

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2014

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2014 - I)

Straßburg, den 12. Juni 2014

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (14) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2014

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2014-I)

Straßburg, den 12. Juni 2014

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

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

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

Protokoll 2 : Zusammensetzung der Berufungskammer 1

II. Allgemeine Fragen

Protokoll 3 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union 1

Protokoll 4 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen 2

Protokoll 5 : Konzept für die Zweihundertjahrfeier der ZKR (2015) 9

III. Rechtsfragen

Protokoll 6 : Rechtsfragen 9

IV. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 7 : Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt 9

Protokoll 8 : Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten 31

V. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 9 : Schifferpatente und Besatzungen 31

VI. Schifffahrtsregeln

Protokoll 10 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22
Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 und 7.01) 31

Protokoll 11 : Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung -
Befreiung der Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland
ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare (§ 4.07
Nummer 3 Absatz 1) 31

Protokoll 12 : Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung 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) 35

	Seite
Protokoll 13 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Befreiung schwimmender Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte (§ 4.07 Nummer 1).....	44
 VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 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)	48
Protokoll 15 : Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2).....	49
Protokoll 16 : Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung 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).....	53
 VIII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße	
Protokoll 17 : Verbesserte Anbindung eines Altrheinarms bei Stromkilometer 336,1 – 337,1	62
Protokoll 18 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2013-I-21).....	67
Protokoll 19 : Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2013	72
 IX. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	
Protokoll 20 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	75
 X. Haushalt und Verwaltung	
Protokoll 21 : Haushalt der Zentralkommission für 2015.....	152
Protokoll 22 : Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2015	152
Protokoll 23 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2013	152
	Seite

XI. Verschiedenes

Protokoll 24 : Pressemitteilung	162
Protokoll 25 : Termin der nächsten Sitzung.....	162



ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2014 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

I.

Die Zentralkommission,

gewährt Frau Hélène ABELSON GEBHARDT (Frankreich), Richterin, einen ehrenvollen Rücktritt von ihren Funktionen und

ernennt auf Vorschlag der französischen Delegation im Einvernehmen mit Herrn Bernard BANGRATZ, Stellvertretender Richter, gemäß Artikel 45 bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 Herrn Jean-Marie WOEHRLING (Frankreich) für den Zeitraum vom 12. Juni 2014 bis zum 31. Dezember 2015 zum Richter.

II.

Die Zentralkommission

gewährt Herrn Herman CRAEYBECKX (Belgien), Richter, einen ehrenvollen Rücktritt von seinen Funktionen und

ernennt auf Vorschlag der belgischen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 für den Zeitraum vom 12. Juni 2014 bis zum 31. Dezember 2015 Herrn Paul DE BAETS (Belgien) zum Stellvertretenden Richter und Herrn Antoon VERSTREKEN (Belgien) zum Richter.

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die mit der Moselkommission abgeschlossene Kooperationsabmachung am 25. März 2014 durch die Herren Nilles, Präsident der Moselkommission, und van der Werf, Generalsekretär der Zentralkommission, unterzeichnet worden ist.

Anlage



Abmachung für die Kooperation zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Moselkommission

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“ genannt) und die Moselkommission (im Folgenden „MK“ genannt),

gestützt auf den Briefwechsel vom 12. September 2008 zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Präsidenten der MK;

in der Erwägung, dass die ZKR und die MK ihre Kooperation intensivieren und die Arbeiten effizienter gestalten/ möchten;

in der Erwägung, dass die MK, insbesondere bei der Strategieentwicklung für das Korridormanagement (Rhein und Mosel befinden sich im Korridor 9 des CEF), die laufenden Entwicklungen auf EU-Ebene weiter vorantreiben möchte;

in der Erwägung, dass die ZKR dem neuen Rahmen, der infolge der Vereinbarung zwischen ZKR und EU entstehen wird, in ihrer Zusammenarbeit mit der MK Rechnung tragen möchte;

kommen wie folgt überein:

Artikel 1

Diese Abmachung hat zum Inhalt eine Intensivierung der Kooperation zwischen der ZKR und der MK in Übereinstimmung und Unterstützung der europäischen Politik zur Entwicklung und Förderung der Binnenschifffahrt.

Die beiden Parteien streben insbesondere in den in Artikel 5 genannten Teilbereichen eine verstärkte Zusammenarbeit und eine Vereinfachung der Arbeitsprozesse an, unbeschadet der Unabhängigkeit beider Institutionen.

Artikel 2

Die ZKR räumt der MK nach Maßgabe ihrer Geschäftsordnung den Status des Beobachters ein. Als solcher kann die MK ohne Stimmrecht an der Plenarsitzung, an den Sitzungen der Ausschüsse und deren Arbeitsgruppen gemäß den von diesen Organen definierten Modalitäten teilnehmen. Ihr werden für diese Organe die Tagesordnungen, Niederschriften oder andere Dokumente übermittelt. Sie wird über die von der ZKR veranstalteten Arbeits- oder Informationssitzungen, Runde-Tisch-Gespräche, Konferenzen usw. unterrichtet und eingeladen.

Artikel 3

Die MK räumt der ZKR nach Maßgabe ihrer Geschäftsordnung den Status des Beobachters ein. Als solcher kann die ZKR ohne Stimmrecht an der Plenarsitzung, an den Sitzungen der Ausschüsse und deren Arbeitsgruppen gemäß den von diesen Organen definierten Modalitäten teilnehmen. Ihr werden für diese Organe die Tagesordnungen, Niederschriften oder andere Dokumente übermittelt. Sie wird über die von der MK veranstalteten Arbeits- oder Informationssitzungen, Runde-Tisch-Gespräche, Konferenzen usw. unterrichtet und eingeladen.

Artikel 4

1. Die ZKR und die MK vereinbaren, dass sich ihre Sekretariate über die jeweiligen Arbeitsprogramme austauschen, um Fragen von gemeinsamem Interesse zu ermitteln und Vorhaben einer verstärkten Zusammenarbeit in den in Artikel 5 genannten Bereichen festzulegen. Die Sekretariate ergreifen dazu die erforderlichen Maßnahmen. Sie halten in regelmäßigen Abständen und mindestens einmal jährlich Koordinierungssitzungen ab. Über diese Koordinierungssitzungen wird eine Niederschrift angefertigt. Es wird ein gemeinsames Tätigkeitsprogramm mit entsprechendem Zeitplan erstellt. Die Delegationen der beiden Organisationen werden regelmäßig auf dem Laufenden gehalten.
2. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK regelmäßig über die Umsetzung der Verwaltungsvereinbarung mit der GD MOVE der Europäischen Kommission und übermittelt ihr rechtzeitig alle einschlägigen Informationen.
3. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK in geeigneter Weise über die binnenschifffahrtsbezogene interinstitutionelle Zusammenarbeit, namentlich mit der Donaukommission und der UN-ECE.
4. Das Sekretariat der ZKR unterrichtet die MK anlässlich deren Plenarsitzung regelmäßig über die in den Absätzen 2 und 3 genannten Arbeiten.

Artikel 5

1. In folgenden Bereichen wird eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen ZKR und MK angestrebt:
 - a) wirtschaftliche Beobachtung des Binnenschiffverkehrs;
 - b) verordnungsrechtliche Arbeiten der beiden Kommissionen, insbesondere jene in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen.
2. Die ZKR und die MK stimmen sich ab über
 - a) Angelegenheiten der Förderung des Binnenschiffsverkehrs;
 - b) die Beteiligung an den in der Mitteilung NAIADES II genannten Maßnahmenbereiche, insbesondere die Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Logistikketten sowie daran angebundene Plattformen.
3. Die ZKR und die MK tauschen in folgenden Bereichen regelmäßig Informationen aus:
 - a) Fragen zur Umsetzung und Anwendung der Vorschriften bezüglich des Schiffspersonals, insbesondere bezüglich der Anerkennung der nichtrheinischen Nachweise (Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt) auf dem Rhein und der Mosel.
 - b) Entwicklung der Infrastruktur in Bezug auf umweltrelevante Herausforderungen und Sachzwänge, die sich aus den maßgeblichen Vorschriften ergeben.



Artikel 6

Die MK (Sekretariat und Ausschuss für Schifffahrtsabgaben) wird zur Mitarbeit an der Marktbeobachtung eingeladen, welche die ZKR in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und dem Binnenschifffahrtsgewerbe aufbaut. Die ZKR unterrichtet die MK über die Ergebnisse der laufenden Arbeiten. Die MK teilt der ZKR die ihr vorliegenden Informationen über den Moselverkehr mit, damit der Moselschifffahrtmarkt im Rahmen der europäischen Marktbeobachtung angemessen berücksichtigt werden kann. Beide Kommissionen vereinbaren für den Rhein-Mosel-Verkehr und dessen Förderung sowie für den Bereich der Wirtschaft und der Beförderungskosten in der Binnenschifffahrt die Modalitäten einer gemeinsamen Arbeit. Die Art und Weise, wie der Rheinschifffahrtmarkt in die künftige Marktbeobachtung integriert werden soll, wird von den beiden Sekretariaten unter Berücksichtigung der entsprechenden Zeitvorgaben festgesetzt.

Artikel 7

1. Im Rahmen der Zusammenarbeit in Bezug auf die Schifffahrtspolizeiverordnungen werden die Arbeiten zur Harmonisierung der MoselSchPV und der RheinSchPV fortgesetzt. Dazu werden gemeinsame Sitzungen der zuständigen Organe beider Seiten anberaumt. Besonderes Augenmerk wird auf der Einführung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) liegen, um die Voraussetzungen für eine stärkere Harmonisierung zu schaffen.
2. Die ZKR und die MK verpflichten sich, im Hinblick auf die Umsetzung der RAINWAT-Vereinbarung eng abzustimmen. Die beiden Sekretariate ergreifen dazu die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der Annahme des neuen Handbuchs Binnenschifffahrtstfunk und dessen regelmäßiger Aktualisierung.

Artikel 8

Die ZKR und die MK bauen ihre Zusammenarbeit im Rahmen von Praktika der Mitarbeiter der beiden Sekretariate insbesondere in Bezug auf wirtschaftliche Aspekte und die gemeinsamen verordnungsrechtlichen Arbeiten der beiden Kommissionen zum Zwecke des Erfahrungsaustauschs und der weiteren Zusammenarbeit aus.

Artikel 9

Diese Kooperationsabmachung tritt an dem Tag in Kraft, an dem der Briefwechsel stattfindet, durch den diese Abmachung gebilligt wird.

Artikel 10

Diese Abmachung ersetzt die Kooperationsabmachung, die durch den Briefwechsel vom 12. September 2008 geschlossen wurde.

Artikel 11

Diese Kooperationsabmachung kann auf Antrag jeder der beiden Parteien geändert oder gekündigt werden; die Kündigung wird nach Ablauf einer dreimonatigen Kündigungsfrist wirksam.

Straßburg/Strasbourg, 25.11.2014

Für die ZKR/Pour la CCNR

Der Generalsekretär/Le Secrétaire Général
Hans van der WERF

Trier/Trèves,

Für die MK/Pour la CM

Der Präsident/Le Président
Max NILLES



COMMISSION CENTRALE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN



Arrangement de coopération entre la Commission Centrale pour la navigation du Rhin et la Commission de la Moselle

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et la Commission de la Moselle (ci-après « CM »),

vu l'échange de lettres entre le Secrétaire Général de la CCNR et le Président de la CM en date du 12 septembre 2008 ;

considérant la volonté de la CCNR et de la CM d'approfondir leur coopération et d'améliorer l'efficacité des travaux menés ;

considérant la volonté de la CM de faire avancer les développements en cours sur un plan européen, et plus particulièrement dans le cadre du développement d'une stratégie pour la gestion des corridors (le Rhin et la Moselle se trouvent sur le corridor 9 du CEF) ;

considérant la volonté de la CCNR de prendre en compte le nouveau cadre qui se créera à la suite de l'arrangement entre la CCNR et l'UE dans sa collaboration avec la CM,

conviennent de ce qui suit :

Article 1

Le présent arrangement a pour objet d'établir une coopération renforcée entre la CCNR et la CM en concordance et en soutien de la politique européenne pour le développement et la promotion de la navigation intérieure.

Les deux parties visent, en particulier dans certains domaines, précisés à l'article 5, une coopération renforcée et une simplification des processus de travail, sans pour autant porter atteinte à l'indépendance des deux institutions.

Article 2

La CCNR reconnaît à la CM le statut d'observateur conformément aux dispositions de son règlement intérieur. A ce titre, la CM pourra participer sans droit de vote à la session plénière, aux comités et à leurs groupes de travail, selon les modalités définies par ces organes. Les ordres du jour, comptes rendus ou autres documents relatifs à ces organes lui seront adressés. Elle sera informée des réunions d'étude ou d'information, tables rondes et conférences, etc. organisées par la CCNR et sera invitée à ces dernières.

le 17/11

Article 3

La CM reconnaît à la CCNR le statut d'observateur conformément aux dispositions de son règlement intérieur. A ce titre la CCNR pourra participer sans droit de vote à la session plénière, aux comités et à leurs groupes de travail, selon les modalités définies par ces organes. Les ordres du jour, comptes rendus ou autres documents relatifs à ces organes lui seront adressés. Elle sera informée des réunions d'étude ou d'information, tables rondes et conférences, etc. organisées par la CM et sera invitée à ces dernières.

Article 4

1. La CCNR et la CM conviennent que des échanges sur les programmes de travail respectifs seront conduits par les Secrétariats, en vue d'une identification des points d'intérêt commun et d'une définition de projets de coopération renforcée dans les domaines prévus à l'article 5. A cet effet, leurs Secrétariats prendront les dispositions nécessaires. Ils tiendront à échéance régulière et au moins une fois par an des réunions de coordination. Un compte-rendu de ces réunions de coordination sera dressé. Un programme d'activités commun et une planification des échéances des activités seront élaborés. Les délégations de part et d'autre seront régulièrement tenues informées.
2. Le Secrétariat de la CCNR informera régulièrement la CM sur la mise en œuvre de l'Arrangement administratif avec la DG MOVE de la Commission Européenne. Il lui fournira les renseignements pertinents en temps utile.
3. Le Secrétariat de la CCNR informera la CM d'une manière adaptée de la coopération interinstitutionnelle relative à la navigation intérieure, notamment avec la Commission du Danube et la CEE-ONU.
4. Le Secrétariat de la CCNR informera régulièrement la CM sur les travaux visés aux paragraphes 2 et 3, à l'occasion de la session plénière de la CM.

Article 5

1. Les domaines de coopération renforcée retenus par la CCNR et la CM sont les suivants :
 - a) le suivi économique du transport par voie d'eau ;
 - b) les activités réglementaires des deux commissions et notamment celles relatives aux règles de police.
2. La CCNR et la CM se concerteront :
 - a) pour les questions relatives à la promotion du transport fluvial ;
 - b) quant à la participation aux domaines d'action visés dans la communication NAIADES II et notamment l'intégration du transport fluvial dans des chaînes logistiques multimodales et sur les plateformes qui y sont rattachées.
3. La CCNR et la CM échangeront des informations dans les domaines suivants :
 - a) les questions relatives à la mise en œuvre et à l'application des règles concernant le personnel navigant, en particulier concernant la reconnaissance de titres non rhénans (certificat de conduite et certificat d'aptitude à la conduite au radar) sur le Rhin et la Moselle.
 - b) le développement de l'infrastructure au regard des défis écologiques et des contraintes découlant de la réglementation pertinente.



Article 6

La CM (Secrétariat et Comité des Péages) sera invitée à participer aux travaux relatifs à l'observation du marché que la CCNR développe en association avec la Commission Européenne et la profession de la navigation intérieure. La CCNR communiquera à la CM les résultats des travaux en cours. La CM communiquera à la CCNR les informations qu'elle a recueillies relatives au trafic sur la Moselle, en vue d'une prise en compte adéquate du marché mosellan dans l'observation du marché européen. Les deux Commissions conviendront des modalités d'un travail commun en ce qui concerne le trafic Rhin-Moselle et sa promotion ainsi que sur l'économie et les coûts des transports fluviaux. La prise en compte du marché mosellan dans le cadre de la future observation du marché sera examinée par les deux Secrétariats en tenant compte des échéances concernées.

Article 7

1. Dans le cadre de la coopération relative aux règles de police, les travaux d'harmonisation entre le RPNM et le RPNR seront poursuivis. A cet égard, des réunions communes des organes compétents de part et d'autre seront prévues. Une attention particulière sera portée à la mise en œuvre des services d'information fluviale (SIF), afin de réunir les conditions d'une plus grande harmonisation.
2. La CCNR et la CM s'engagent à se concerter étroitement en matière de mise en œuvre de l'arrangement RAINWAT. Les deux Secrétariats prennent les dispositions nécessaires notamment pour l'adoption du nouveau guide de radiotéléphonie et sa mise à jour périodique.

Article 8

La CCNR et la CM développeront leur coopération par le biais de stages du personnel des Secrétariats respectifs, en particulier pour les aspects économiques et les activités réglementaires communes aux deux commissions, en vue d'un échange d'expériences et d'une collaboration suivie.

Article 9

Le présent arrangement de coopération entrera en vigueur à la date de la réalisation de l'échange de lettres approuvant le présent arrangement.

Article 10

Cet arrangement remplace l'arrangement de coopération conclu par échange de lettres en date du 12 septembre 2008.

Article 11

Le présent arrangement de coopération pourra être révisé à la demande de chaque partie ou dénoncé, la dénonciation prenant effet au terme d'un préavis de trois mois.

Straßburg/Strasbourg, 25 IV 2014

Für die ZKR/Pour la CCNR

Der Generalsekretär/Le Secrétaire Général
Hans van der WERF

Trier Trèves,

Für die MK/Pour la CM

Der Präsident/Le Président
Max NILLÉS

PROTOKOLL 5

Konzept für die Zweihundertjahrfeier der ZKR (2015)

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt die Einladung der niederländischen Delegation zur Abhaltung der Frühjahrssitzung 2015 in Rotterdam befriedigt zur Kenntnis.

PROTOKOLL 6

Rechtsfragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

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 2013 und den Ausblick auf 2014/2015.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2013 und Ausblick auf die Jahre 2014 und 2015

1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen und gesamter Güterverkehr auf dem Rhein

Nach einem Jahr 2012, in dem das reale BIP in der Europäischen Union um insgesamt 0,4 % geschrumpft war, stand das Jahr 2013 für Europa unter dem Zeichen einer Stagnation, mit einer leichten Tendenz zur Erholung in der zweiten Jahreshälfte. Dies zeigte sich exemplarisch an Hand der Entwicklung in den Niederlanden, wo es nach einer eineinhalbjährigen Rezession in der zweiten Hälfte des Jahres 2013 wieder zu leichten Zuwächsen des realen BIP kam.

Tabelle 1: Veränderung des Realen Bruttoinlandsprodukt in Ländern der EU *

Land	Jahr / Zeitraum							
	2004-2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EU insgesamt	2,3	-4,5	2,0	1,7	-0,4	0,1	1,5	2,0
Rheingebiet								
▪ Belgien	2,3	-2,8	2,3	1,8	-0,1	0,2	1,4	1,7
▪ Deutschland	2,0	-5,1	4,0	3,3	0,7	0,4	1,8	2,0
▪ Frankreich	1,8	-3,1	1,7	2,0	0,0	0,3	1,0	1,7
▪ Niederlande	2,7	-3,7	1,5	0,9	-1,2	-0,8	1,0	1,3
Donauraum								
▪ Österreich	2,8	-3,8	1,8	2,8	0,9	0,3	1,5	1,8
▪ Slowakei	7,2	-4,9	4,4	3,0	1,8	0,8	2,3	3,2
▪ Ungarn	2,7	-6,8	1,1	1,6	-1,7	1,1	2,1	2,1
▪ Rumänien	6,8	-6,6	-1,1	2,2	0,7	3,5	2,3	2,5

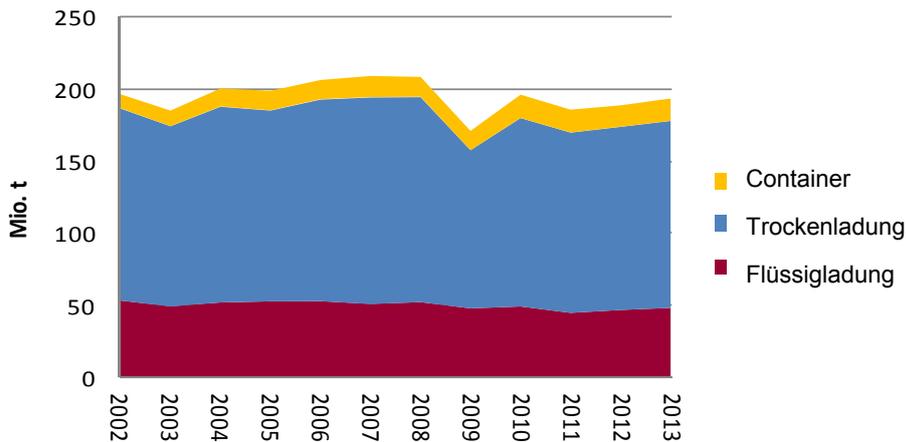
Quelle: European Commission (2014). * Werte für 2014 und 2015 sind Prognose-Werte

Seit dem Jahr 2010 vollzieht sich somit eine fragile, von wiederkehrenden Einbrüchen geprägte Erholung. Im Verlauf des Jahres 2013 mehrten sich gewisse Auftriebskräfte, denen jedoch nach wie vor Risiken gegenüberstehen. Unter der Nebenbedingung dieser Risiken¹ wird mit einem Anziehen des Wirtschaftswachstums in Europa für die Jahre 2014 und 2015 gerechnet.

Somit deutet der allgemeine Wirtschaftsausblick auf einen Anstieg der Beförderung in der Rheinschifffahrt für 2014 und 2015 hin. Im Jahre 2013 wurden auf dem Rhein 193,5 Mio. t befördert und eine Verkehrsleistung von 41,4 Mrd. tkm erbracht.

