralkommission um vier Jahre zu verlängern.

## **PROTOKOLL 29**

### **Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden 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 kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2014 und vom 31. Dezember 2014 auf den 1. Januar 2015 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
  - auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2014 sowie vom 31. Dezember 2014 auf den 1. Januar 2015 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr
- keine Einwände hervorruft.

## **PROTOKOLL 30**

### **Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden 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 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2015 keine Einwände hervorruft.

## **PROTOKOLL 31**

### **Pressemitteilung**

#### **Beschluss**

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

## **PROTOKOLL 32**

### **Zeitpunkt der nächsten Sitzung**

#### **Beschluss**

Die nächste Sitzung findet am 3. Juni 2015 statt, der sich am 4. Juni 2015 in Rotterdam eine feierliche Plenarsitzung anschließt.