¹ Als Risiken sind zu nennen: Eine nicht konsequente Umsetzung fiskalischer und institutionaler Reformen, geopolitische Risiken in energiereichen Ländern, sowie Deflationsrisiken im Euroraum. Quelle der vorliegenden Analyse: European Commission (2014) – European Economic Forecast – Winter 2014, erschienen im Februar 2014

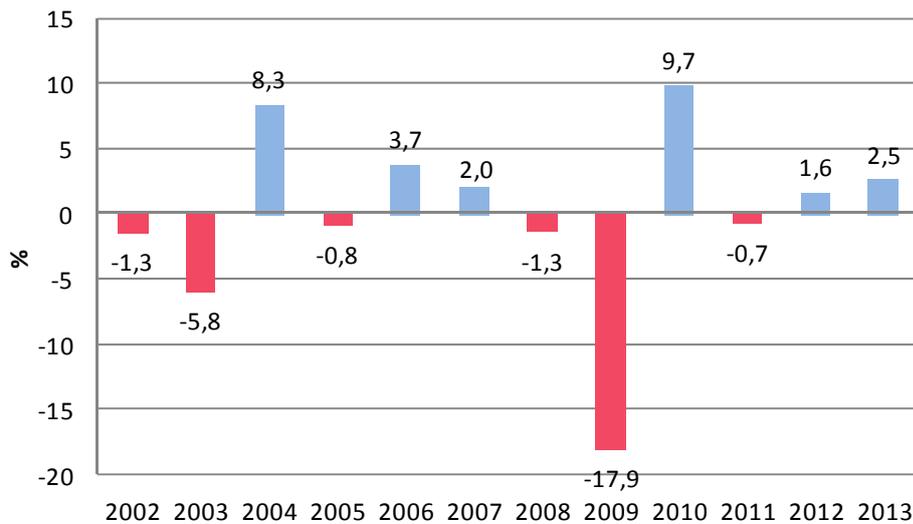
Abbildung 1: Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein in Mio. t (2002-2013)



Quelle: destatis

Im Zeitraum 2004 bis 2013 gab es beim Rheinverkehr eine mittlere Veränderungsrate von +0,7 %. Dieser Mittelwert wird jedoch stark durch den Einmaleffekt der Wirtschaftskrise 2009 beeinflusst.

Abbildung 2: Jährliche Veränderungsrate des Güterverkehrs auf dem traditionellen Rhein (in % gegenüber dem Vorjahr) für den Zeitraum 2002-2013



Quelle: Berechnung ZKR

Die Aufteilung des Rheinverkehrs nach den drei Hauptsparten trockene Massengüter, flüssige Massengüter und Container, ist in den letzten rund 10 Jahren in etwa konstant geblieben.

Tabelle 1: Anteile der einzelnen Marktsegmente an der Beförderungsmenge auf dem Rhein *

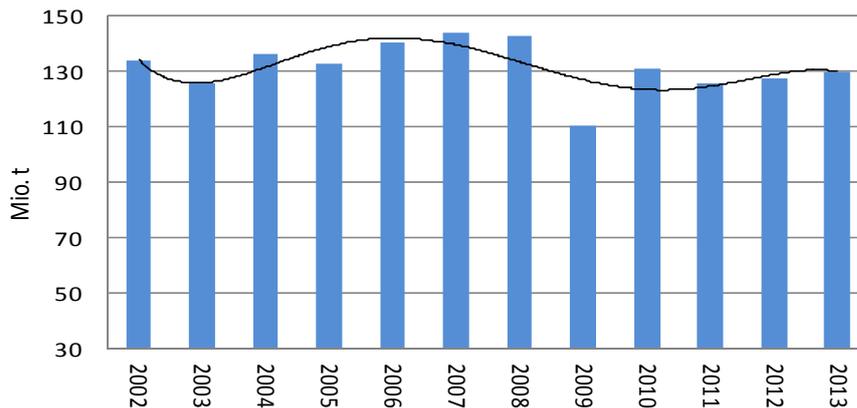
Anteil in %	2002	2013
Trockene Massengüter	68	67
Flüssige Massengüter	27	25
Container	5	8

Quelle: destatis. * Werte sind gerundet

2. Trockenschifffahrt

- Die Beförderung von trockenen Massengütern stieg in 2013 um 2 % gegenüber dem Vorjahr auf 130 Mio. t.
- In den beiden Jahren 2012 und 2013 gab es einen leicht Aufwärtstrend, wobei dieser jedoch mit einem mittleren Plus von +1,8 % p.a. schwächer ausfiel als in der Tankschifffahrt.
- Das Vorkrisenniveau war in 2013 noch nicht wieder erreicht (Abstand 2013 gegenüber 2008 beträgt 9 %)

Abbildung 3: Beförderte Mengen an trockenen Massengütern auf dem Rhein 2002-2013



Quelle: destatis

2.1 Land- und Forstwirtschaft

Auf dem traditionellen Rhein werden pro Monat etwa 1 Mio. Tonnen an Land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen befördert, davon sind rund 60 % Getreide. Im Jahresverlauf wird die höchste Transportmenge im August erreicht. Im Jahr 2013 wurde mit rund 12,6 Mio. t und einer tonnenkilometrischen Leistung von etwa 3,2 Milliarden TKM das Vorjahresergebnis leicht übertroffen.

Die Bedeutung der Getreideernte ist von einem starken Saisoneffekt geprägt. Im August wird eine um 20 % höhere Verkehrsleistung und eine um 10 % höhere Beförderungsmenge erbracht als im Jahresdurchschnitt.

Für die Betrachtung der Entwicklung über einen längeren Zeitraum ist es aus statistischen Gründen notwendig, die land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse mit den Nahrungs- und Futtermitteln zusammenzufassen.²

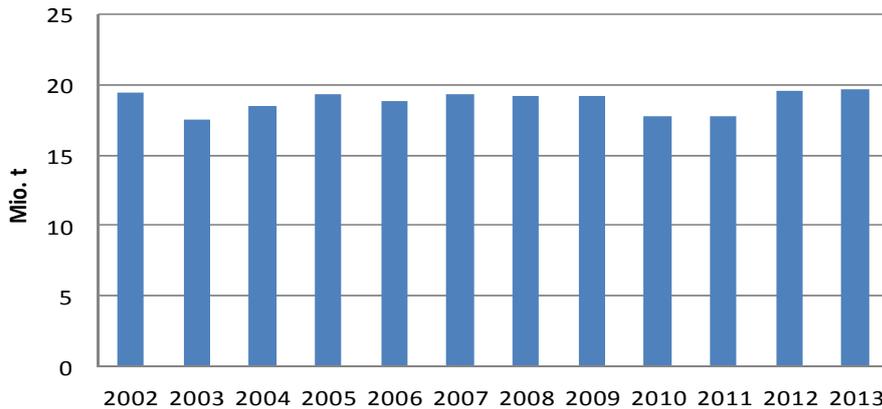
2.2 Nahrungs- und Futtermittel

Die Binnenschifffahrt bildet hier ein wichtiges Glied in der Logistikkette von Unternehmen, die in der Verarbeitung von Nahrungsmittelrohstoffen tätig sind. Mais, ölhaltige Samen, Kakao werden hierbei zu Nahrungsmitteln, Tierfutter, und erneuerbaren Energieprodukten verarbeitet. Auf dem Rhein wurden im Jahr 2013 rund 7 Mio. t an Nahrungs- und Futtermitteln befördert, womit das Vorjahresergebnis egalisiert wurde. Die Verkehrsleistung lag bei 1,5 Mrd. tkm.

Für den Zeitraum 2002-2013 war der gesamte Trend für die Summe der Bereiche „Land- und Forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ und „Nahrungs- und Futtermittel“ relativ konstant. In den letzten beiden Jahren 2012 und 2013 wurden jeweils knapp 20 Mio. t befördert.

² Dies ergibt sich aus der Umstellung von der Güterklassifikation NST/R zu NST 2007.

Abbildung 4: Beförderungsmenge bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie bei Nahrungs- und Futtermitteln auf dem Rhein (2002-2013)



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

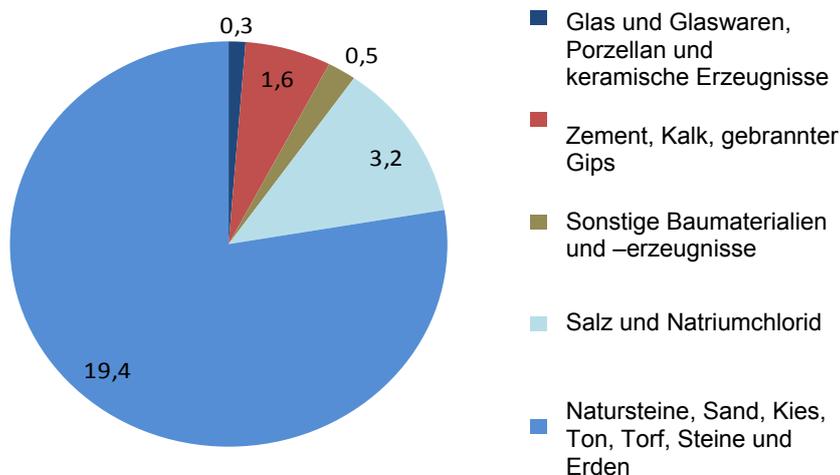
Der *Ausblick* für die Zukunft ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

- Etwa 60 % der auf dem Rhein beförderten Nahrungs- und Futtermittel sind pflanzliche Öle und Fette, die auch für die Herstellung von Biodiesel und Ethanol weiter verwendet werden. Somit besteht eine enge Beziehung zu diesem neuen Markt.
- Auf diesem Gebiet gibt es in Europa inzwischen zahlreiche Produktionsstandorte, bei denen die Binnenschifffahrt eine sehr wichtige Rolle für die Eingangs- und Ausgangs-Logistik spielt: Bio-Raffinerien verarbeiten in Rotterdam und in verschiedenen Hafenstandorten an Rhein und Donau per Schiff angelieferte Öle und Ölsaaten zu erneuerbaren Kraftstoffen.

2.3 Sande, Erden und Baustoffe

Insgesamt wurden in 2013 etwa 25 Mio. t in diesem Segment befördert (+ 3 % gegenüber dem Vorjahr), und es wurde eine Verkehrsleistung von 4,8 Mrd. tkm erbracht. In 2013 entfiel etwas mehr als drei Viertel der gesamten Transportnachfrage auf Natursteine, Sand, Kies, und Erden.

Abbildung 5: Beförderung von Sanden, Erden und Baustoffen auf dem Rhein in 2013 (Mio. t)



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

Ausblick

Bei Betrachtung eines mehrjährigen Vergleichs wird erkennbar, dass die Beförderungsmenge bei Sanden, Erden & Baustoffen auf dem Rhein zwischen den Jahren 2002 und 2013 in etwa konstant geblieben ist. Für die Zukunft ist in diesem Gütersegment auf Grund verschiedener begrenzender Faktoren nicht mit einer Steigerung zu rechnen.

2.4 Kohle

Im Jahr 2013 gab es bei Kohle, dem bei der Beförderungsmenge bedeutendsten Gütersegment auf dem Rhein, einen deutlichen Anstieg zu verzeichnen. Mit einem Jahresergebnis von 33,7 Mio. t und einer Verkehrsleistung in Höhe von 6,1 Mrd. tkm wurde ein neuer Rekordwert erzielt.

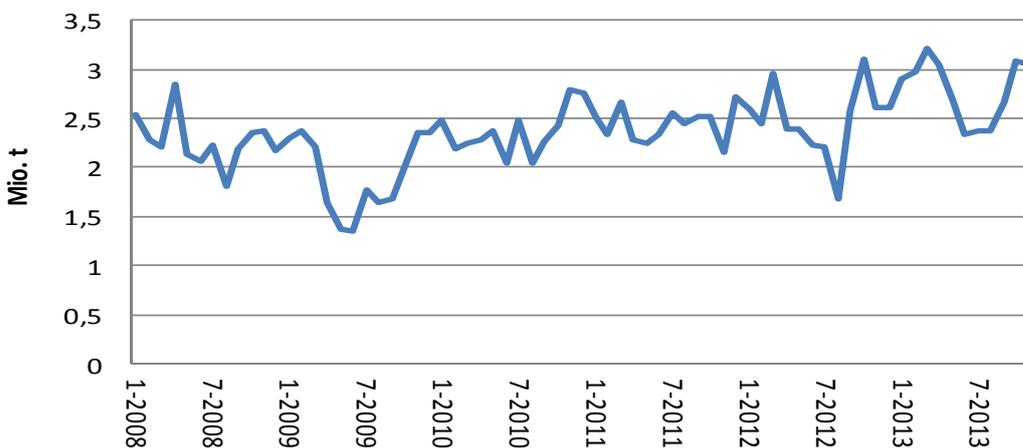
Dieser Anstieg war bereits in den vorgelagerten logistischen Stufen - in ähnlicher Stärke - festzustellen (alle Angaben als jährliche prozentuale Veränderung in 2013 gegenüber 2012):

- Kohleimporte des Seehafens Rotterdam: +22,3 %
- Beförderung von Kohle auf niederländischen Binnenwasserstraßen: +14 %
- Kohleimporte nach Deutschland: +15,1 %
- Beförderung von Kohle auf dem traditionellen Rhein: + 13 %

Der Grund für diese Entwicklung ist in den niedrigen Kohlepreisen zu sehen, welche zu einer starken Nachfrage seitens des Energiesektors führte. Als Gründe für die niedrigen Preise sind zum einen das reichliche Angebot am Weltmarkt zu nennen, als auch die niedrigen Transportkosten (Seefracht + Rheinfracht).

Das niederländische Statistikamt CBS vermeldete, dass der Anstieg beim Kohletransport entscheidend zum Anstieg der Exporte auf Binnenwasserstraßen von den Niederlanden nach Deutschland beigetragen hat. Die Exporte erhöhten sich, vor allem auf Grund dieses Effekts, um 4 %.

Abbildung 6: Monatliche Kohle-Beförderung auf dem Rhein (2008-2013)



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

Ausblick

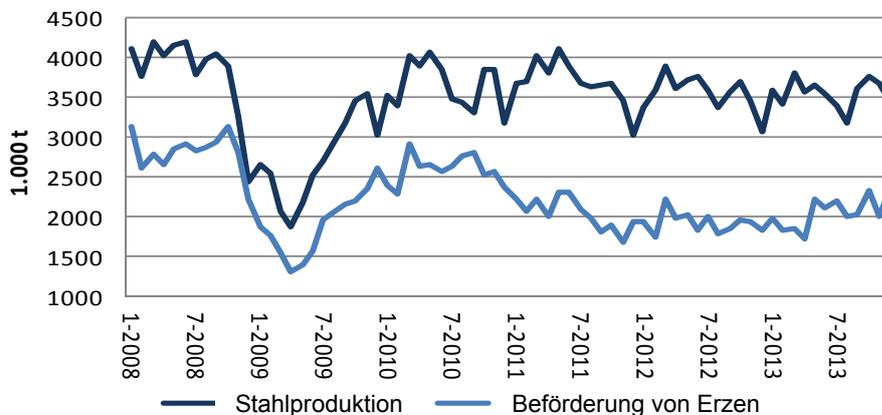
- Kurz- bis mittelfristig werden die Kohletransporte weiterhin zunehmen. Hierfür spricht vor allem der niedrige Preis. So sind die Kohlepreise auch in den ersten Monaten des Jahres 2014 weiter gefallen.³
- Im Hafen Rotterdam stiegen die Kohleimporte im ersten Quartal 2014 wiederum um 15 %, wobei hierfür jedoch Basiseffekte ausschlaggebend waren. Der sehr warme Winter führte zu keiner zusätzlichen Nachlieferung von Kohle.⁴
- Langfristig besteht jedoch die Tendenz eines stagnierenden, bis leicht sinkenden Kohle-Aufkommens in der Rheinschifffahrt. Der wichtigste Grund hierfür besteht in der angestrebten Energiewende, woraus sich langfristig ein sinkender Anteil der Steinkohle am Stromverbrauch Westeuropas ergibt.

2.5 Erze und Stahlprodukte

Der Erzverkehr auf dem Rhein betrifft zu 97 % Eisenerz, das vor allem aus Brasilien nach Rotterdam gelangt, und dann von der Stahlindustrie am Niederrhein, sowie – zu deutlich kleineren Mengen - an Saar und Mosel benötigt wird.

Die von der Stahlindustrie am Niederrhein verbrauchten Mengen haben einen sehr hohen Anteil am Gesamtverkehr auf dem Rhein, wie die Verkehrsleistung zeigt. So entfallen 92 % (2,3 Mrd. tkm) der gesamten Verkehrsleistung bei Erzen (von 2,5 Mrd. tkm) auf den Niederrhein. Die in 2013 auf dem gesamten Rhein beförderte Menge an Erzen war mit 24,6 Mio. t um 2 % höher als im Vorjahr. Im Hafen Rotterdam war ebenfalls ein Anstieg (um 10 %) zu verzeichnen.

Abbildung 7: Beförderungsmenge bei Erzen auf dem Rhein und Stahlproduktion in Deutschland



Quelle: World Steel Association; destatis.

Mit einem durchschnittlichen monatlichen Volumen von rund 2 Mio. t liegt der Erztransport aber nach wie vor um ein Drittel unter dem Niveau von rund 3 Mio. t, welches vor Ausbruch der Wirtschaftskrise auf dem Rhein üblich war.

Die Menge an Metallen und Metallprodukten, die in 2013 auf dem Rhein befördert wurden, belief sich auf 10,6 Mio. t und damit in etwa auf dem Vorjahresniveau (10,7 Mio. t). Die Verkehrsleistung lag bei 2,1 Mrd. tkm.

³ Quelle: VDKI und IMF

⁴ Quelle: Port of Rotterdam (2014): Umschlag im Rotterdamer Hafen nahezu stabil.

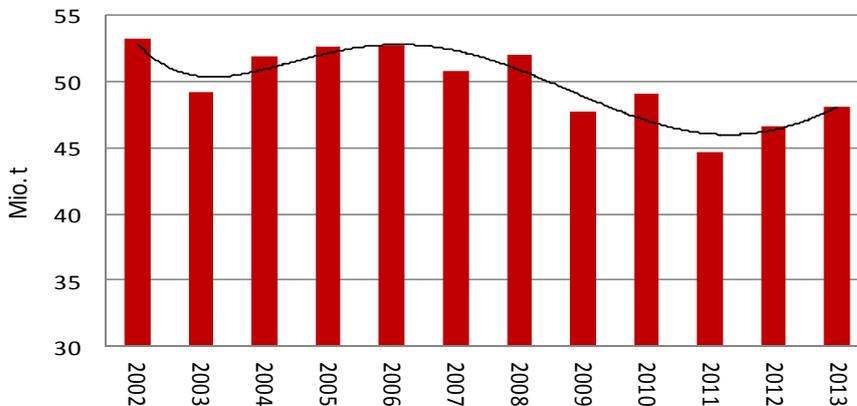
Ausblick

- Der Ausblick ist auf Grund der verhaltenen Konjunktur in der Stahlindustrie in Europa und weltweit nicht allzu optimistisch. Weltweit blieb die Stahlnachfrage zu Beginn des Jahres 2014 sehr schleppend.⁵
- Das monatliche Beförderungsvolumen auf dem Rhein dürfte sich in 2014 allenfalls leicht über der 2 Mio. Marke einpendeln. Ein Erreichen des Vorkrisenniveaus der Jahre 2007 und 2008 (in Höhe von 3 Mio. pro Monat) ist für das Jahr 2014 als nicht realistisch anzusehen.

3. Tankschifffahrt

- Die Beförderung von Flüssiggütern auf dem Rhein stieg in 2013 um 3 %, auf 48,1 Mio. t.
- Das Vorkrisenniveau war in 2013 noch nicht wieder erreicht (Abstand 2013 gegenüber 2008 beträgt noch immer 8 %)

Abbildung 8: Beförderte Mengen an Flüssiggütern auf dem Rhein 2002-2013



Quelle: destatis

3.1 Chemische Erzeugnisse

Bei einem durchschnittlichen monatlichen Volumen von etwa 1,7 Mio. t wurde ein Jahresergebnis von 20,8 Mio. t erreicht, was einen starken Anstieg um rund 10 % bedeutete. Die Beförderungsleistung belief sich auf etwa 5 Mrd. tkm, was einen der höchsten Werte aller Gütersegmente darstellt.

Der Trend in der chemischen Industrie war im Jahr 2013 aufwärts gerichtet. Die Produktionszahlen der deutschen chemischen Industrie stiegen insbesondere im vierten Quartal an. Auch die Geschäftserwartungen für die Zukunft haben sich laufend verbessert.

Für 2014 wird mit einer Fortsetzung dieses positiven Trends gerechnet. Der *Verband der chemischen Industrie (VCI)* in Deutschland rechnet für 2014 mit einem Zuwachs der Chemieproduktion um 2 Prozent.⁶

⁵ Quelle: International Monetary Fund (IMF) - Commodity Market Monthly, 9. April 2014

⁶ Quelle: VCI (2014), Quartalsbericht zur wirtschaftlichen Lage der chemischen Industrie im 4. Quartal 2013.

3.2 Mineralölprodukte

Mineralölprodukte sind das Gütersegment mit der höchsten Verkehrsleistung auf dem Rhein. Beim Transport in der Rheinschifffahrt sind mehrere Einflussfaktoren von Bedeutung:

1. der Rohöl-Spotmarkt und die (daran eng angelehnten) Produktenpreise am Spotmarkt
2. der Rohölterminmarkt und die (daran eng angelehnten) Preise für Terminkontrakte bei Mineralölprodukten
3. der Verbrauch der privaten Haushalte (maßgeblich: Heizöl) in Verbindung mit der Witterung (im Winterhalbjahr)
4. Änderungen beim Kaufverhalten von Konsumenten

Aus dem Zusammenspiel dieser Faktoren, von denen die meisten kurzfristiger Natur sind, resultiert die Beförderungsnachfrage. In Bezug auf die obigen vier Einflussfaktoren soll die Entwicklung in 2013 kurz skizziert werden:

- *Seitwärtsbewegung am Rohöl-Spotmarkt:* Dadurch blieb die Nachfrage von Seiten der privaten Haushalte auf das saisonal absolut Notwendige beschränkt.
- *Backwardation-Phase am Rohölterminmarkt:* Dies verminderte auch im Jahr 2013 die Anreize zur Lagerhaltung, und führte in Rotterdam zu einer niedrigeren Auslastung der Tankterminals.⁷
- *Witterung:* Auf Grund der sehr milden Witterung im Winter und der gefüllten Lagerbestände gab es eine relativ niedrige Nachfrage nach leichtem Heizöl.
- *Als langfristiger Faktor* ist die Änderung beim Kaufverhalten von Konsumenten anzusehen. Diese betrifft den Automobilmarkt, auf dem es einen Trend zu sparsameren Fahrzeugen gibt, was die Nachfrage nach Kraftstoffen tendenziell senkt.

Die beförderte Menge erreichte insgesamt einen Wert in Höhe von 30,9 Mio. t, was einen Rückgang um 2 % gegenüber dem Vorjahr bedeutete. Die Beförderungsleistung lag bei 8,3 Mrd. tkm.

Ausblick

Im Frühjahr 2014 gab es folgende Tendenzen:⁸

- Der Ölpreis für die Sorte Brent Crude gab leicht nach. Die Gründe waren das relativ schwache Wirtschaftswachstum in China, und die geringe Nachfrage der Endverbraucher.
- Da sich eine Wiederöffnung der Ölhäfen in Libyen abzeichnete, ist die Wahrscheinlichkeit deutlich gestiegen, dass es im Jahr 2014 zu häufigeren Contango-Phasen an den Terminmärkten kommt.
- Somit sind die Aussichten für einen Anstieg der Beförderungsnachfrage etwas positiver als im letzten Jahr. Von Bedeutung wird jedoch die Witterung sein, die sich jedoch kaum prognostizieren lässt.

⁷ Quelle: Port of Rotterdam (2014). Umschlag im Rotterdamer Hafen nahezu stabil. Meldung vom 17.4.2014

⁸ Quellen: OPEC (2014), Monthly Oil Market Report, 10. April 2014; Bloomberg - Brent Crude Swings into Contango for First Time Since November, Artikel vom 2. April 2014. Financial Times – Brent futures flip rolls up big profits – Artikel vom 27. Februar 2013.

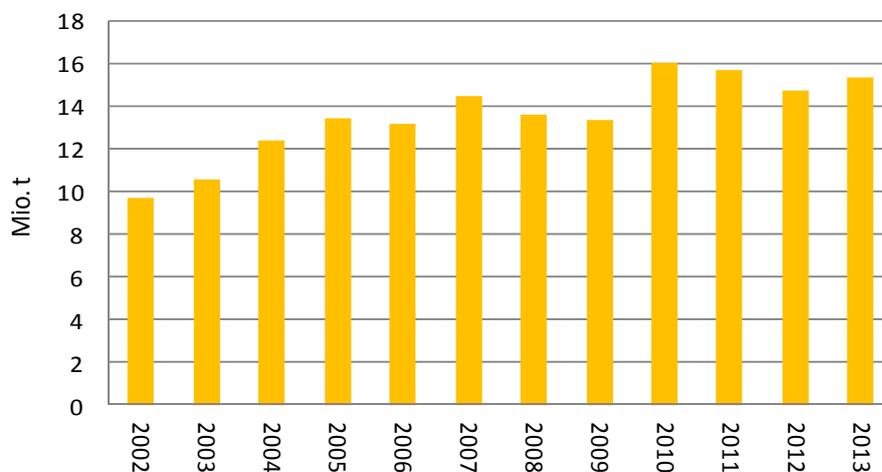
4. Container

Der Containerverkehr lässt sich nach mehreren Indikatoren beschreiben, von denen das beförderte Gütergewicht, die TEU-Menge und die Anzahl im Folgenden behandelt werden.

Indikator befördertes Gütergewicht:

- Die in Containern beförderte Gütermenge stieg in 2013 um 4 % gegenüber dem Vorjahr auf 15,3 Mio. t.
- Zwischen den Jahren 2000 und 2013 gab es bei der beförderten Gütermenge einen Anstieg um um 60 %, die durchschnittliche Zuwachsrate pro Jahr lag bei 4,6 %..
- Der Anteil des in Containern beförderten Gütergewichts am gesamten Güterverkehr auf dem Rhein erhöhte sich zwischen den Jahren 2002 und 2013 von 5 % auf 8 %.⁹

Abbildung 9: In Containern beförderte Gütermenge auf dem Rhein 2002-2013



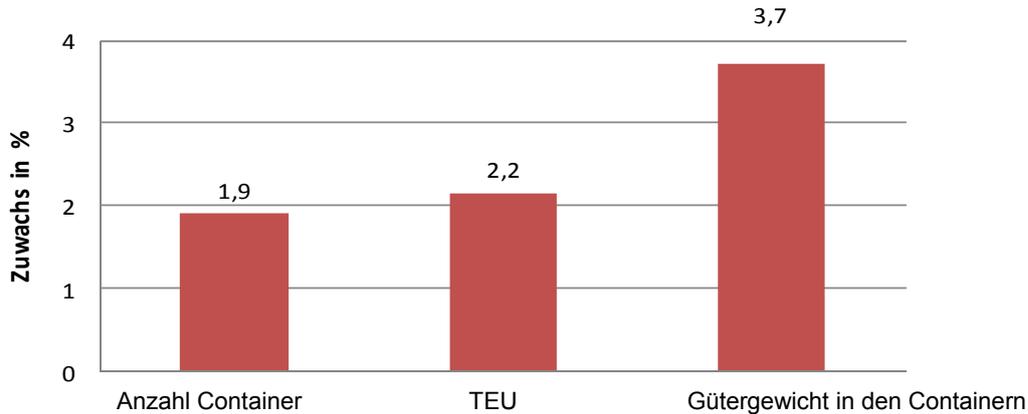
Quelle: destatis

Indikator TEU und Anzahl Container:

- Im Jahr 2013 wurde die bedeutsame Marke von 2 Millionen TEU überschritten; die Zahl der beförderten Container belief sich in 2013 auf 1,32 Millionen.
- Zwischen den Jahren 2000 und 2013 hat sich die TEU-Menge verdoppelt (+ 100 %) und stieg damit stärker als das beförderte Gütergewicht (+ 60 %).

⁹ Hierbei wird das in Containern beförderte Netto-Gütergewicht (ohne Eigengewicht der Container) zu Grunde gelegt.

Abbildung 10 : Anstieg des Containerverkehrs auf dem Rhein 2013 gegenüber 2012



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

Beim Seehafenumschlag von Containern gab es in Rotterdam einen kleinen Rückgang, in Höhe von 3,3 % beim Gütergewicht, 2,1 % bei den TEU, und von 2,5 % bei der Anzahl.¹⁰

Der Anteil des Niederrheingebiets am gesamten Verkehr ist sehr hoch. Die folgende Tabelle zeigt dies an Hand von Zahlen zum Verkehrsniveau je Rheinabschnitt.

Tabelle 2: Containerverkehr auf dem Rhein und nach Rheinabschnitten 2013 *

	Anzahl Container	TEU	Gütergewicht (t)
Rhein	1.317.168	2.022.963	15.257.433
▪ Niederrhein	1.296.102	1.988.660	15.062.749
▪ Mittelrhein	724.304	1.128.301	8.114.575
▪ Oberrhein	510.836	793.363	5.634.738

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis.* Rhein = gesamter traditioneller Rhein von Rheinfelden/Schweiz bis deutsch-niederländische Grenze. Die Werte je Rheinabschnitt sind nicht summierbar.

Ausblick

- Mit der erwarteten Belebung der Weltkonjunktur in 2014 und 2015 sind die Bedingungen für eine Fortsetzung des leichten Wachstums der vergangenen Jahre gegeben.
- Neue Impulse ergeben sich auch durch die Verdichtung der Fahrpläne am Rhein, sowie durch Effizienzinitiativen und die trimodalen Projekte zahlreicher Binnenhäfen.

¹⁰ Der gesamte Hafenumschlag von Rotterdam betrug im Jahr 2013 440 Mio. t, davon waren 207 Mio. t flüssiges Massengut und 89 Mio. t trockenes Massengut. Der Containerumschlag sank leicht, auf 121 Mio. t. Ein erheblicher Teil des Containerumschlags in Rotterdam besteht aus Feeder- oder Transshipment-Verkehren. Hierbei fungiert Rotterdam als Mainport, in dem die Container von großen Carriern auf kleinere Feederschiffe umgeladen werden, und in Zielländer in Europa (vor allem in den Ostseeraum) befördert werden. Ein kleinerer Teil des Containerumschlags ist mit dem Hinterlandtransport auf Binnenwasserstraßen und auf dem Rhein verbunden. Quelle der Daten: Port of Rotterdam.

5. Zusammenfassung Güterverkehr

Folgende Tabelle enthält die beförderten Mengen und deren Änderungsrate gegenüber 2012, den jeweiligen Anteil an der Gesamtbeförderung, sowie die Verkehrsleistung für das Jahr 2013.

Tabelle 3 : Güterverkehr auf dem Rhein in 2013 nach Gütersegmenten und insgesamt

Gütersegment	Beförderungsmenge (Mio. t)	Anteil am Gesamt in %	Änderungsrate 2013 / 2012	Verkehrsleistung
Land- und Forstwirtschaft	12,7	6,6	+ 2 %	3,2 Mrd. tkm
Nahrungs- und Futtermittel	7,0	3,6	0 %	1,5 Mrd. tkm
Sande, Erden & Baustoffe	25,3	13,1	+ 3 %	4,6 Mrd. tkm
Kohle	33,7	17,4	+ 13 %	6,1 Mrd. tkm
Erze	24,4	12,7	+ 2 %	2,5 Mrd. tkm
Metalle	10,6	5,5	0 %	2,1 Mrd. tkm
Container	15,3	7,9	+ 3,7 %	4,6 Mrd. tkm *
Chemische Erzeugnisse	20,8	10,8	+ 11 %	5,0 Mrd. tkm
Mineralölprodukte	30,9	16,0	- 2 %	8,3 Mrd. tkm
Übriges	12,5	6,5	-	3,5 Mrd. tkm
Gesamtverkehr	193,4	100,0	+ 2,5 %	41,4 Mrd. tkm

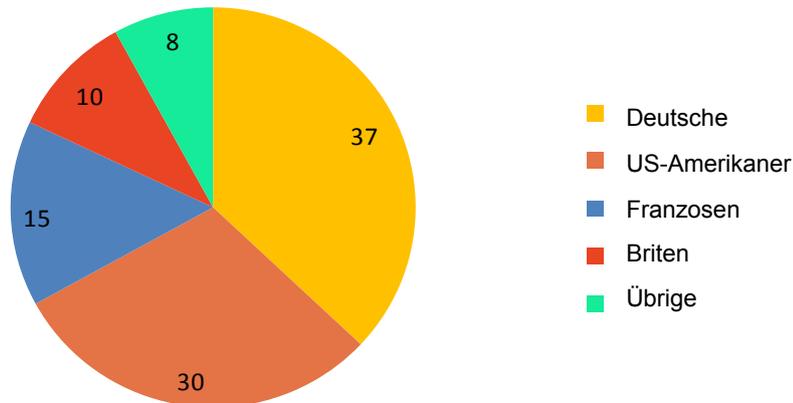
Quelle: Berechnung ZKR. * es erfolgte hier eine Umrechnung von TEU-km in tkm für Container, auf der Basis des mittleren Netto-Gütergewichts je TEU.

6. Nachfrage in der Passagierschifffahrt

Die Nachfrageentwicklung war im Jahr 2013 von einem leichten Rückgang bei deutschen Reisenden, und einem anhaltenden Zuwachs von Reisenden aus dem englischsprachigen Ausland geprägt. Rund 840.000 Passagiere bereisen jedes Jahr die europäischen Flüsse mit einem Kabinenschiff. Der Anteil der Donau machte in 2013 mit etwa 400.000 Personen knapp die Hälfte aus.¹¹ Die Aufteilung nach dem Herkunftsland der Reisenden ergibt sich wie folgt:

¹¹ Quelle: Donaukommission

Abbildung 11: Passagiere in der Flusskreuzfahrt auf europäischen Flüssen nach Nationalität (Anteil in %)



Quelle: SeaConsult

Der Anteil der US-amerikanischen Kunden nimmt seit Jahren zu. Für diese Kundengruppen besteht der Reiz der europäischen Flusskreuzfahrt auch darin, in relativ kurzer Zeit - eine Kreuzfahrt von Amsterdam nach Budapest dauert 12 Tage - eine Vielzahl europäischer Länder zu sehen, bei geringem organisatorischen Aufwand.

In 2013 gab es unter den deutschen Passagieren zum zweiten Mal in Folge Rückgänge. Eine Erklärung hierfür ist der Nachklang des Unglücks der „Costa Concordia“ im Januar 2012.

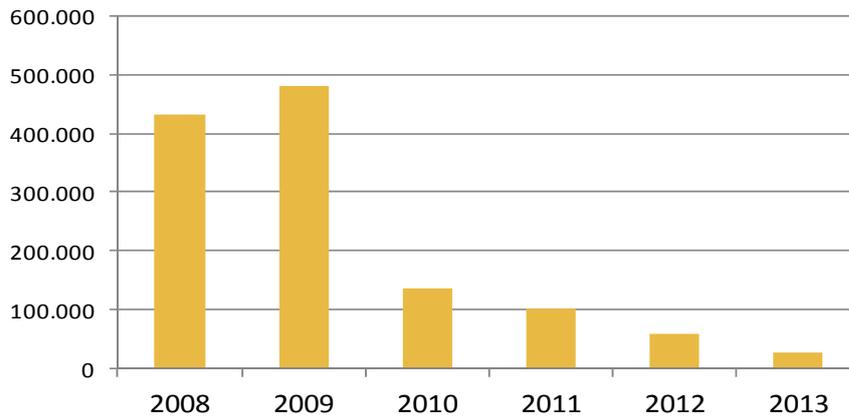
Belastungen ergaben sich im Jahr 2013 durch das europaweite Hochwasser und durch die wochenlangen Streiks der Schleusenmitarbeiter. Beides hat zu einem zeitweisen Stillliegen der Flotte und zu erheblichen Einnahmeausfällen bei den Reedereien geführt.

7. Flottenentwicklung

7.1 Trockenschifffahrt

Auf Grund der anhaltenden Überkapazität, der nur marginalen Steigerung der Beförderungsnachfrage, und der stagnierenden Frachtraten gingen in den letzten vier Jahren kaum Signale für Investitionen in neuen Schiffsraum in der Trockengüterschifffahrt aus. Die Zahlen zur Neubauentwicklung spiegeln dies wider. So hat sich die neu auf den Markt kommende Tonnage in 2013 gegenüber dem Vorjahr in etwa halbiert, und lag bei einem Wert von knapp 30.000 t für Westeuropa insgesamt.

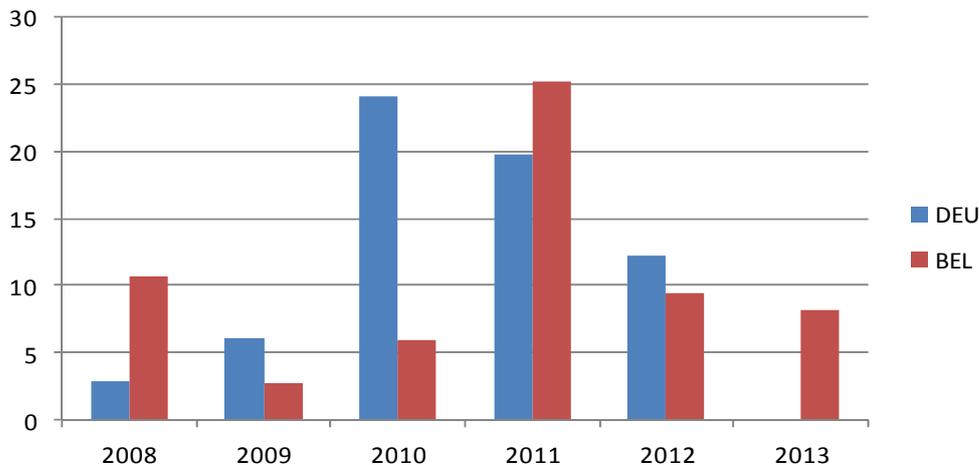
Abbildung 12: Neubautonnage in der Trockenschifffahrt in Westeuropa (in 1.000 t)



Quelle: IVR

In etwa parallel zum Rückgang der Neubaurate kam es zu einem Anstieg der Abwrackungen. Zahlen für Deutschland und Belgien lassen erkennen, dass die abgewrackte Tonnage in diesen Ländern im Jahr 2011 etwa fünfmal so hoch war wie in 2008 und 2009.¹² In den Jahren 2012 und 2013 nahm die Abwrackungsrate jedoch wieder ab.

Abbildung 13 : Abgewrackte Tonnage in der Trockenschifffahrt in Deutschland und Belgien (in 1.000 t)



Quelle: Zentrale Binnenschiffsbestands-Datei (Deutschland), Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (Belgien). Zahlen für 2013 waren für Deutschland noch nicht vorhanden.

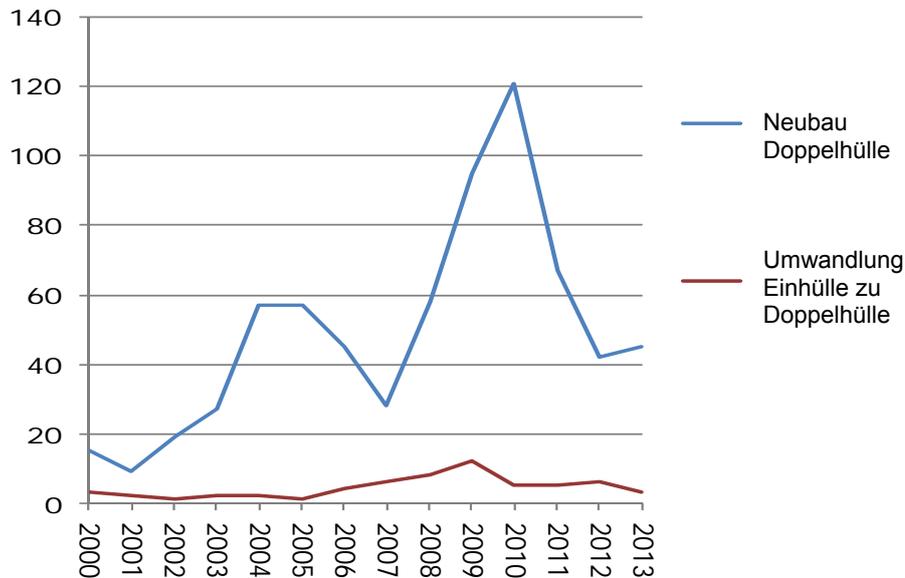
Die Abwrackungen machten insgesamt jedoch nur einen sehr geringen Anteil an der bestehenden Flotte aus. Ihr prozentualer Anteil am Flottenbestand lag, für Deutschland und Belgien, im Jahr 2011 bei rund 1,3 %. Der mittlere Anteilswert im Zeitraum 2008-2012 war noch niedriger und lag bei etwa 0,7 %. In Deutschland und Belgien wurden im Zeitraum 2008-2012 Trockengüterschiffe mit einer gesamten Tonnage von rund 127 Tausend Tonnen abgewrackt.

¹² Für die Niederlande werden entsprechende Zahlen derzeit noch ausgewertet, Vorläufige Werte lassen erkennen, dass es in den vergangenen Jahren insgesamt relativ ähnliche Prozentsätze wie in Deutschland und Belgien gegeben hat.

7.2 Tankschiffahrt

Die Neubauzahlen sind seit dem Jahr 2010, als noch 121 neue Doppelhüllentanker auf den Markt kamen, stark rückläufig. In 2013 kamen nach Angaben des Europäischen Binnenschiffs-Inspektionssystems EBIS in Westeuropa 45 neue Doppelhüllenschiffe auf den Markt, und damit in etwa so viele wie im Vorjahr (42). Die Konversion von Einhülle zu Doppelhülle erfolgt in sehr geringem Maße, im Umfang von nur 3 Schiffen in 2013 und 6 Schiffen in 2012.

Abbildung 14: Neubauten an Doppelhüllenschiffen und Umwandlung von Einhülle zu Doppelhülle



Quelle: EBIS

Aktuell haben Doppelhüllenschiffe einen Anteil von etwa 75 % an der Tankschiffahrtsflotte in Westeuropa. Auf Einhüllenschiffe entfällt somit ein Anteil von 25 %.

Berechnungen zeigen, dass die derzeitige Überkapazität in der Tankschiffahrt, in Tonnage-Mengen ausgedrückt, höher ist als die verbleibende Tonnage-Menge an Einhüllenschiffen. Dies zeigt, dass es im Zuge der Umstellung der Flotte von Einhülle auf Doppelhülle zu Überinvestitionen gekommen ist.

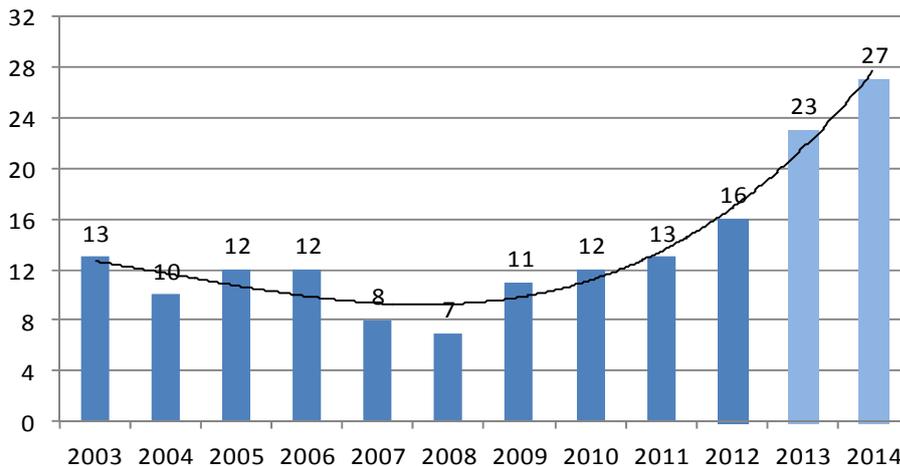
Gleichwohl waren die abgewrackten Tonnage-Mengen in den letzten Jahren, zumindest gemäß offizieller Statistiken für Deutschland und Belgien, eher begrenzt. In diesen beiden Ländern wurde im Zeitraum 2008-2012 rund 16 Tausend Tonnen an Tonnage abgewrackt, wovon der Großteil auf deutsche Tankschiffe entfiel. Die abgewrackten Mengen entsprachen einem prozentualen Anteil von weniger als 1 % am Flottenbestand beider Länder.

Eine größere Rolle als die Abwrackungen spielten hingegen Verkäufe ins Ausland. Zahlen für Deutschland zeigen, dass in den Jahren 2011 und 2012 jeweils rund 10 % des Flottenbestandes ins Ausland verkauft wurden.

7.3 Passagierschiffahrt

Die starke Ausdehnung der Kapazitäten im Kreuzfahrtbereich, welche aus folgender Abbildung hervor geht, wird zum Anlass genommen, die aktuellen Entwicklungstrends dieses Marktes etwas genauer zu betrachten, um das Risiko der Überkapazität einzuschätzen.

Abbildung 15: Neubauten und Neubauprognose gemäß Orderbooks in der Flusskreuzfahrt



Quelle: SeaConsult

Zunächst ist eine Erklärung für das starke Flottenwachstum in den Finanzierungsmodellen zu suchen. Damit sind die Schiffsfonds gemeint. Die Aufbringung des Fondskapitals erfolgt etwa zur Hälfte durch Einlagen privater Anleger, und zur anderen Hälfte durch Bankkredite. Diese gemischte Finanzierung ermöglicht die Aufbringung sehr hoher Geldsummen, und stellt damit eine Erklärung für das Wachstum dieses Marktes, sowohl in quantitativer (Flottenumfang) als auch in qualitativer Hinsicht (Wert und Ausstattung der Schiffe) dar. Die Laufzeit der Fonds beträgt in der Regel 12 bis 15 Jahren. Danach wird das Schiff verkauft.

Bedeutende Fondsgesellschaften haben in 2013 in der Fachpresse angekündigt, vorerst keine neuen Schiffsfonds mehr aufzulegen, sondern die bestehenden bis zum Laufzeitende zu verwalten. Der Grund für diese Trendumkehr ist vor allem in einem Stimmungsumschwung bei den privaten Anlegern zu sehen.

So ist es im Zuge der Einbrüche im Welthandel zu zahlreichen Verlusten bei Schiffsfonds im Bereich Güterverkehr gekommen, was das Image von Schiffsfonds im generellen belastet hat. Zusätzlich haben auch steuerliche Änderungen in Deutschland zu einer geringeren Attraktivität des Modells Schiffsfonds beigetragen.

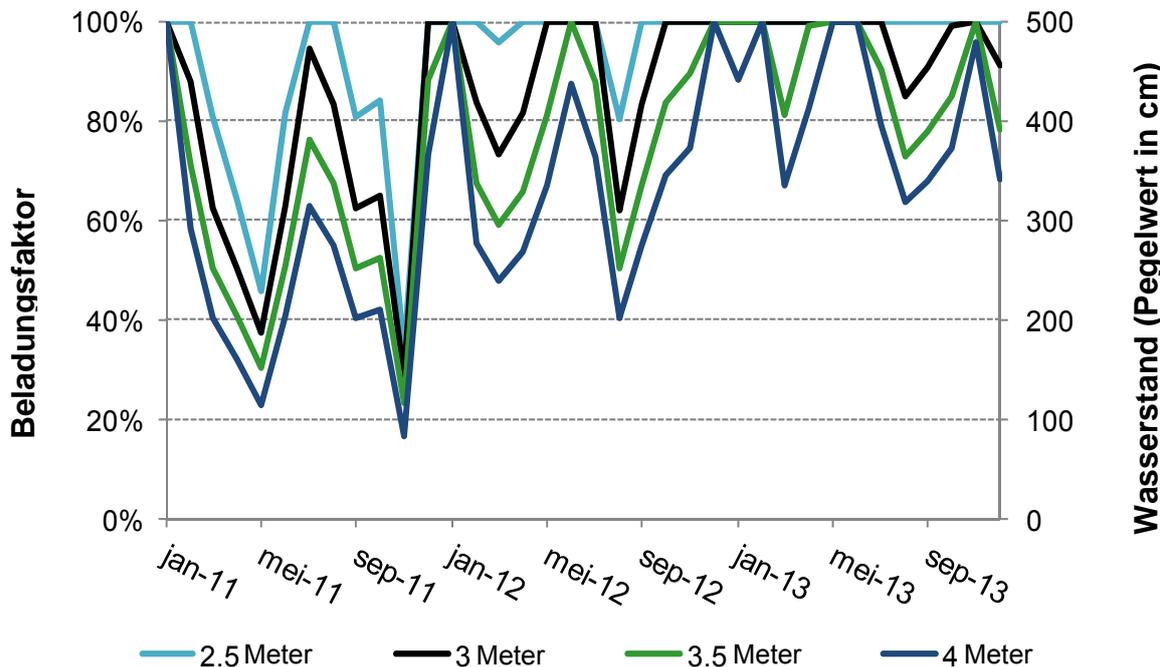
Insgesamt ist damit für die Zukunft eine Neuausrichtung, was die Art der Finanzierung im Kreuzfahrtbereich anbetrifft, zu erwarten. Aus diesen genannten Gründen ist für die Neubaurate der kommenden Jahre eher von einer Beruhigung auszugehen.

8. Wasserführung

Als ein aus hydrologischer Sicht besonderes Ereignis ist zweifelsohne das starke Hochwasser gegen Ende Mai und Anfang Juni auf dem Rhein anzuführen. Für die Schifffahrt brachte dieses Ereignis jedoch nur kurzzeitige Sperrungen des Rheins im Umfang von wenigen Tagen mit sich. Im August kam es zu einer Niedrigwasserphase, die zu zeitlich begrenzten und lokalen Behinderungen führte.

Sieht man von diesen beiden Phasen ab, so erlaubten die Wasserstandsverhältnisse des Rheins im Jahr 2013 insgesamt einen angemessenen hohen Beladungsgrad der Schiffe. Dies geht aus folgender Grafik für den Ort Kaub am Mittelrhein hervor. Im Vergleich hierzu waren die Niedrigwasserperioden der beiden Vorjahre (vor allem im Herbst 2011) in ihren Auswirkungen auf den Beladungsgrad stärker.

Abbildung 16: Auswirkungen der Wasserstände bei Kaub auf den Beladungsfaktor verschiedener Schiffskategorien (Tiefgang von 2,5 Meter bis 4 Meter)



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

Für das am Oberrhein gelegene Maxau und für Ruhrort am Niederrhein waren die Wasserstandsverhältnisse noch günstiger als am Mittelrhein bei Kaub.

9. Frachtraten

9.1 Trockenschifffahrt

Ein insgesamt nur verhaltener Mengenanstieg reichte nicht aus, um angesichts einer von Überkapazität geprägten Angebots-Nachfrage-Relation das Frachtrateniveau deutlich zu steigern. Angesichts einer geringen Marktmacht vieler kleiner und mittelgroßer Betriebe gegenüber den Verladern ist es bei der jetzigen Marktlage schwierig, höhere Frachten zu erreichen. Dieser Unternehmensgrößeneffekt ist übrigens auch im Straßengüterverkehrsgewerbe zu beobachten.¹³

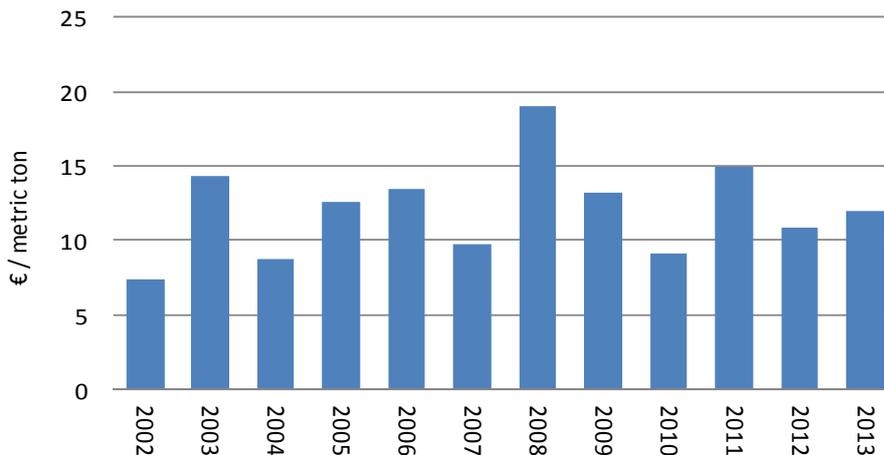
9.2 Tankschifffahrt

Die Frachten in der Tankschifffahrt blieben, ähnlich wie in der Trockenschifffahrt, im Wesentlichen konstant. Auf der Strecke zwischen Rotterdam und verschiedenen Destinationen im Rheingebiet lagen die Frachten im Jahr 2013 um 1 % über dem Vorjahresniveau.

Nimmt man als Vergleichszeitraum die Zeitspanne 2002-2007, so lag das Frachtrateniveau des Jahres 2013 ebenfalls um rund 1 % über dem mittleren Niveau in diesem Zeitraum.

¹³ ING Bank (2014), Kwartaalbericht Transport & Logistiek – ING Economisch Bureau. Herstel zet in, verschillen lopen op.

Abbildung 17: Frachtraten in der Tankschifffahrt zwischen Rotterdam und Orten am Rhein (jährliche Mittelwerte*)



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von PJK International. * Mittelwerte aus den monatlichen Frachtraten für die Beförderung zwischen Rotterdam und mehreren Destinationen am Rhein.

Im ersten Quartal 2014 waren die Frachtraten, im Vergleich zu den beiden Vorjahren, auf Grund des milden Winters, der nur eine geringe Nachfrage nach Heizöl brachte, relativ niedrig. Mit dem üblichen saisonbedingten Anstieg ist im weiteren Jahresverlauf zu rechnen.

10. Betriebsbedingungen im Jahre 2013

Angesichts einer für das Jahr 2013 noch ausstehenden Umsatzstatistik für Deutschland¹⁴ wird als Indikator die Umsatzentwicklung in der niederländischen Binnenschifffahrt betrachtet. Hier ist zunächst festzuhalten, dass es im niederländischen Binnenschifffahrtsgewerbe im gesamten Jahr 2012 und in der ersten Jahreshälfte 2013 Umsatzrückgänge (gegenüber dem jeweiligen Vorjahreszeitraum) gegeben hatte.

In der zweiten Jahreshälfte 2013 kam es, im Einklang mit einer verbesserten gesamtwirtschaftlichen Lage, zu einem leichten Anstieg. Hierfür war in erster Linie eine verbesserte Mengenentwicklung ausschlaggebend, während die Frachtraten weiterhin stagnierten.

Die Grundlage für den Mengenanstieg im Transportsektor bildete die Aufhellung der gesamtwirtschaftlichen Export- und Importentwicklung.¹⁵ Im dritten Quartal 2013 stieg dadurch der Umsatz in der niederländischen Binnenschifffahrt um 2-3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, und im vierten Quartal um 1 %.¹⁶ Für das Gesamtjahr 2013 blieb er jedoch, auf Grund des relativ schwachen ersten Halbjahres, noch um 0,4 % gegenüber dem Vorjahr zurück.¹⁷

Der Abstand zwischen dem Umsatzniveau in 2012 und jenem des Jahres 2008 beträgt immerhin noch 13 %. Dies zeigt, dass der Abstand beim Umsatz noch größer ist als bei den beförderten Mengen. Die Erklärung für diese Disparität ist in der schwachen Frachtratenentwicklung zu sehen.

¹⁴ Die Umsatzstatistik für die deutsche Binnenschifffahrt wird nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes erst für den September/Oktober 2014 erwartet.

¹⁵ Quelle: European Commission (2014) – European Economic Forecast February 2014

¹⁶ Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Kwartaalmonitor Transport en logistiek, Vierde kwartaal 2013.

¹⁷ Quelle: ING Bank (2014), Kwartaalbericht Transport & Logistiek – ING Economisch Bureau. Herstel zet in, verschillen lopen op.

Die Rate des Kostenanstiegs war, in Bezug auf die Treibstoffpreise eher verhalten. In Bezug auf das Betriebsergebnis stellt sich die Lage für Unternehmen, die in neuen Schiffsraum investiert haben, wesentlich schwieriger dar als für Unternehmen die über bereits finanziell abgeschriebene Schiffe verfügen. Dies betrifft vor allem Unternehmen in der Tankschifffahrt, die in neue Doppelhüllenschiffe investiert haben und sich derzeit einer angespannten betriebswirtschaftlichen Lage gegenübersehen. Dies ergibt sich aus den anhaltend hohen Finanzierungskosten, und der Stagnation bei den Frachten und Umsätzen.

11. Perspektiven für 2014 und 2015

Der Ausblick für das laufende und das kommende Jahr deutet zwar auf einen weiterhin positiven, und sich noch leicht verstärkenden Wachstumstrend bei den Mengen hin. Allerdings werden die positiven Impulse, die hiervon auf die Umsatzentwicklung ausgehen, durch die anhaltende Überkapazität und die nur begrenzt steigenden Frachtraten stark gedämpft. Es bedarf entweder eines noch stärkeren Anstiegs der Mengen, oder Faktoren wie sinkender Wasserstände, um die Umsatzlage nachhaltig zu verbessern. In der ersten Jahreshälfte 2014 zeigte sich für die Tankschifffahrt eine sehr angespannte wirtschaftliche Lage.

a) Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt

Es wird mit einer Fortsetzung der Entwicklungstendenzen je Gütersegment gerechnet. Dies bedeutet insbesondere eine Fortsetzung des positiven Trends bei Kohle, sowie eine Stagnation bei den anderen Segmenten in der Trockengüterschifffahrt. Vor dem Hintergrund der prozentualen Gewichte der einzelnen Gruppen kann für die gesamte Trockenschifffahrt mit einem Anstieg um rund 2 % gerechnet werden.¹⁸

b) Beförderungsnachfrage in der Containerschifffahrt

Ein Anstieg in dieser Größenordnung (+ 2 %) wird auch für den Containertransport prognostiziert. Hierzu ist anzumerken, dass der Wachstumstrend im Containerverkehr auf dem Rhein in den letzten Jahren leicht nachgelassen hat.

c) Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt

Für die Beförderung von Mineralölprodukten ist, angesichts der auf den Rohölmärkten zu erwartenden Preisentwicklungen, keine dramatische Veränderung der Mengenentwicklung zu erwarten. Hingegen ist bei den chemischen Erzeugnissen, deren Beförderungsnachfrage sich im Wesentlichen synchron zum Konjunkturverlauf entwickelt, mit der Aufhellung der konjunkturellen Tendenzen auch eine Erhöhung der Beförderung zu erwarten. In der Summe dürfte die Beförderung in der Tankschifffahrt daher moderat zunehmen, um etwa 3 %.

¹⁸ Die ING Bank geht in ihrem Quartalsbericht vom März 2014 für das laufende Jahr 2014 ebenfalls von einem leichten Anstieg der Beförderung in der niederländischen Trockenschifffahrt um 1,5 bis 2 % aus.

Anlagen

Anlage 1: Prognose der Beförderungsnachfrage

Anlage 2: Statistik der Neubauten 2008-2013

Anlage 1: Prognose der Beförderungsnachfrage für 2014

Bereich	Aktueller Trend	Anteil am Gesamtverkehr auf Basis der Beförderungsmenge	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft & Nahrungsmittel	konstant hohe Mengenentwicklung	14 %	0
Kohle	Erhöhung der Beförderung auf Grund attraktiver Preislage bei Kohle	24 %	++
Stahlindustrie: Erze	Stahlnachfrage leidet noch unter weltweiten Krisenerscheinungen	17 %	-
Stahlindustrie: Metalle	Stahlnachfrage leidet noch unter weltweiten Krisenerscheinungen	7,5 %	-
Sande, Erden & Baustoffe	konstant hohe Mengenentwicklung	18 %	0
Container	Leichtes Wachstum	11 %	+
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt		100 %	+
Erdölprodukte	Leichte Belebung durch Terminmärkte zu erwarten; jedoch strukturell leicht sinkender Trend	60 %	0
Chemie	Chemische Industrie dürfte weiter expandieren	40 %	+
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt		100 %	+

Quelle:
Prognose ZKR

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

Anlage 2: Neubauten

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

Schiffstyp	2011			2012			2013 *		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	20	57 600	26 665	9	23 776	12 392	4	14.250	6.332
Güterschubleichter	15	43 000		8	18 492	0	3	12.962	0
Insgesamt	40	100 600	26 665	17	42 268	12 392	7	27.212	6.332
Tankmotorschiffe	84	182 000	90 500	39	117 000	33 333	24	58.900	26.900
Tankschubleichter	2	3 262	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	86	185 262	90 500	39	62 824	33 333	24	58.900	26.900
Schubboote	2		1 268	1	878	4 083	3	k.A.	k.A.
Schleppboote	1		5 280	4	0	21 120	0	0	0
Insgesamt	3		6 548	5	878	25 203	3	k.A.	k.A.
Kabinenschiffe	10		12 420	16	0	18 000	23	0	21 000
Ausflugsschiffe	9		2 421	4	0	1 131	2	0	722
Insgesamt	19		14 841	20	0	19 518	25	0	21 722

Quelle: IVR. * Auf Grund einer technischen Umstellung der Schiffsdatenbank der IVR beziehen sich die Zahlen nur auf Schiffe die bis November 2013 eingetragen wurden.

PROTOKOLL 8

Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 und 7.01)

Beschluss

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

- a) § 1.08 Nr. 5 und 6 – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (angenommen mit Beschluss 2011-I-12),
- b) § 7.01 Nr. 5 – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (angenommen mit Beschluss 2011-I-12).

Die Vorschriften gelten vom 1. Dezember 2014 bis zum 30. November 2017.

PROTOKOLL 11

Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung - Befreiung der Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigeräte (§ 4.07 Nummer 3 Absatz 1)

1. Mit Beschluss 2013-II-16 hat die ZKR die Einführung einer Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS oder vergleichbare Kartenanzeigeräte beschlossen.
2. Gemäß diesem Beschluss, der am 1. Dezember 2014 in Kraft tritt, sollten nicht frei fahrende Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung mit Systemen zur Anzeige elektronischer Karten ausgenommen werden.
3. Zur praktischen Nutzung von Inland AIS Informationen beim Führen eines Schiffes müssen diese auf einer elektronischen Karte dargestellt werden. Da die Anzeige von Karten mit Inland AIS Geräten nicht möglich ist, hat die ZKR die Einführung einer Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und Inland ECDIS Geräten im Informationsmodus (oder vergleichbaren Kartenanzeigeräten) beschlossen. Dies ermöglicht zum Beispiel eine bessere Planung der Fahrt, da Begegnungen außer Reichweite des Radars vorausgesehen werden können. Zudem können andere Schiffe durch Radar nur lokalisiert werden, wenn keine Hindernisse vorhanden sind. Mit Inland AIS kann die gegenüberliegende Seite eines Hindernisses, zum Beispiel eines Berges, dargestellt werden.

Ein Inland AIS Gerät, das an ein Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus (oder ein vergleichbares Kartenanzeigegerät) angeschlossen ist, stellt somit ein Informationsinstrument dar, das die Sicherheit der Schifffahrt erhöht.

4. Eine Fähre ist in § 1.01 Buchstabe I der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung definiert als „Fahrzeug, das dem Übersetzverkehr dient und von der zuständigen Behörde als Fähre behandelt wird“.
5. Ausgehend von dieser Definition führt ein Inland ECDIS Gerät (oder ein vergleichbares Karten-anzeigegerät) zu keiner Erhöhung der Sicherheit, da Übersetzfahrten nur eine kurzfristige Planung erfordern. Zudem erscheint eine Unterscheidung zwischen frei fahrenden Fähren und nicht frei fahrenden Fähren nicht gerechtfertigt. Daher wäre eine Änderung des Wortlauts des § 4.07 Nummer 3 Absatz 1, die am 1. Dezember 2014 in Kraft tritt, wünschenswert.
6. Nachfolgend wird das Ergebnis der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die Änderung zielt darauf ab, alle Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigegeräte zu befreien.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Nach § 4.07 Nummer 3, der am 1. Dezember 2014 in Kraft tritt, sollen lediglich nicht frei fahrende Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigegeräte ausgenommen werden. Frei fahrende Fähren müssten als mit solchen Geräten ausgerüstet werden.

Folgen dieser Änderung

Durch die Änderung sollen alle Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Systeme zur Anzeige elektronischer Karten befreit werden. Die Planung von Übersetzfahrten kann somit nur anhand visueller Informationen oder durch Radar erfolgen. In Anbetracht der Dauer solcher Fahrten ist der Einsatz von Radar jedoch ausreichend.

Ein System zur Anzeige elektronischer Karten wäre nur dann von Nutzen, wenn eine Fähre auf einer Strecke verkehrte, auf der ein Hindernis die Reichweite des Radars verringerte. In diesem Fall wäre durch das an das Inland AIS Gerät angeschlossene Kartenanzeigesystem eine bessere Planung der Übersetzfahrt möglich. So könnte der Schiffsführer erkennen, ob sich ein Fahrzeug nähert, das aufgrund des Hindernisses auf dem Radar nicht sichtbar ist. Da dieser Fall nur sehr selten auftritt, erscheint es indes unverhältnismäßig, allen Fähren die Ausrüstung mit einem solchen Gerät vorzuschreiben. Im oben genannten Fall würde die ZKR die Eigentümer von Fähren dennoch ermutigen, ihre Fahrzeuge mit einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigegerät auszurüsten.

Damit Fähren für andere Fahrzeuge gut sichtbar sind, müssen sie die Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte weiterhin erfüllen.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderung

Es wäre möglich, auf die Änderung zu verzichten. Dies würde Eigentümern von Fähren jedoch zusätzliche Kosten von rund 400 bis 1500 Euro je Fähre verursachen (Quelle: Beschluss 2013-II-16). Kosten in dieser Höhe sind aufgrund des geringen Zugewinns an Sicherheit nicht gerechtfertigt.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2013-II-16, mit dem sie die verbindliche Einführung von Inland AIS und Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergerätes beschlossen hat,

unter Berücksichtigung, dass die Ausrüstung mit Inland ECDIS Geräten (oder vergleichbaren Kartenanzeigergeräten) bei Fahren zu keiner Erhöhung der Sicherheit führt, da Übersetzfahrten nur eine kurzfristige Planung erfordern,

in der Erwägung, dass bei dieser Ausrüstungsverpflichtung nicht zwischen frei fahrenden und nicht frei fahrenden Fahren unterschieden werden sollte,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung des § 4.07 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage enthaltene Änderung gilt ab dem 1. Dezember 2014.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

§ 4.07 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„Fahrzeuge, die mit einem Inland AIS Gerät ausgerüstet sein müssen, ausgenommen Fähren, müssen zusätzlich mit einem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus oder einem vergleichbaren Kartenanzeigergerät, das mit dem Inland AIS Gerät verbunden sein muss, ausgestattet sein und dieses zusammen mit einer aktuellen elektronischen Binnenschiffahrtkarte nutzen.“

PROTOKOLL 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)

1. Mit Beschluss 2013-II-16 hat die ZKR die verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS im Informationsmodus oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts beschlossen und gleichzeitig ihren Polizeiausschuss beauftragt, technische Empfehlungen und Mindestanforderungen für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte einschließlich ihrer elektronischen Binnenschiffahrtskarten festzulegen. Dabei strebt die ZKR mittelfristig an, dass sich die Leistungsmerkmale beider Gerätetypen angleichen und damit ein Verweis auf vergleichbare Kartenanzeigergeräte entbehrlich wird.
2. Die Arbeitsgruppe RIS hat die Mindestanforderungen und Empfehlungen ausgearbeitet und dabei, soweit wie unter den durch vorgenannten Beschluss gegebenen Randbedingungen möglich, Vorschläge und Hinweise der europäischen Expertengruppe Inland ECDIS berücksichtigt.
3. Die Mindestanforderungen benötigen eine Referenz in den Rheinschiffahrtsordnungen, damit sie rechtsverbindlich werden.
4. Nachfolgend wird das Ergebnis der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die „Mindestanforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen“ etablieren eine Reihe technischer Vorschriften für diese Geräte. Mit den vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird eine Referenz zu den Mindestanforderungen eingefügt und eine rechtliche Grundlage für diese Vorschriften geschaffen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die Mindestanforderungen könnten in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgenommen werden. Dies würde die Änderung von zwei Verordnungen notwendig machen, da der Verweis in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht entfallen könnte.

Folgen dieser Änderungen

Die Folgen der verbindlichen Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts selbst wurden mit Beschluss 2013-II-16 betrachtet und im Rahmen einer Folgenabschätzung untersucht. Die jetzt vorgesehene Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und die anzunehmenden Mindestanforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigergeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen bedingen keine Folgen, die über diejenigen in vorgenannter Betrachtung und Abschätzung hinausgehen.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Von Mindestanforderungen und Empfehlungen könnte abgesehen werden. Dies würde jedoch zu Rechtsunsicherheit führen, da dann die Schiffseigner wie die zuständigen Behörden in jedem Einzelfall eine Entscheidung über die technischen Anforderungen an die vorgeschriebenen Ausstattungen treffen müssten. Zudem würde der Nutzen der verbindlichen Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigegeräts eingeschränkt und unsichere Verkehrssituationen würden entstehen, da dann nicht auf allen Fahrzeugen die Inland AIS Daten zuverlässig und leicht erkennbar angezeigt werden können.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2013-II-16, mit dem sie die verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigegeräts beschlossen und gleichzeitig ihren Polizeiausschuss beauftragt hat, technische Empfehlungen und Mindestanforderungen für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigegeräte einschließlich ihrer elektronischen Binnenschifffahrtskarten festzulegen,

in der Erwartung, dass sich ausschließlich Inland ECDIS am Markt etablieren wird,

I

beschließt die Änderung zu § 4.07 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführt ist,

II

beschließt den Inhalt der Mindestanforderungen und Empfehlungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigegeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen, die als Anlage zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und in englischer Sprache beigefügt sind,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts und nach gewonnenen Betriebserfahrungen, die technischen Empfehlungen und Mindestanforderungen fortzuführen; die Arbeitsgruppe RIS soll hierzu in Zusammenarbeit mit den bestehenden europäischen Expertengruppen RIS Vorschläge ausarbeiten.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Dezember 2014 bis zum 30. November 2017.

Anlage 1: Änderung zu § 4.07 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art

Anlage 2: Mindestanforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigegeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen

Anlage 1 zu Protokoll 12

Folgender Satz wird dem § 4.07 Nr. 3 angefügt:

„Das Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus, das vergleichbare Kartenanzeigegerät und die elektronische Binnenschiffahrtkarte müssen den Mindestanforderungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigegeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen (Beschluss 2014-I-12) entsprechen.“

Mindestanforderungen an

Inland ECDIS Geräte
im Informationsmodus und
vergleichbare Kartenanzeigeräte

zur Nutzung von Inland AIS Daten

an Bord von Fahrzeugen

INHALT

	Seite
Vorwort	5
1. Mindestanforderungen und Empfehlungen an die verwendeten elektronischen Binnenschifffahrtskarten	6
2. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten	6
3. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Software zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten	6

VORWORT

Die ZKR hat mit Beschluss 2013-II-16 eine Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung von Inland AIS auf dem Rhein ab dem 1. Dezember 2014 eingeführt.

Zeitgleich mit der Einführung von Inland AIS wird die verpflichtende Nutzung von Inland ECDIS Geräten im Informationsmodus oder vergleichbaren Kartenanzeigeräten auf Fahrzeugen¹ festgeschrieben. Das Inland AIS Gerät ist mit dem Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus² oder dem vergleichbaren Kartenanzeigerät zu verbinden und es ist eine aktuelle elektronische Binnenschifffahrtskarte zu nutzen.

In vorliegendem Dokument werden die Mindestanforderungen an elektronische Kartenanzeigesysteme bei der schiffsseitigen Nutzung von Inland AIS Daten festgelegt. Darüber hinaus werden Empfehlungen gegeben, die zu einer genaueren und deutlicheren und damit verlässlicheren Anzeige der Inland AIS Daten beitragen. Diese Empfehlungen sind unverbindlich; dennoch rät die ZKR, diese ebenso einzuhalten wie die verbindlichen Mindestanforderungen. Um grundlegende Mindestanforderungen und Empfehlungen zu identifizieren, werden in den nachfolgenden Abschnitten folgende schiffsseitigen Ausrüstungen betrachtet:

- a) die elektronischen Binnenschifffahrtskarten,
- b) die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten,
- c) die Software zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten.

Es ist zu beachten, dass die zuständigen Behörden gegebenenfalls für *spezielle Anwendungen* über die Mindestanforderungen hinaus gehende, verpflichtende Anforderungen festschreiben können.

Hinweis:

Wenn in diesem Dokument der Ausdruck „elektronisches Kartenanzeigesystem“ verwendet wird, bezieht sich dies

- entweder auf ein „Inland ECDIS Gerät im Informationsmodus“
- oder ein vergleichbares elektronisches Kartenanzeigerät.

¹ Ausgenommen sind Fähren.

² Der Inland ECDIS Standard unterscheidet zwischen dem Informationsmodus und dem Navigationsmodus. **Informationsmodus** bedeutet die Verwendung des Inland ECDIS nur für Informationszwecke ohne überlagertes Radarbild, **Navigationsmodus** bedeutet die Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeugs mit überlagertem Radarbild.

1. Mindestanforderungen und Empfehlungen an die verwendeten elektronischen Binnenschifffahrtskarten

Mindestanforderungen:

- Die elektronischen Binnenschifffahrtskarten müssen eine präzise Darstellung der Umrisse des Flusses und der Fahrrinne wiedergeben und auf den amtlichen elektronischen Binnenschifffahrtskarten basieren.
- Die elektronischen Binnenschifffahrtskarten müssen im Anzeigesystem an Bord des Fahrzeuges hinterlegt sein.

Empfehlung:

Die neuesten amtlichen ENC¹s sollten verwendet werden.

2. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten

Mindestanforderungen:

- Die elektronischen Kartenanzeigergeräte müssen durch eine zuverlässige Kabelverbindung an das Inland AIS Gerät angeschlossen sein.
- Während der Fahrt müssen die Geräte ausschließlich für die Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten bestimmt sein.
- Die angezeigten Informationen müssen vom Steuerstand aus gut erkennbar sein.

Empfehlungen:

- Das elektronische Kartenanzeigesystem sollte den geltenden Anforderungen des Inland ECDIS Standards an den Navigationsmodus entsprechen.
- Wenn das Fahrzeug mit einem Inland ECDIS Gerät im Navigationsmodus ausgerüstet ist, sollte für den Informationsmodus ein zusätzliches, eigenständiges elektronisches Kartenanzeigesystem verwendet werden.

3. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die Software zur Anzeige elektronischer Binnenschifffahrtskarten

Mindestanforderungen:

- Die Software muss auf der elektronischen Binnenschifffahrtskarte die korrekte und aktuelle Position des eigenen Fahrzeugs anzeigen.
- Die Software muss auf der elektronischen Binnenschifffahrtskarte die korrekte und aktuelle Position der anderen Fahrzeuge anzeigen.
- Die Software muss die Möglichkeit bieten, die ausführliche Liste der AIS Informationen nach § 4.07 Nummer 4 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung für ein gewähltes Fahrzeug anzuzeigen.

¹ ENC^s: elektronische Binnenschifffahrtskarten.

Empfehlungen:

- Die Software zur Anzeige der elektronischen Binnenschifffahrtskarte sollte den Anforderungen des geltenden Inland ECDIS Standards im Navigationsmodus entsprechen.
- Die Software zur Anzeige der elektronischen Binnenschifffahrtskarte sollte diese so orientieren, dass das Fahrzeug der Wasserstraßenachse folgt.

PROTOKOLL 13

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung - Befreiung schwimmender Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte (§ 4.07 Nummer 1)

1. Mit Beschluss 2013-II-16 hat die ZKR für Fahrzeuge die Einführung einer Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS Geräte oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte beschlossen.
2. Ein Fahrzeug ist in § 1.01 Buchstabe a der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung definiert als „ein Binnenschiff, einschließlich Kleinfahrzeug und Fähre sowie schwimmendes Gerät und Seeschiff“.
3. Gemäß diesem Beschluss, der am 1. Dezember 2014 in Kraft tritt, sollten mehrere Fahrzeugarten von dieser Verpflichtung ausgenommen werden, nämlich
 - a) Fahrzeuge von Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen, ausgenommen das Fahrzeug, das die Hauptantriebskraft stellt,
 - b) Kleinfahrzeuge, ausgenommen
 - Polizeifahrzeuge, die mit einem Radargerät ausgerüstet sind, und
 - Fahrzeuge, die ein Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder ein nach dieser Ordnung als gleichwertig anerkanntes Zeugnis besitzen,
 - c) Schubleichter ohne eigenen Antrieb.
4. Das Inland AIS Gerät ist ein System, das aus der Seeschiffahrt stammt und zur automatischen Übertragung der Position von Schiffen sowie anderer sicherheitsrelevanter Daten dient. Es ermöglicht also, andere entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge zu sehen, aber auch selbst gesehen zu werden.
5. Ein schwimmendes Gerät ist in § 1.01 Buchstabe i der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung definiert als „eine schwimmende Konstruktion mit mechanischen Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, auf Wasserstraßen oder in Häfen zur Arbeit eingesetzt zu werden, wie Bagger, Elevatoren, Hebeböcke, Krane“. Ein schwimmendes Gerät ist in manchen Fällen mit einem eigenen Antrieb ausgerüstet, sodass es sich unabhängig fortbewegen kann, meistens handelt es sich aber um eine Zusammenstellung von Pontons, auf der eine Einrichtung (Kran, Bagger usw.) installiert ist. Solches schwimmendes Gerät ist speziell nach den Bedürfnissen der jeweiligen Baustelle konstruiert. Es verfügt in der Regel über keine Stromversorgung, weshalb der Einbau eines Inland AIS Geräts Schwierigkeiten bereiten würde.
6. Gerade das Fehlen einer elektrischen Anlage hat die ZKR zu der Entscheidung bewogen, Schubleichter ohne eigenen Antrieb im oben genannten Beschluss von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS auszunehmen.
7. In Anbetracht dessen erscheint es nicht gerechtfertigt, schwimmende Geräte ohne eigenen Antrieb zur Ausrüstung mit Inland AIS zu verpflichten. Eine Änderung des Wortlauts des § 4.07 Nummer 1, die am 1. Dezember 2014 in Kraft tritt, wäre daher wünschenswert. Zugleich werden schwimmende Geräte ohne eigenen Antrieb auch von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus (oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte) ausgenommen.
8. Außerdem wurden zur Erleichterung der Verständlichkeit in § 4.07 Nr. 1 Buchstabe b zwei Beistriche eingefügt.
9. Nachfolgend wird das Ergebnis der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die Änderung zielt darauf ab, schwimmende Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS Geräte oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte zu befreien.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Nach § 4.07 Nummer 1, der am 1. Dezember 2014 in Kraft tritt, sollen schwimmende Geräte zur Ausrüstung mit Inland AIS und Inland ECDIS Geräten im Informationsmodus oder vergleichbaren Kartenanzeigergeräten verpflichtet werden. Schwimmende Geräte müssten also mit solchen Geräten ausgerüstet werden.

Folgen dieser Änderung

Die Änderung zielt darauf ab, schwimmende Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte zu befreien.

Die Ausrüstung mit Inland AIS oder Inland ECDIS Geräten im Informationsmodus bei schwimmenden Geräten ist aufgrund der fehlenden Stromversorgung nämlich mit erheblichen praktischen Schwierigkeiten verbunden. Die Kehrseite der Medaille ist, dass andere Fahrzeuge schwimmende Geräte nicht auf ihrer elektronischen Karte sehen können, was die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen kann. Um Abhilfe zu schaffen, kann auf andere Formen der Mitteilung oder Information zurückgegriffen werden (je nach Dauer der Baustelle z. B. Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Kennzeichnung durch Tafeln).

Ferner ist zu bedenken, dass diese Änderung lediglich schwimmende Geräte von über 20 m Länge betrifft, da schwimmende Geräte von weniger als 20 m Länge als Kleinfahrzeuge gelten und der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte gar nicht unterliegen. Auch ohne diese Änderung wären also manche schwimmenden Geräte auf den elektronischen Karten nicht sichtbar.

Schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb sind von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte selbstverständlich erfasst. Schließlich können sie wie jedes Schiff fahren und müssen daher anhand eines entsprechenden Signals des Inland AIS Gerätes von den anderen Fahrzeugen erkannt werden können.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderung

Es wäre möglich, auf die Änderung zu verzichten. Dies würde Eigentümern schwimmender Geräte jedoch zusätzliche Kosten von rund 2.100 bis 4.500 Euro je schwimmendes Gerät verursachen (Quelle: Beschluss 2013-II-16).

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2013-II-16, mit dem sie die Einführung einer Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS Geräte oder vergleichbare Kartenanzeigeräte beschlossen hat,

unter Berücksichtigung, dass die Ausrüstung mit Inland AIS und Inland ECDIS Geräten (oder vergleichbaren Kartenanzeigeräten) bei schwimmenden Geräten ohne eigenen Antrieb aufgrund fehlender Stromversorgung mit beträchtlichen Schwierigkeiten verbunden ist,

in der Erwägung, dass bei dieser Ausrüstungsverpflichtung nicht zwischen Schubleichtern ohne eigenen Antrieb und schwimmenden Geräten ohne eigenen Antrieb unterschieden werden sollte,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung des § 4.07 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage enthaltene Änderung gilt ab dem 1. Dezember 2014.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

§ 4.07 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„Fahrzeuge müssen mit einem Inland AIS Gerät nach § 7.06 Nummer 3 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgerüstet sein. Das Inland AIS Gerät muss in gutem Betriebszustand sein.

Satz 1 gilt nicht für folgende Fahrzeuge:

- a) Fahrzeuge von Schubverbänden und gekuppelten Fahrzeugen, ausgenommen das Fahrzeug, das die Hauptantriebskraft stellt,
- b) Kleinfahrzeuge, ausgenommen
 - Polizeifahrzeuge, die mit einem Radargerät ausgerüstet sind, und
 - Fahrzeuge, die ein Schiffsattest nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder ein nach dieser Verordnung als gleichwertig anerkanntes Zeugnis besitzen,
- c) Schubleichter ohne eigenen Antrieb,
- d) schwimmende Geräte ohne eigenen Antrieb.“

PROTOKOLL 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)

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass vor einer eventuellen definitiven Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung noch weitere Untersuchungen zu den Vorschriften über den Schutz vor Sturz und Absturz vorzunehmen und die Vorschriften über den Sichtschatten sowie über die Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abwässern mit denjenigen aus der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe zu harmonisieren sind,

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

- a) § 7.02 Nr. 2 – Sichtschatten
(angenommen mit Beschluss 2002-I-31, zuletzt verlängert mit Beschluss 2011-I-13).
- b) § 11.02 Nr. 4 bis 7 – Schutz vor Sturz und Absturz
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12).
- c) § 11.04 Nr. 2 – Gangbord
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12).
- d) Kapitel 14a – Bordkläranlagen
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27).
- e) § 15.14 Nr. 1 – Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abwässern
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27).
- f) § 24.02 Nr. 2, Übergangbestimmung zu § 11.02 Nr. 4
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12).
- g) § 24.02 Nr. 2, Übergangbestimmung zu § 11.04 Nr. 1 und 2
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12).
- h) § 24.02 Nr. 2, Übergangbestimmung zu § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27).
- i) § 24.06 Nr. 5, Übergangbestimmung zu § 11.02 Nr. 4
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12).
- j) § 24.06 Nr. 5, Übergangbestimmung zu § 11.04 Nr. 2
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12).
- k) § 24.06 Nr. 5, Übergangbestimmung zu § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27).

- l) Anlage I, Bild 10 – Sicherheitszeichen
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12).
- m) Anlagen Q, R und S – Bordklaranlagen
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27).

Die Vorschrift a gilt vom 1. Oktober 2014 bis zum 30. September 2017.

Die Vorschriften b bis m gelten vom 1. Dezember 2014 bis zum 30. November 2017.

PROTOKOLL 15

Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2)

1. Für die sichere Fahrt mit Binnenschiffen müssen die Fensterscheiben der Steuerhäuser eine ausreichende Lichtdurchlässigkeit haben. Gemäß § 7.02 Nr. 5 RheinSchUO wird eine minimale Lichtdurchlässigkeit von 75% verlangt. Auf bestehenden Fahrzeugen müssen gemäß § 24.02 Nr. 2 RheinSchUO ab 2010 diese Bestimmung umgesetzt werden.
2. Eine Untersuchung des Sachverhalts auf bestehenden Schiffen im Auftrag der niederländischen Behörden¹ kam zu folgendem Ergebnis:
 - Grün eingefärbte Steuerhausscheiben mit einer Mindestlichtdurchlässigkeit von 60 % ermöglichen, dass auch bei schlechten Witterungsverhältnissen (Regen, Nebel, Dämmerung und Dunkelheit) Lichtsignale wahrgenommen bzw. unterschieden werden können.
 - Bei Nacht haben die Deckenreflexion und die Innenbeleuchtung des Steuerhauses einen großen Einfluss auf die Wahrnehmung von Signallichtern.
 - Die Vermeidung von Deckenreflexionen und ein Abschalten oder Dimmen der Innenbeleuchtung können den negativen Einfluss grün getönter Scheiben auf die Sichtbarkeit von Signallichtern kompensieren. Für braun getönte Scheiben ist das nicht möglich.
3. Aufgrund vorstehender Erkenntnisse werden die Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 zu § 7.02 Nr. 5 RheinSchUO derart geändert, dass künftig grün eingefärbte Steuerhausscheiben mit einer Mindestlichtdurchlässigkeit von 60 % weiterhin eingebaut bleiben dürfen unter der Bedingung, dass Maßnahmen zur Verhinderung von Reflexionen auf den Steuerhausfenstern ergriffen werden. Bronzefarbene und graue Scheiben sind aufgrund ihrer niedrigen Lichtdurchlässigkeit nicht zulässig. Diese Scheiben müssen auf jeden Fall ausgetauscht werden.
4. Bei der Beurteilung der Lichtdurchlässigkeit können die Untersuchungskommissionen davon ausgehen, dass:
 - a) reine Weißglasscheiben im Steuerhaus mindestens 75 % Lichtdurchlässigkeit aufweisen;
 - b) grün getönte Steuerhausscheiben mindestens 60 % Lichtdurchlässigkeit aufweisen;
 - c) andersfarbig getönte Steuerhausglasscheiben eine Lichtdurchlässigkeit von weniger als 60 % aufweisen.

¹ TNO-rapport (Concept) *Lichtdoorlating van stuurhuisruiten*, Projectnummer 057.02558, Soesterberg NL, 28 maart 2013

5. Falls eine Untersuchungskommission Zweifel an der Mindestlichtdurchlässigkeit der Steuerhausscheiben hat, ist die Lichtdurchlässigkeit mit einem für die Messung der Lichtdurchlässigkeit von Steuerhausscheiben von Binnenschiffen geeigneten Messinstrument zu prüfen.
6. Damit die Änderung bereits zum 1. Dezember 2014 in Kraft treten können, erfolgt diese durch eine Anordnung vorübergehender Art, welche zu einem geeigneten späteren Zeitpunkt durch eine definitive Änderung ersetzt wird.
7. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Durch die vorgesehene Änderung soll eine Übergangsbestimmung der RheinSchUO so angepasst werden, dass auf den Austausch von Steuerhausfenstern, die den aktuellen Anforderungen an die Lichtdurchlässigkeit nicht entsprechen, unter bestimmten Bedingungen verzichtet werden kann. Diese Bedingungen gewährleisten, dass alternative Maßnahmen ergriffen werden, welche bei Nacht oder sonstigen Zeiten schlechter Sichtbarkeit Reflexionen auf der Innenseite der Steuerhausscheiben weitestgehend ausschließen und dadurch eine Mindestsichtbarkeit von Signallichtern oder anderen Objekten gewährleisten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Von der vorgeschlagenen Änderung der RheinSchUO könnte abgesehen werden und stattdessen ein vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO, die so genannte Härtefallregelung, zur Anwendung kommen. Dieses Verfahren bedingt jedoch einen höheren Verwaltungsaufwand, da für jedes betroffene Fahrzeug ein gesonderter Antrag gestellt und von der zuständigen Behörde genehmigt werden muss. Hingegen kann die vorgesehene Änderung der RheinSchUO zusammen mit anderen Änderungen der Übergangsbestimmungen und somit ohne zusätzlichen Aufwand in der nationalen Umsetzung vorgenommen werden.

Folgen dieser Änderungen

Für eine größere, aber unbekanntere Zahl von Fahrzeugen kann auf den Austausch von Steuerhausfenstern verzichtet werden, sofern Maßnahmen zur Verhinderung von Reflexionen ergriffen werden. Eigner, die aufgrund der aktuell geltenden Rechtslage bereits grüne Scheiben von Steuerhäusern ihrer Fahrzeuge ersetzt hätten, würden durch diese retroaktive Änderung der Übergangsbestimmungen keine Kosten erfahren. Jedoch hätten die Kosten für den von ihnen getätigten Ersatz von Scheiben vermieden werden können. Diesen Eignern entstünde somit ein wirtschaftlicher Nachteil gegenüber denjenigen, die bisher von einem Ersatz der grün eingefärbten Scheiben abgesehen haben. Allerdings haben die internationalen Verbände des europäischen Schifffahrtsgewerbes mitgeteilt², dass ihnen ein derartiger Fall nicht bekannt geworden ist.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Für das Schifffahrtsgewerbe würden Kosten in der Höhe von einigen 1000 € pro betroffenem Fahrzeug entstehen. Die Kosten für die alternativen Maßnahmen zur Minderung von Reflexionen liegen hingegen deutlich unter diesem Betrag.

² Siehe Dokument RV/G (13) 57 = JWG (13) 41 vom 20. Juni 2013.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Unterschiede in den technischen Anforderungen zwischen neuen und bestehenden Fahrzeugen auf ein wirtschaftlich und sicherheitstechnisch vertretbares Maß zu begrenzen,

getragen von dem Wunsch des Schifffahrtsgewerbes, in Zeiten einer andauernden schwierigen Finanzlage die Anpassung bestehender Fahrzeuge an die aktuellen technischen Vorschriften in den Fällen zu vermeiden, in denen die Nutzung möglicher alternativer Maßnahmen zu einer Reduzierung der Kosten führen kann, ohne die Sicherheit des Verkehrs zu gefährden,

in der Erkenntnis, dass bei Einhaltung bestimmter Randbedingungen auch bei einer verminderten Lichtdurchlässigkeit grün eingefärbte Steuerhausfenster die Erkennbarkeit von Lichtsignalen in einem ausreichenden Maß ermöglichen,

beschließt die Änderung zu § 24.02 Nr. 2 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung gilt vom 1. Dezember 2014 bis zum 30. November 2017.

Anlage

Anlage zu Protokoll 15

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

Die Angabe zu 7.02 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„§§ und Nr.	Inhalt	Frist bzw. Bemerkungen
7.02 Nr. 5	Mindestlichtdurchlässigkeit	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 N.E.U. für Fahrzeuge mit getönten Windschutzscheiben, die folgenden Bedingungen genügen: - Die Scheiben sind grün eingefärbt und weisen eine Mindestlichtdurchlässigkeit von 60 % auf. - Die Decke des Steuerhauses ist so gestaltet, dass Reflexionen auf den Scheiben ausgeschlossen sind. - Beleuchtungsquellen im Steuerhaus müssen stufenlos regelbar oder abschaltbar sein. - Alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung anderer Reflexionen sind getroffen.“

PROTOKOLL 16

Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung 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)

1. Die ZKR hat in Übereinstimmung mit der Europäischen Kommission festgestellt, dass angesichts der wirtschaftlich schwierigen Situation der Binnenschifffahrt ein Moratorium (zeitliche Verschiebung des Auslaufens) bestimmter Übergangsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) eine von mehreren möglichen Maßnahmen darstellt, das Schifffahrtsgewerbe bei der Bewältigung der Schwierigkeiten zu unterstützen. Dementsprechend hat die ZKR ihren Untersuchungsausschuss beauftragt,
 - die mit der ersten Erneuerung des Schiffsattests ab dem 1. Januar 2015 für bestehende Schiffe wirksam werdenden Vorschriften zur Umsetzung bestimmter technischer Anforderungen (Übergangsbestimmungen) daraufhin zu prüfen, ob sie zu wirtschaftlichen oder technischen Schwierigkeiten führen könnten;
 - Vorschläge für eine zeitliche Verschiebung des Wirksamwerdens von Übergangsbestimmungen vorzulegen.

Eine zeitliche Verschiebung darf jedoch nicht zu Einschränkungen der Sicherheit und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt führen. Das Image der Binnenschifffahrt als ein sicherer und umweltfreundlicher Verkehrsträger muss gewahrt bleiben.

2. Der Untersuchungsausschuss hat – aufgrund von Untersuchungen und Befragungen des Schifffahrtsgewerbes durch einige Delegationen – festgestellt, dass für bestimmte Übergangsbestimmungen genauere Untersuchungen notwendig sind, um sich einen Überblick über das Ausmaß der Probleme zu verschaffen und Vorschläge für mögliche Alternativen zu unterbreiten. Einige Untersuchungen sind bereits sehr weit gediehen, andere müssen noch anlaufen. Die zeitliche Verschiebung für das Inkrafttreten dieser Bestimmungen gibt den Delegationen die Möglichkeit, diese Untersuchungen gründlich durchzuführen und ausführlich erarbeitete Vorschläge vorzulegen. Außerdem wird auch die ZKR noch Zeit benötigen, um über die eingereichten Vorschläge zu diskutieren. Auf Basis dieser Vorschläge kann die ZKR entscheiden, welche Folgemaßnahmen und weitergehende Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnungen möglicherweise notwendig sind.
3. Aufgrund vorstehender Erkenntnisse und Überlegungen wird für die im nachfolgenden Beschluss aufgeführten Übergangsbestimmungen ein Moratorium vorgesehen. Die Fristsetzung für diese Übergangsbestimmungen wird von 2015 auf 2020 geändert.
4. Damit die Änderungen bereits zum 1. Dezember 2014 in Kraft treten können, erfolgen diese durch eine Anordnung vorübergehender Art. Die ZKR wird vor Ablauf der Anordnung vorübergehender Art entscheiden, diese
 - durch inhaltlich unveränderte definitive Änderungen zu ersetzen, womit das Moratorium bis zu dem festgelegten Datum festgeschrieben wird, oder
 - durch andere Änderungen zu ersetzen.Diese Entscheidung wird auf den Erkenntnissen der vorgesehenen weiteren Untersuchungen basieren und für jede einzelne Bestimmungen individuell getroffen werden.
5. Das Ergebnis der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung ist nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Umsetzung der Übergangsbestimmungen der RheinSchUO stellt für viele Schiffseigner eine wirtschaftliche oder technische Herausforderung dar, insbesondere angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Probleme der Binnenschifffahrt in Europa. Für die im nachfolgenden Beschluss aufgeführten Übergangsbestimmungen hat die ZKR – aufgrund von Untersuchungen und Befragungen des Schifffahrtsgewerbes durch einige Delegationen – festgestellt, dass genauere Untersuchungen notwendig sind, um sich einen Überblick über das Ausmaß der Probleme zu verschaffen und Vorschläge für mögliche Alternativen zu unterbreiten. Die zeitliche Verschiebung für das Inkrafttreten dieser Bestimmungen gibt die Möglichkeit, diese Untersuchungen gründlich durchzuführen und ausführlich erarbeitete Vorschläge vorzulegen. Nachstehend sind die Bedürfnisse für die vorgeschlagenen Änderungen der Übergangsbestimmungen im Einzelnen erläutert.

- a) Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks

Eine unzureichende Bemessung von Lüftungsrohren und Verbindungsleitungen kann zum Austritt von Brennstoff und damit zu Gewässerverschmutzungen beim Bunkern führen. Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen sind häufig so in die Schiffskonstruktion integriert, dass eine Anpassung der Rohrquerschnitte nicht einfach ist. Möglicherweise könnten bei der Befüllung der Brennstofftanks besondere Anschlussstutzen verwendet werden, mit denen der Querschnitt des Füllrohrs so weit reduziert wird, dass die Querschnitte des Entlüftungsrohrs und der Verbindungsleitungen – wie in der RheinSchUO gefordert – das 1,25 fache des Füllrohrquerschnitts betragen. Es ist zu untersuchen, ob die Verwendung der besonderen Anschlussstutzen ein sicheres Bunkern zulässt oder doch ein Lösungsansatz notwendig ist, der Änderungen an den Rohrleitungen erfordert.

- b) Geräuschgrenze für stillliegende Schiffe, Fahrgeräusch der Schiffe, höchstzulässiger Schalldruckpegel im Maschinenraum, Eigengeräuschpegel am Steuerstand, Lärm und Vibration in Wohnungen

Große Teile der Bevölkerung erleiden gesundheitliche Schäden durch verkehrsbedingte Lärmemissionen. Vielerorts befinden sich Wohnbebaungen an den Ufern der Wasserstraßen oder in der Nähe von Liegestellen für die Binnenschifffahrt. Die Nähe der Liegestellen zu bewohnten Gebieten resultiert auch aus dem Wunsch der Schifffahrtstreibenden nach ihrer sozialen Integration. Die Lärmemissionen der stillliegenden Schiffe, welche überwiegend aus dem Betrieb von Generatoren zur Stromerzeugung resultieren, wie auch der von vorbeifahrenden, geben Anlass zu Beschwerden von Anwohnern. Daher ist es geboten, die Lärmemissionen der Binnenschiffe so weit wie technisch und wirtschaftlich vertretbar, zu reduzieren.

Der Schalldruckpegel in Maschinenräumen von Binnenschiffen ist im allgemeinen so hoch, dass er zu Gehörschäden von Besatzungsmitgliedern führt, wenn sich diese dort bei laufenden Antriebsmotoren aufhalten. Gehörschäden können jedoch durch eine kürzest mögliche Expositionsdauer in Verbindung mit dem Tragen eines geeigneten Gehörschutzes vermieden werden. In der Praxis wird dies auch so gehandhabt.

Ein zu hoher Eigengeräuschpegel am Steuerstand kann im Extremfall zu Missverständnissen im Sprechfunkverkehr führen. Ansonsten wird ein überhöhter Geräuschpegel die Aufmerksamkeit des Schiffsführers beeinträchtigen, ihn vorzeitig ermüden lassen oder möglicherweise langfristig zu Gehörschäden führen. Im Gegensatz zu einem Aufenthalt im Maschinenraum bestehen keine Möglichkeiten für persönliche Schutzmaßnahmen.

Sind Lärm und Vibrationen in Wohnungen von Binnenschiffen überhöht, kann das das Wohlbefinden, die Erholung und insbesondere den Schlaf von Besatzungsmitgliedern beeinträchtigen, wenn die Schiffe auch nachts fahren.

Eine erste Untersuchung hat exemplarisch gezeigt, dass bei bestehenden Schiffen die Reduzierung der Lärmemissionen und Vibrationen mit sehr hohen Kosten verbunden sein kann. Unmittelbare Gefahren für die Sicherheit und die Leichtigkeit der Binnenschifffahrt resultieren aus den Lärmemissionen jedoch nicht. Daher ist es auch zu verantworten, Zeit für weitere Prüfungen vorzusehen, bei denen unter anderem auch die Messmethoden erörtert werden sollen. Der erste Berichtsentwurf ist inzwischen eingegangen und die Untersuchung kann voraussichtlich im Sommer 2014 von der niederländischen Delegation der ZKR vorgelegt werden. Eine Nachfolgestudie, bei der noch mehr Schiffe einer gründlichen Messung unterzogen werden, wird in Kürze von den Niederlanden ausgeschrieben werden.

c) Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote

Bestehende Beiboote müssen die Vorschriften der RheinSchUO, die am 30. September 2003 in Kraft waren, erfüllen. Diese Vorschriften wurden am 1. Oktober 2003 durch einen Verweis auf die Europäische Norm EN 1914 : 1997 ersetzt. Die wesentlichen Anforderungen der vorgenannten Vorschriften stimmen mit denen der Norm überein, weshalb das Sicherheitsniveau der Anforderungen sich nicht grundsätzlich unterscheidet.

Für bestehende Beiboote wurde eine Übergangsbestimmung vorgesehen, gemäß derer Beiboote bei der ersten Erneuerung des Schiffsattests nach dem 1. Januar 2015 der Norm EN 1914 : 1997 entsprechen müssen. Die Umrüstung muss demnach etwa 15 Jahre nach dem Inkrafttreten der Vorschriften erfolgen, abhängig von der individuellen Laufzeit des Schiffsattests. Verweist die RheinSchUO bei den Beschaffenheitsanforderungen an Ausrüstungsgegenstände auf eine Europäische oder Internationale Norm, so dürfen nach einer Neufassung oder Überarbeitung dieser Norm gemäß § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO diese Ausrüstungsgegenstände noch 20 Jahre nach Neufassung oder Überarbeitung der Norm weiterverwendet werden. Vorstehende Regel zur Weiterverwendung gilt im vorliegenden Fall nicht; bei einer sinngemäßen Anwendung würde sich jedoch eine grundsätzliche Übereinstimmung mit dem Moratorium ergeben, da dieses zu einer Umrüstung in einem Zeitraum von etwa 20 Jahren führt.

Die Anschaffungskosten eines Beibootes (erhältlich ab ungefähr 2000 €) sind im Vergleich zu den Kosten anderer Investitionen, die von dem nachstehenden Beschluss betroffenen sind, gering. Jedoch verbessert jeglicher Aufschub von Investitionen bei der Erneuerung des Schiffsattestes die wirtschaftliche Lage der Schiffseigner und insbesondere der von kleinen Schiffen. Zudem wäre die Anschaffung eines Beibootes nicht die einzige Investition, die ein Schiffseigner vor der Erneuerung des Schiffsattests zu tätigen hätte.

d) Fabrikschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord

Untersuchungen in den Niederlanden haben ergeben, dass die Anforderungen an Krane hinsichtlich Fabrikschild, Schutzvorrichtungen und Unterlagen an Bord von solchen Kranen nicht erfüllt werden können, die vor der Einführung dieser Anforderungen installiert wurden. Sofern durch ein Moratorium Fabrikschilder und Unterlagen nicht an Bord sind, dann bedeutet dies nicht zwangsläufig eine Gefährdung der Sicherheit. Sofern technische Anforderungen mit Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau betroffen sind, haben Sachverständige für Krane darauf hingewiesen, dass bei bestehenden Kranen Anpassungsmaßnahmen zu deutlich geringeren Kosten im Vergleich zu einer Neuanschaffung durchgeführt werden können. Ziel der Untersuchung ist es festzustellen, welche Anpassungsmaßnahmen unbedingt erforderlich sind und wie eine ausreichende Sicherheit der Krane auch bei fehlenden Fabrikschildern und Unterlagen an Bord nachgewiesen werden kann.

e) Fluchtwege nicht durch Küchen von Fahrgastschiffen

Wenn es bei bestehenden Fahrgastschiffen nicht mehr zulässig ist, Fluchtwege durch Küchen zu führen, werden in vielen Fällen Unterkunftsräume der Fahrgäste von Umbaumaßnahmen betroffen sein. Eine oder mehrere Kabinen werden einem Fluchtweg weichen müssen. Dies ist ein weitreichender Eingriff, der die Verdienstmöglichkeiten der betroffenen Schiffe beeinträchtigt. Der Eingriff bedingt somit nicht nur eine einmalige Investition, sondern er wirkt sich auch dauerhaft auf das Betriebsergebnis der betroffenen Schiffe aus. Alternative Maßnahmen können möglicherweise die Gefahren von Fluchtwegen durch Küchen auf ein vertretbares Mindestmaß beschränken. Ziel der Untersuchung ist festzustellen, welche alternativen Maßnahmen, die ein ausreichendes Sicherheitsniveau gewährleisten, für bestehende Schiffe zugelassen werden können. Es ist anzustreben, die Untersuchung schnell zu einem Abschluss zu bringen, damit Fluchtwege durch Küchen vermieden werden oder deren Sicherheit durch alternative Maßnahmen gewährleistet werden wird.

f) Anforderungen an das Antriebssystem von Fahrgastschiffen

Die Anforderungen an das Antriebssystem von Fahrgastschiffen resultieren aus einem Vorschlag der internationalen Verbände des Schifffahrtsgewerbes und berücksichtigen, dass an Bord von Fahrgastschiffen keine Rettungsmittel vorhanden sind, die eine Evakuierung der Fahrgäste ermöglichen. Daher sind Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 25 m mit einem zweiten unabhängigen Antriebssystem in einem separaten Maschinenraum auszustatten, welches es ermöglicht, auch bei dem Ausfall des Hauptantriebssystems, beispielsweise bei einem Brand oder einem Wassereintrich im Maschinenraum, das Fahrgastschiff in kurzer Zeit ans Ufer zu bewegen und dort die Fahrgäste direkt an Land oder in seichtes Wasser zu evakuieren.

Die Nachrüstung eines zweiten unabhängigen Antriebssystems auf bestehenden Schiffen ist sehr aufwändig und kann sogar dazu führen, dass eine komplett neue Antriebsanlage eingebaut und Teile des Schiffsrumpfs angepasst werden müssen. Alternative Möglichkeiten zur Evakuierung von Fahrgästen auf Schiffen sind bekannt. Ein Moratorium bietet die Gelegenheit festzustellen, ob für bestehende Schiffe alternative Möglichkeiten zugelassen werden sollen und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen. Bereits bei der seinerzeitigen Verabschiedung der Vorschriften hatte die ZKR das Schifffahrtsgewerbe aufgefordert, derartige Alternativen für bestehende Schiffe vorzuschlagen.

g) Anforderungen an die Alarmanlage zur Alarmierung der Schiffsführung und Besatzung von Fahrgastschiffen

Wenn einzelnen Fahrgästen etwas zustößt oder wenn Situationen entstehen, die die Sicherheit aller Fahrgäste gefährden, sollten die Schiffsführung und Besatzung von Fahrgastschiffen möglichst schnell alarmiert werden, um notwendige Abhilfemaßnahmen unverzüglich einleiten zu können. Dazu sind Alarmanlagen bestgeeignet. Wenn eine derartige Alarmanlage auf Schiffe eingebaut werden muss, bei denen die Besatzung keine ständige Sicht auf alle Räume hat, in denen sich die Fahrgäste aufhalten, findet diese Maßnahme bei dem Schifffahrtsgewerbe Akzeptanz. Aber der Einbau von diesen Alarmanlagen wird auch bei kleinen Tagesausflugsschiffen vorgeschrieben. Die Umsetzung der Vorschrift ist mit hohen Kosten verbunden und wird bei diesen Schiffen als nicht notwendig erachtet, da die Besatzung die von den Fahrgästen genutzten Räume ständig im Blick hat. Daher ist es auch zu verantworten, Zeit für weitere Prüfungen vorzusehen, die zeigen müssen, ob ein alternativer Notfallplan bei gleichem Sicherheitsniveau eine sinnvolle Alternative sein kann.

h) Anforderungen an elektrische Anlagen

Zum Nachweis, dass die elektrischen Anlagen den einschlägigen Anforderungen genügen, sind der Untersuchungskommission erforderliche Unterlagen vorzulegen. Der Verwaltungsaufwand, der sich daraus ergibt, stellt das eigentliche Problem dar. Übersichtspläne über die gesamte elektrische Anlage und Pläne verschiedener Einzelteile der Anlage so wie die Angabe der Kabeltypen mit Leiterquerschnitten sind auf älteren Schiffen normalerweise nicht verfügbar. Diese Unterlagen können von einem Elektriker nicht erstellt werden, ohne dass er die gesamte elektrische Anlage eingehend untersucht hat. Das Fehlen der Unterlagen besagt nicht, dass die Sicherheit der betreffenden Anlage nicht gegeben ist. Die niederländische Delegation wird demnächst eine Untersuchung über mögliche Alternativen in Auftrag geben.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Von den vorgeschlagenen Änderungen der RheinSchUO könnte abgesehen werden und stattdessen ein vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO, die so genannte Härtefallregelung, zur Anwendung kommen. Dieses Verfahren bedingt jedoch einen höheren Verwaltungsaufwand, da für jedes betroffene Fahrzeug ein gesonderter Antrag gestellt und von der zuständigen Behörde genehmigt werden muss. Hingegen benötigen die vorgesehenen Änderungen der RheinSchUO keine Antragstellung im Einzelfall. Zudem ist es bei Anwendung des Verfahrens nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO sehr viel aufwändiger, die neuesten Erkenntnisse zu Alternativen zu nutzen.

Folgen dieser Änderungen

Für eine große, aber nicht genau bekannte Zahl von Fahrzeugen kann – für einen Zeitraum von fünf Jahren – auf die Durchführung bestimmter technischer Maßnahmen zur Anpassung an den aktuellen Stand der RheinSchUO verzichtet werden. De facto führt dies zu einer Verschiebung von signifikanten Investitionen und dadurch zu einer wirtschaftlichen Entlastung der Eigner der betroffenen Schiffe. Andererseits ist davon auszugehen, dass einige Schiffseigner bereits die geforderten Anpassungsmaßnahmen durchgeführt haben. Diesen entsteht dadurch möglicherweise ein wirtschaftlicher Nachteil gegenüber solchen Eignern, die ihre Fahrzeuge noch nicht an die aktuellen Vorschriften angepasst haben und die dafür notwendigen Investitionen um bis zu fünf Jahren verschieben können. Da das Moratorium auf eine Forderung des Schifffahrtsgewerbes zurückgeht und dessen internationale Verbände keine, aus einer möglicherweise entstehenden Ungleichbehandlung resultierenden Probleme sehen, kann dies hingenommen werden.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Die uneingeschränkte Anwendung der in dem Beschluss aufgeführten Vorschriften könnte kurzfristig die wirtschaftliche Existenz von Fahrzeugen der unterschiedlichen Kategorien der Flotte gefährden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2003-II-26 (Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Neufassung des Kapitels 24) zur Anpassung der Übergangsbestimmungen im Rahmen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

in der Erkenntnis, dass

- die Umsetzung bestimmter Übergangsbestimmungen auf bestehenden Fahrzeugen zu Problemen führen kann,
- eine uneingeschränkte Anwendung der nachstehend genannten Vorschriften kurzfristig die wirtschaftliche Existenz von Fahrzeugen verschiedener Kategorien der Flotte gefährden könnte,
- unter Berücksichtigung des grundsätzlichen Ziels einer verbesserten Sicherheit der Schifffahrt und der Besatzungen an Bord, der Findung alternativer Lösungen mehr Raum geboten werden sollte,

in der Auffassung, dass weitere Untersuchungen zur Entwicklung angepasster Anwendungen für die bestehenden Schiffe notwendig sind und die Entwicklung von Alternativen zu den derzeit bestehenden Bestimmungen hilfreich sein könnte,

in der Erwartung, dass das europäische Binnenschiffahrtsgewerbe geeignete Initiativen ergreift und Beiträge leistet, um die vorgenannten Untersuchungen zu fördern,

in der Überzeugung, dass

- aufgrund der seit 2008 schwierigen wirtschaftlichen Lage des Binnenschiffahrtsgewerbes eine zeitliche Verschiebung des Inkrafttretens der betreffenden Bestimmungen mit Blick auf die obigen Ausführungen von Nutzen sein kann,
- diese zeitliche Verschiebung unter Berücksichtigung des angestrebten Ziels nur von begrenzter Dauer sein darf,
- zeitnah erbrachte Beiträge des Schiffahrtsgewerbes und seine aktive Unterstützung der Arbeiten der ZKR unabdingbare Voraussetzung sind, die Untersuchungen durchzuführen,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss,

- die Untersuchungen über die Entwicklung angepasster Anwendungen für die nachstehend aufgeführten Bestimmungen fortzusetzen und nach Möglichkeit ergänzende Vorschläge für die Anwendung oder Abänderung der genannten Bestimmungen vorzulegen,
- gleichzeitig mit diesen ergänzenden Vorschlägen auch Vorschläge für das Auslaufen der genannten Vorschriften zur Beschlussfassung vorzulegen,

beschließt die Änderungen zu § 24.02 Nr. 2, § 24.03 Nr. 1 und § 24.06 Nr. 5 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Dezember 2014 bis zum 30. November 2017.

Anlage

Anlage zu Protokoll 16

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

a) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 6 Satz 3 bis 5 wird wie folgt gefasst:

„§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
8.05 Nr. 6 Satz 3 bis Satz 5	Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.

b) Die Angabe zu § 8.10 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„8.10 Nr. 3	Geräuschgrenze von 65 dB(A) für stillliegende Schiffe	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
-------------	--	--

c) Die Angabe zu § 10.04 wird wie folgt gefasst:

„10.04	Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
--------	---	--

d) Die Angabe zu § 11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9 wird wie folgt gefasst:

„11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9	Fabrikschild, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens nach der ersten Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
-----------------------------	--	--

e) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
--------------	-------------------------------	--

f) Die Angabe zu § 15.07 wird wie folgt gefasst:

„15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
--------	-------------------------------------	--

g) Die Angabe zu § 15.08 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„15.08 Nr. 3 Buchstabe a	Anforderungen an die Alarmanlage zur Alarmierung der Schiffsführung und Besatzung durch Fahrgäste, Besatzungsmitglieder oder Bordpersonal	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020.
Buchstabe b	Alarmanlage zur Alarmierung der Fahrgäste durch die Schiffsführung	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010.
Buchstabe c	Alarmanlage zur Alarmierung der Besatzung und des Bordpersonals durch die Schiffsführung	Für Kabinenschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007. Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010.“

2. Die Tabelle zu § 24.03 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 3.04 Nr. 7 wird wie folgt gefasst:

„§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN
3.04 Nr. 7	Höchstzulässiger Schalldruckpegel	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.

b) Die Angabe zu § 7.01 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„7.01 Nr. 2	Eigengeräuschpegel	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
-------------	--------------------	---

c) Die Angabe zu § 8.10 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„8.10 Nr. 2	Fahrgeräusch	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
-------------	--------------	---

d) Die Angabe zu § 9.01 wird wie folgt gefasst:

„9.01	Anforderungen an elektrische Anlagen	E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
-------	--------------------------------------	---

e) Die Angabe zu § 12.02 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„12.02 Nr. 5	Lärm und Vibration in Wohnungen	Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.
-----------------	---------------------------------	--

3. Die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 10.04 wird wie folgt gefasst:

„§§ und Nr.	INHALT	FRIST bzw. BEMERKUNGEN	INKRAFT-TRETUNG
10.04	Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.10.2003“

b) Die Angabe zu § 11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9 wird wie folgt gefasst:

„11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9	Fabrikschild, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord	N.E.U., spätestens nach der ersten Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.12.2011“
--------------------------	---	---	------------

c) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„Buchstabe c	Fluchtwege nicht durch Küchen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.1.2006“.
--------------	-------------------------------	---	------------

d) Die Angabe zu § 15.07 wird wie folgt gefasst:

„15.07	Anforderungen an das Antriebssystem	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.1.2006“.
--------	-------------------------------------	---	------------

e) Die Angabe zu § 15.08 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„15.08 Nr. 3 Buchstabe a	Anforderungen an die Alarmanlage zur Alarmierung der Schiffsführung und Besatzung durch Fahrgäste, Besatzungsmitglieder oder Bordpersonal	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.1.2006
Buchstabe b	Alarmanlage zur Alarmierung der Fahrgäste durch die Schiffsführung	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.1.2006
Buchstabe c	Alarmanlage zur Alarmierung der Besatzung und des Bordpersonals durch die Schiffsführung	Für Kabinenschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010.	1.1.2006“.

PROTOKOLL 17

Verbesserte Anbindung eines Altrheinarms bei Stromkilometer 336,1 – 337,1

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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 den Bau der Wasserentnahme,

bittet die deutsche Delegation über den Fortgang der Planungen, den Abschluss der Maßnahme und die danach beim Betrieb der Wasserentnahme tatsächlich beobachteten Querströmungen zu berichten.

Anlage

Verbesserte Anbindung eines Altrheinarmes (Rhein-Km 336,1 bis 337,1)

1. Art der Maßnahme

Verbesserte Anbindung eines Altrheinarmes zur Förderung der rezenten Aue.

2. Ort

Rheinvorland im Landkreis Rastatt.

3. Fluss-km

Rhein-Km 336,1 bis 337,1.

4. Sachverhalt

Das Ziel der geplanten Maßnahme ist es, die Voraussetzungen für die Entstehung einer naturnahen Rheinaue zu schaffen. Allem voran steht die Reaktivierung und ökologische Aufwertung des Wintersdorfers Altrheinarms. Es ist vorgesehen, die Anlandungen im Wintersdorfer Altrhein durch natürliche Zuflüsse des Rheins frei zu spülen oder zumindest weitere Anlandungen zu begrenzen und die Wasserqualität im Altrhein deutlich zu verbessern. Hierzu ist die Errichtung eines Entnahmebauwerkes im Leinpfad bei Rhein-km 336,300, unter Beibehaltung der drei bestehenden Rohrdurchlässe, sowie die Herstellung einer Sohleintiefung vom Entnahmebauwerk bis zur Mündung des Wintersdorfer Altrheins in den Rhein zur Förderung der rezenten Aue vorgesehen. Ein Übersichtsplan zur geplanten Maßnahme findet sich im Anhang.

Die hydraulischen Berechnungen haben gezeigt, dass bei einem Rhein-Abfluss von $Q = 2.133 \text{ m}^3/\text{s}$ (entspricht 114,21 m+NN) $21 \text{ m}^3/\text{s}$ dem Rhein entnommen werden. Bei $Q = 2.700$ (entspricht 114,82 m+NN) wird das Bauwerk überströmt. Das dahinter liegende Gerinne wird durch den Zufluss aus dem Bauwerk und die Leinpfadüberströmung bei diesem Abfluss mit $Q = 35 \text{ m}^3/\text{s}$ durchströmt. Die Abbildung im Anhang zeigt die Leistungskurven im Bestand und bei der Planung.

In der ursprünglichen Planung war vorgesehen, die bestehenden Rohre durch ein Entnahmebauwerk mit einer Bauwerkssohle von 112,30 m+NN zu ersetzen. Hierfür wurde die Leistungsfähigkeit im Bestand und im Planzustand abgeschätzt. Die maximale Leistungsfähigkeit des Entnahmebauwerkes wurde mit $7,5 \text{ m}^3/\text{s}$ ermittelt.

5. Bewertung

Auf Grundlage der 2D-Modellrechenläufe für den Ist- und Plan-Zustand wurden Detaildarstellungen der Strömungsverhältnisse im Bereich des Entnahmebauwerkes und der Grenze der Fahrrinne sowie Differenzauswertungen der Fließgeschwindigkeiten (Plan - Ist) erstellt. Eine Auswertung zeigt für den Abflussbereich zwischen Q_{GLW} und BHQ keine Änderung der Strömungsrichtung im Bereich der Fahrrinne. Ein Wasserspiegelverfall durch die Entnahme des Rheinwassers im Bereich des neuen Bauwerkes konnte bei keinem der Abflüsse festgestellt werden.

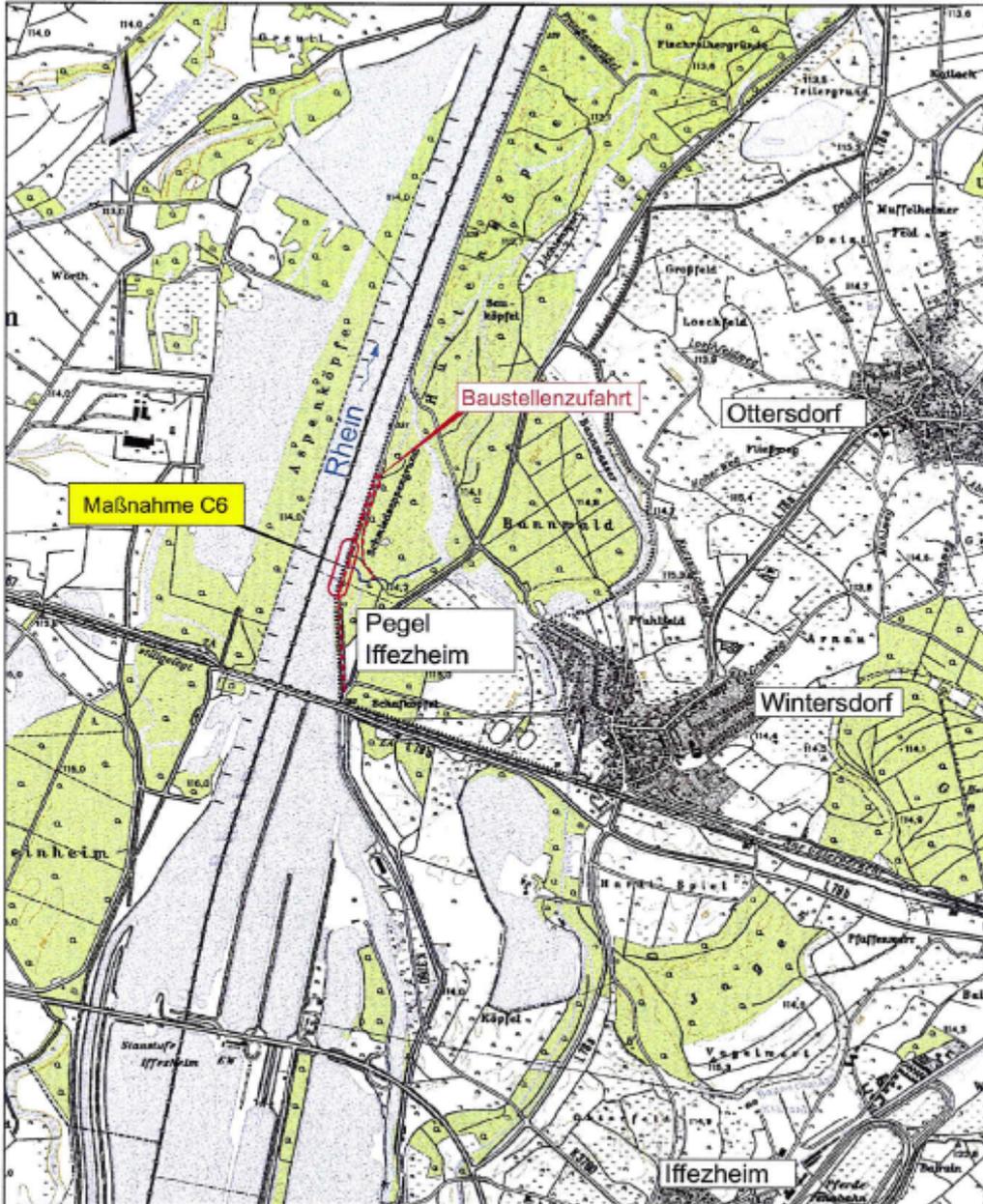
Analog wurden Detaildarstellungen der Strömungsverhältnisse für den Mündungsbereich des Wintersdorfer Altrheins erstellt. Eine Auswertung zeigt für den Abflussbereich zwischen Q_{QLW} und BHQ keine Änderung der Strömungsrichtung im Bereich der Mündung des Wintersdorfer Altrheins.

Anhänge:

Anhang 1 - Übersichtslageplan

Anhang 2 - Leistungskennlinie Entnahmebauwerk Rhein-km 336+300

(Eine detaillierte Darstellung der Maßnahme befindet sich in Dokument IEN (14) 2 = IEN/G (14) 2.)



Ing.-Büro WALD + CORBE CAD DIN A4



Regierungspräsidium
Karlsruhe
Referat 56

LIFE+, C6
"Verbesserte Anbindung
eines Altrheinarmes"

Anlage 2.1
Übersichtslageplan
Maßstab: 1 : 25.000

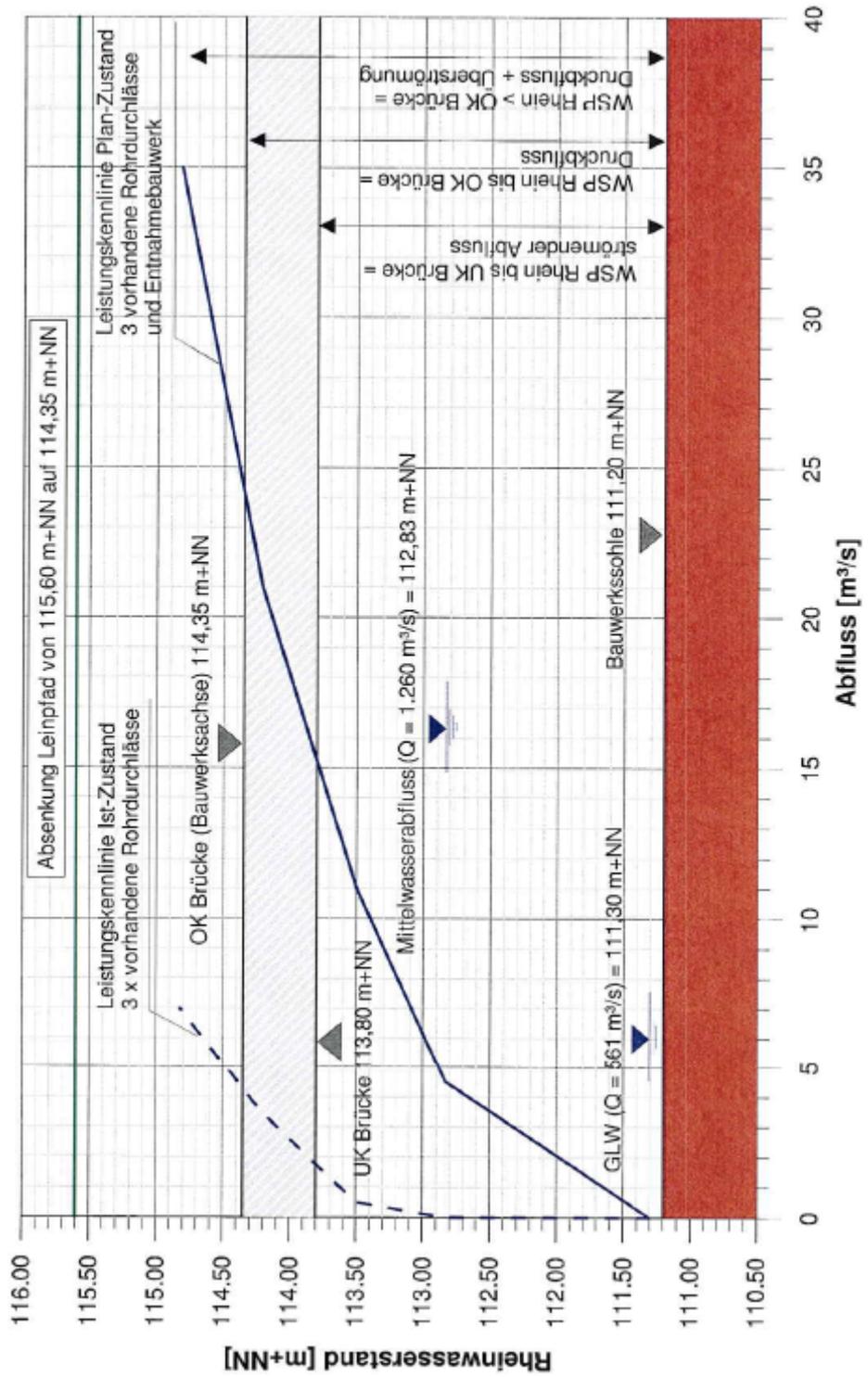
WALD + CORBE Am Hecklehamm 18 76549 Hügelsheim Telefon (07229) 1876-00 Telefax (07229) 1876-777



Regierungspräsidium Karlsruhe
Referat 56



Maßnahme C6, Leistungskennlinie Entnahmebauwerk Rhein-km 336+300



PROTOKOLL 18

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2013-I-21)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
im Jahre 2014**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0 - 338,0	lfd. Durchführung	Keine
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0 - 352,0	lfd. Durchführung	Keine
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6 - 384,6	<u>Beginn</u> : 1999 <u>Ende</u> : 2011/2012	Keine
4	Bau einer Liegestelle bei Sondernheim	380,700 - 381,000	<u>Beginn</u> : Oktober 2013 <u>Fertigstellung</u> : Januar 2014	Keine
5	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (1)	372,900 - 387,100	<u>Beginn</u> : Juli 2013 <u>Fertigstellung</u> : Oktober 2013	Keine, jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
6	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (2)	Lampertheimer Altrhein 0,100 - 2,200	<u>Beginn</u> : Juli 2013 <u>Fertigstellung</u> : November 2013	Keine, jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
7	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (3)	442,540 - 443,300	<u>Beginn</u> : Februar 2013 <u>Fertigstellung</u> : März 2013	Keine, jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
8	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (4)	356,6 - 357,6 357,7 - 358,3	<u>Beginn</u> : März 2014 <u>Fertigstellung</u> : Juni 2014	Keine, jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
9	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (5)	423,900 - 424,650	<u>Beginn</u> : Juli 2014 <u>Fertigstellung</u> : September 2014	Keine, jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
10	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim (6)	443,000	<u>Beginn</u> : September 2014 <u>Fertigstellung</u> : Oktober 2014	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
11	Geschiebewirtschaftung Mittelrhein a) Geschiebefang Weisenau	493,3 - 494,5	28. Leerung: <u>Verfahrensstatus:</u> Ausschreibung <u>Ausführung:</u> Mai – Juli 2014	Keine
	b) Geschiebezugabe Wallersheim	593,0 - 596,4	<u>Geplant</u> Ausschreibung: Frühjahr 2014 <u>Ausführung:</u> Sommer-Herbst 2014	Keine
12	Bei einer Liegestelle bei Koblenz-Wallersheim	594,950 - 595,150	<u>Beginn:</u> April 2014 <u>Fertigstellung:</u> Sommer 2014	Keine
13	Flutmulde Rees	833,5 - 838,5	<u>Beginn:</u> September 2009 <u>Fertigstellung:</u> März 2015	Keine
14	Geschiebezugabe „Oberer Niederrhein“	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	<u>Beginn:</u> Ende 2013 <u>Fertigstellung:</u> Ende 2018	Keine
15	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“ Staffel 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	<u>Beginn:</u> Mitte 2012 <u>Fertigstellung:</u> Ende 2015	Keine
16	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 832,0 832,0 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 858,0	<u>Beginn:</u> März 2008 <u>Fertigstellung:</u> Dezember 2013	Keine
17	Baggerungen im Bereich des WSA Dbg.-Rhein		<u>Abarbeitung:</u> geplant in 2013/14	Keine
18	Verbau von Bühnenkolken im Bereich des WSA Duisburg Rhein		<u>Beginn:</u> September 2013 <u>Fertigstellung:</u> Dezember 2014	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schiffahrt während der Bauzeit
19	Baggerungen im Bereich des WSA Köln		<u>Abarbeitung</u> : geplant in 2013	Keine
20	Bau einer 2-Kegel-Liegestelle im fiskalischen Schutzhafen Köln-Mülheim	691,4 re. U.	<u>Beginn</u> : Mitte 2013 <u>Fertigstellung</u> : Ende 2014	Keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2013 – 2014**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860	Vorläufiger Vorzugsstandort von der Leitung festgelegt. MIRT3 Q2 2016 fertiggestellt.	Keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Grenzprojekt Spijk	857	Stabilisierung des Strombettes durch feste Schicht und Sandvorspülung, Arbeiten wurden 2012 begonnen, Dauerprojekt	Einige Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Buhnenabsenkung Phase 3 mit Bau der Längsdämme km 911-922	911 – 922	Vorbereitung des Baus von 10 km Längsdamm Durchführung der Phase 3 beginnt im Juni 2013 und dauert bis 2018	Einige Behinderungen während der Arbeiten
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
5	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Zustimmung für weitere Ausarbeitung wurde erteilt. Plan wird vorbereitet.	Behinderungen während der Bauarbeiten

PROTOKOLL 19

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Dremmel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2013 (2013-I-22)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdremmel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,
- 1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,
- 1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

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

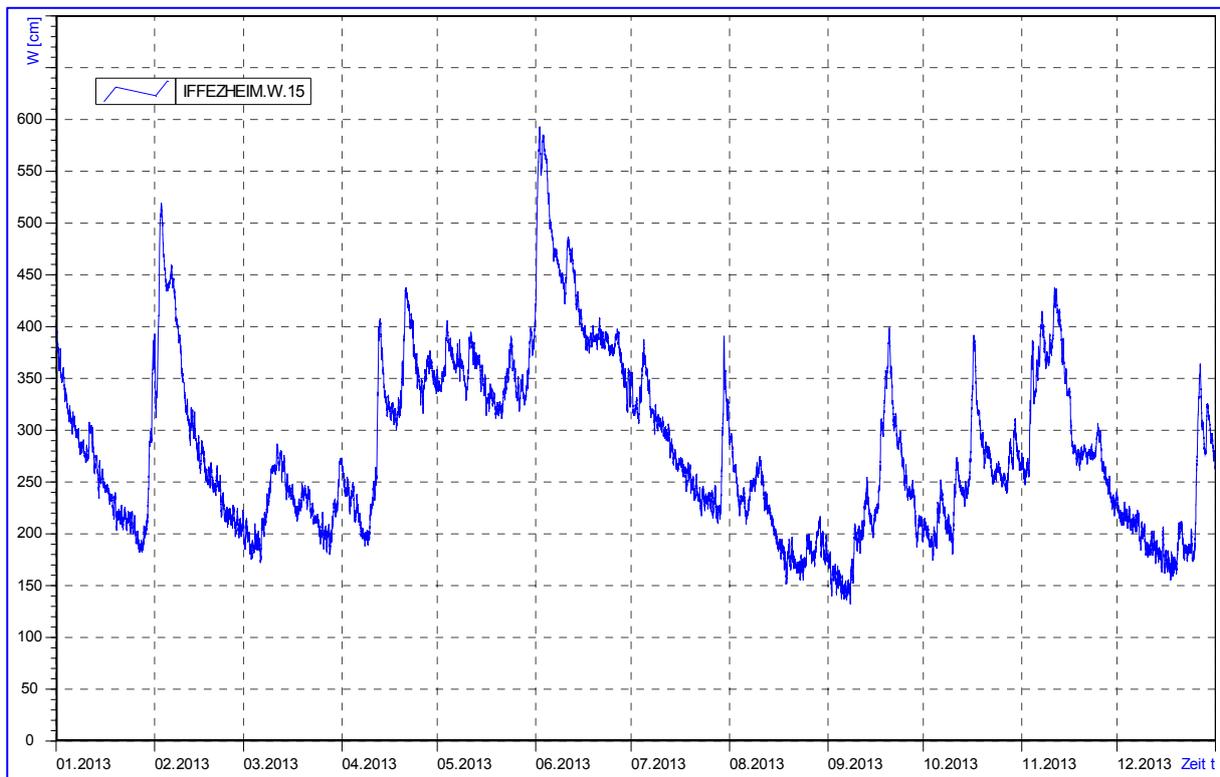
- Die Wassertiefe über dem Unterdremmel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.

Anlage

Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2013

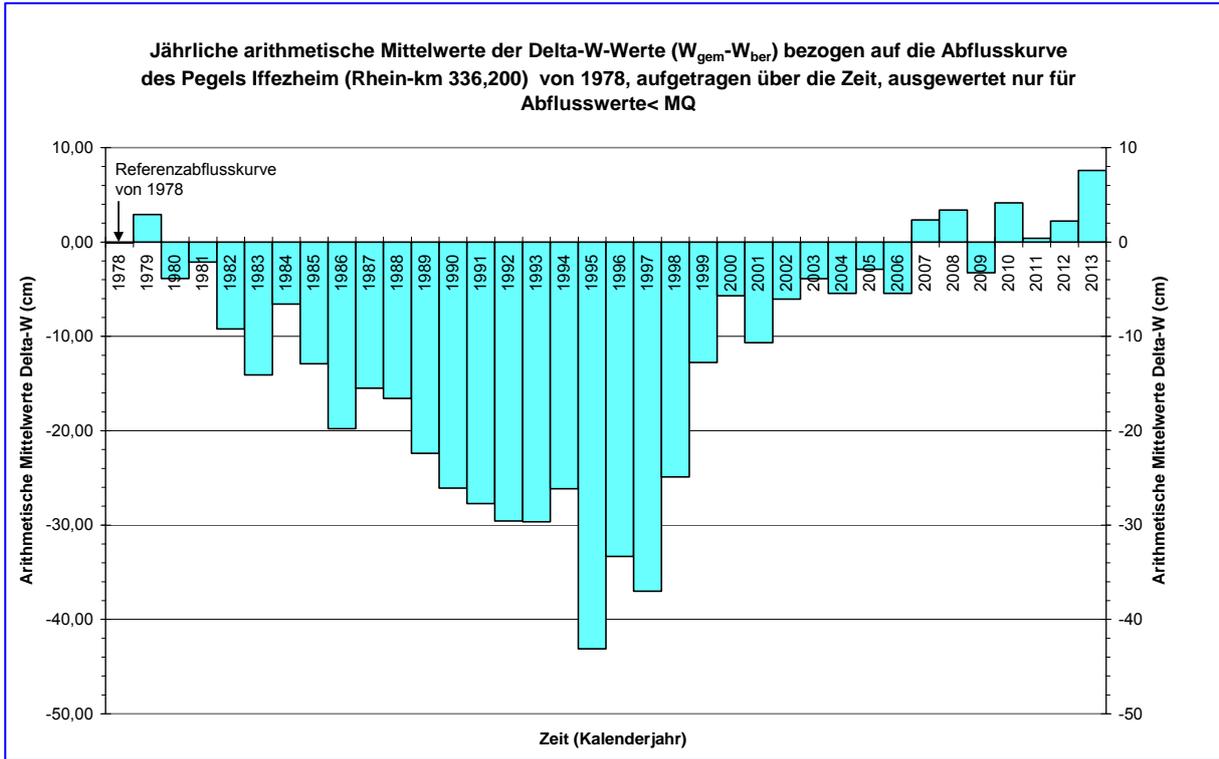
Das Jahr 2013 war durch keine ausgeprägte Niedrigwasserperiode gekennzeichnet. Niedrigwasser zeigte sich im Januar, März / April, im August / September sowie im Dezember. Die Charakteristik des jahreszeitlichen Verlaufs der Wasserstandsentwicklung lag im erwarteten und üblichen Rahmen. Einzig das Hochwasser Anfang Juni war mit 593 cm am Pegel höher als gewöhnlich (zum Vergleich, das Sommerhochwasser 1999, Wasserstand am Pegel Iffezheim = 612 cm).

Der kleinste Abfluss trat am 08.09. mit einem Wasserstand von 132 cm (= 111,38 m + NN) und ca. 635 m³/s auf. Entsprechend konnten keine Messungen bei kleineren Abflüssen gemacht werden.

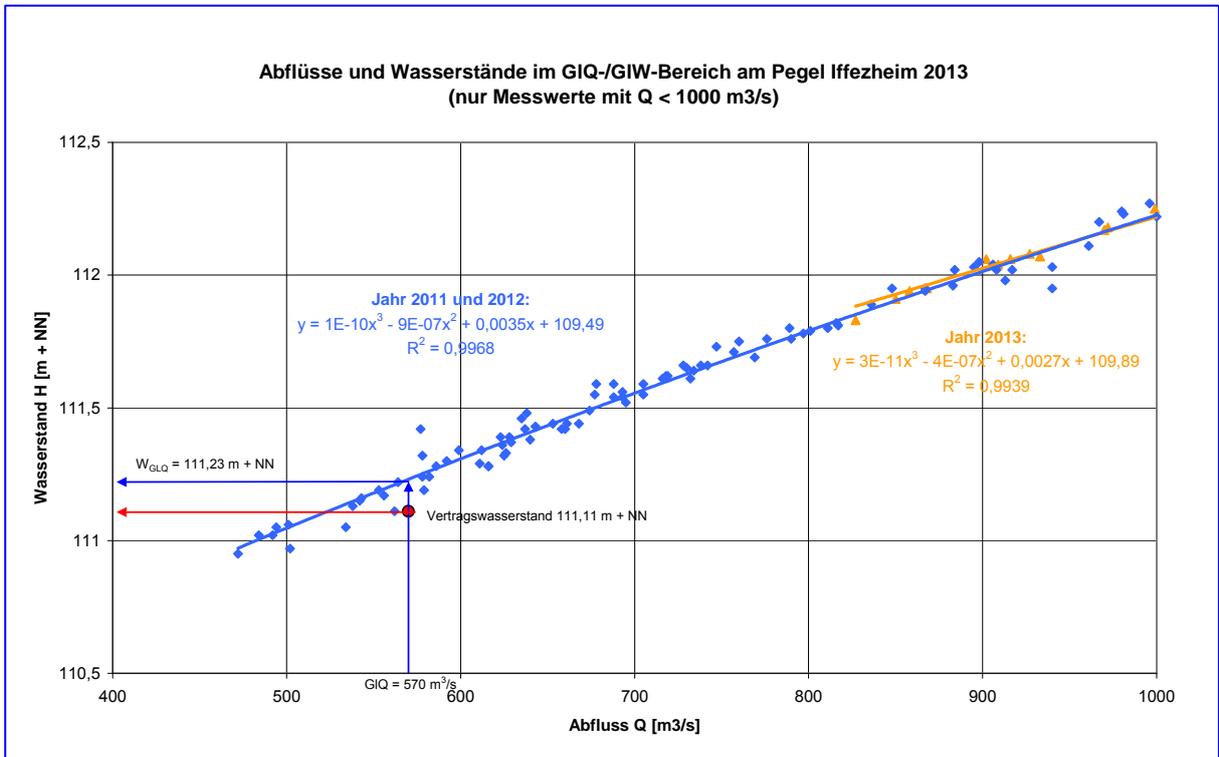


50 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,200) im Jahr 2013 durchgeführt. Sie lagen zwischen 827 m³/s und 2830 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 09.01. und dem 16.12.2013.

Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) liegt mit ca. 7,6 cm über dem Wert von 1978.



Nach dem Diagramm „Abflüsse und Wasserstände im GIQ-/GIW- Bereich am Pegel Iffezheim im Jahr 2013 (nur Messwerte mit $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)“ zeigt sich für das Kalenderjahr 2013 keine grundsätzliche Veränderung gegenüber den Vorjahren. Der aktuelle Wasserstand bei GIQ kann weiterhin mit $111,23 \text{ m} + \text{NN}$ angenommen werden und liegt damit über dem Vertragswasserstand von $111,11 \text{ m} + \text{NN}$.



PROTOKOLL 20

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

Anlage zu Protokoll 20

1. **Polizeiverordnung:** Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
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		1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen	I	1.12.2014				11.2.2014
2013-II-16	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigegeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	I	1.12.2014				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				

*) 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
		I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
		I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
		I	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I 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 entspre- chenden 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 ¹	**)	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 ¹	**)	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 ¹	**)	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 Dienstabweisung (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.

¹ 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	¹⁾	**)	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 - Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO - Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 ²⁾	**)	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.

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

²⁾ Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
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 W	1.10.2012 1.4.2013	6.12.2008	**)			14.2.2013
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	13.11.2013	**)		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		**)			11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		**)			11.2.2014

*) 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.

**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 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

**3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung
aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Wendeanzeiger**

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik D-Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 003	Sigma 350 300°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	19.3.2014	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087

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.

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mailadresse
1.	ANAVTRONIC	Vitshoekstraat 4B 2070 Zwijndrecht	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
6.	ASTRON nv	Haven 42 Mexicostraat 1b 2030 Antwerpen	(0)3 227 74 02	astron@astron.be
7.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
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	Döbelnerstraße 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
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 Börnsen	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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
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	detlef@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 Schiffeselektronik 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
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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
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

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +41	E-Mailadresse
1.	JFS electronic Sturtzel & Co. AG	Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg	41 790 16 16	jfs-electronic@swissradar.com
2.	NAUTICTRONIC GmbH, Veit Zraggen ¹	Service-Center Tramstrasse 66 Postfach 112 4142 Münchenstein 3	61 411 48 20	info@nautictronic.ch
3.	Krebs Elektrotechnik e.K. ¹	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	+49 7628 1046	silke.krebs@krebs-elektrotechnik.de

¹ SWISS Radar Geräten des Typs Precision Navigator II / JFS 364 C

4.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

...

Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492,Taiwan	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492,Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492,Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302

...

**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.

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de
7.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
8.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
9.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
10.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
11.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
12.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
13.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
14.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
15.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
16.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 01217 Dresden	(0)351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
17.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
18.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
19.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
20.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
21.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
22.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	(0)203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
23.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
24.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
25.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
26.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
27.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
28.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
29.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
30.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
31.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
32.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
33.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
34.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
35.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
36.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
37.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de

Frankreich¹

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
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

¹ 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.

4.3 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2014 vom 20. Februar 2014

KLAPPSCHUTEN MIT LNG-ANTRIEB

Auf der Klappschute, Aktennummer 3500ZS-313.2-12037, wird hiermit der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.06.2019 zulässig. Der Einsatz von Flüssigerdgas gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Fahrzeugs erfolgt unter der Aufsicht und Einhaltung der geltenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der anerkannten Klassifikationsgesellschaft inspiziert werden, welche das Fahrzeug klassifiziert hat.
3. Eine umfassende Sicherheitsanalyse (FMEA) wurde vorgenommen (s. **Anlage 1**) und von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Fahrzeugs durchführt, überprüft und für gut befunden.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt die Anforderungen der IMO Resolution MSC.285(86), Stand 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. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks müssen die Anforderungen eines Tanks des Typs C nach IGC-Code erfüllen. Die Tanks müssen auf dem Fahrzeug so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Fahrzeug verbunden bleiben. Das Fahrzeug ist mit Zeichen versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass sich an Bord Flüssigerdgas-Tanks befinden.
7. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Damit bei der Neigung der Tanks während des Klappvorgangs die Tanksicherheitsventile nicht in das flüssige LNG eintauchen, werden die LNG - Tanks nur bis zu 80 % gefüllt.
9. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach einer erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Fahrzeugs vorgenommen hat.

10. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
11. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Fahrzeugs vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.
12. 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.
13. Ein jährlicher Auswertungsbericht, der alle erfassten Daten enthält, wird zur Verteilung an die Mitgliedstaaten an das Sekretariat der ZKR gesandt. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:
 - a) Systemausfall;
 - b) Leckage;
 - c) Bunkerdaten (Flüssigerdgas);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich der Tanks;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen
 - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Fahrzeugs vorgenommen hat.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (14) 13 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2014
vom 20. Februar 2014

EIGER

Das Trockengüterschiff „Eiger“, einheitliche europäische Schiffsnummer 02324957, wird hiermit für den Einsatz von Diesel und Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 01.04.2019 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Der Umbau und die Klassifikation des Schiffes sollen 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 (IMO Resolution MSC.285(86), 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 Flüssigerdgas-Vorrattank erfüllt die Anforderungen an kryogene Tanks gemäß der Europäischen Norm EN 13458-2. Zusätzlich zu diesen Anforderungen muss der Tank mindestens auf eine Belastung von 2g in der Horizontalebene und eine vertikale Belastung von 1g ausgelegt sein und einem Krängungswinkel von 10 Grad standhalten. Der Tank muss auf dem Schiff so angebracht sein, dass er unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleibt. Die Außenseite des Tankraumes ist mit Zeichen zu versehen, die eindeutig angeben, dass sich dort ein Flüssigerdgas-Tank befindet.
7. Über und in der ersten Reihe vor dem Tankraum dürfen keine Container mit Gefahrgut und keine Kühlcontainer plaziert werden.
8. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der in **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
9. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
10. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.

11. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.
12. 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.
13. 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 (Diesel und Flüssigerdgas);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen des Flüssigerdgassystems einschließlich des 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) 17 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG NR. 3/2014
vom 20. Februar 2014**

GOBLIN

Dem Gütermotorschiff Goblin mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02335529 wird hiermit auf Grund von § 2.19 Nummer 3 der RheinSchUO erlaubt, von § 8a.02 Nummer 3 abzuweichen. Demnach hat die Antriebsanlage kein Typpenehmigungsverfahren zu durchlaufen.

Die Abweichung wird bis zum 31. Dezember 2018 unter der Bedingung gewährt, dass jederzeit die folgenden Bestimmungen eingehalten werden:

1. Das Antriebssystem ist mit einem Abgasnachbehandlungssystem in Form von SCR-Katalysatoren ausgerüstet.
2. Die Ausführung der Motoren, sowie die Beschreibung der dazugehörigen SCR-Katalysatoren, wird durch einen Einbaubericht gemäß Anlage J, Teil 8 der RheinSchUO festgehalten.
3. Der Schiffseigner übersendet jährlich einen Bericht an die zuständige Behörde, der zumindest die folgenden Angaben enthält:
 - a) Emissionsdaten der in § 8a.02 Nummer 2 genannten Schadstoffe;
 - b) Anpassungen an den Motoren oder am Abgasnachbehandlungssystem;
 - c) sonstige Angaben zum Betrieb der Motoren und des Abgasnachbehandlungssystems.
4. Die Emissionsmessungen werden in Übereinstimmung mit der ISO-Norm 8178, Prüfzyklus E3 oder D2, durch eine gemäß der Dienstanweisung Nr. 16 vom Akkreditierungsrat anerkannten Messstelle ermittelt.
5. In dem in Nummer 3 genannten Bericht werden die Ergebnisse der Emissionsdaten mit den Prüfstandsmessungen an gleichartigen Motoren und Abgasnachbehandlungssystemen der in Nummer 4 genannten Messstelle verglichen.
6. Falls sich aus den in Nummer 3 geforderten Daten ergibt, dass die Motoren und das Abgasnachbehandlungssystem nicht ordnungsgemäß funktionieren, sind die Motoren durch Motoren zu ersetzen, die über eine Typpenehmigung nach Kapitel 8a der RheinSchUO verfügen.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (14) 25 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2014
vom 21. Februar 2014

E-POWER BARGE

Das Schwimmende Gerät „E-POWER BARGE“, Aktennummer 3500ZS-313.2-12044, wird abweichend von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für das Generatorsystem zur Versorgung anderer Schiffe und Anlagen mit elektrischer Energie zugelassen. Der Schiffsantrieb erfolgt durch Dieselmotoren.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11, 8.05 Nr. 12 und Kapitel 9, soweit es die elektrische Anlage des Flüssigerdgas- und Generatorsystems betrifft, bis zum 31.12.2018 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Ausführung des Flüssigerdgas- und Generatorsystems des Fahrzeugs soll unter der Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgassysteme hat, und durch diese bescheinigt werden.
2. Das Flüssigerdgas- und Generatorsystem muss jährlich durch eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft inspiziert werden.
3. Eine umfassende Sicherheitsanalyse (FMEA) wurde vorgenommen (s. **Anlage 1**) und von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Fahrzeugs durchführt, überprüft und für gut befunden.
4. Das Flüssigerdgas- und Generatorsystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.

Die Bestimmungen des ADN 2013 für die Beförderung von Flüssigerdgas in Tankcontainern mit Trockengüterschiffen werden dort, wo anwendbar, zumindest sinngemäß erfüllt.

5. Das Flüssigerdgas- und Generatorsystem ist so ausgeführt, dass Methan-Emissionen auf ein Minimum reduziert werden.
6. Die Flüssigerdgas-Tankcontainer erfüllen die Anforderungen des Typs C nach IGC. Die Tankcontainer müssen auf dem Fahrzeug so verankert werden können, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Fahrzeug verbunden bleiben. Die Tankcontainer sind mit Zeichen versehen, die deutlich darauf hinweisen, dass es sich bei dem Inhalt um Flüssigerdgas handelt.
7. Der Umschlag der Flüssigerdgas-Tankcontainer muss unter Einhaltung der in **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
8. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas- und Generatorsystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder Instandsetzung muss das Flüssigerdgas- und Generatorsystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft, die die Ausführung des Flüssigerdgas- und Generatorsystems bescheinigt hat, geprüft werden.

9. Die elektrische Anlage des Flüssigerdgas- und Generatorsystems muss den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach dem Standard für die Seeschifffahrt entsprechen und von dieser jährlich geprüft werden.
10. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas- und Generatorsystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
11. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Fahrzeugs vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.
12. Alle Daten zum Einsatz des Flüssigerdgas- und Generatorsystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
13. Ein jährlicher Auswertungsbericht 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) Umschlagdaten (Flüssigerdgas-Tankcontainer);
 - d) Druckdaten;
 - e) Abweichungen, wesentlichen Änderung oder Instandsetzung am Flüssigerdgas- und Generatorsystem, einschließlich der Tankcontainer;
 - f) Betriebsdaten;
 - g) Emissionsdaten, einschließlich Methan-Emissionen;
 - h) Prüfbericht der Klassifikationsgesellschaft.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (14) 26 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 5/2014
vom 5. Juni 2014

Zu § 10.03b Nr. 1 – fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-,
Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes aerosolbildendes SBC¹ - Löschmittel

MS BEAUFORT

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz wird dem Motorschiff „Beaufort“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02334056 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel ist typgenehmigt gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung.
3. Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Löschanlage ausgestattet werden.
4. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Bodenplatten wirken.
5. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Buchstabe c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
6. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 120 g/m³ des Bruttovolumens des Raums betragen.
7. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
8. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklassen A und B.

Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (14) 42 zu entnehmen.)

¹ Solid Bound Compound

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 6/2014
vom 5. Juni 2014

Zu § 10.03b Nr. 1 – fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-,
Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes aerosolbildendes SBC¹ - Löschmittel

MVS VIVADERO R

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz wird dem Motorschiff „Vivadero R“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02332408 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel ist typgenehmigt gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung.
3. Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Löschanlage ausgestattet werden.
4. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Bodenplatten wirken.
5. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Buchstabe c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
6. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 120 g/m³ des Bruttovolumens des Raums betragen.
7. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
8. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklassen A und B.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (14) 43 zu entnehmen.)

¹ Solid Bound Compound

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 7/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING HERMOD

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Hermod“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001977 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 8/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING BURI

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Buri“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001978 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 9/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING HEIMDAL

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Heimdal“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001979 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 10/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING DELLING

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Delling“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001982 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 11/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING LIF

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Lif“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001983 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 12/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING GULLVEIG

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Gullveig“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001984 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 13/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING KVASIR

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Kvasir“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001991 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141°C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93°C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 14/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING IDI

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Idi“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001992 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 15/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING INGVI

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Ingvi“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001985 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 16/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING EISTLA

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Eistla“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001987 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 17/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING ALSVIN

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Alsvin“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001989 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von 1,88 l/(min · m²), wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²) bei einem Betriebsdruck von 5 bar < p_{Wasser} < 18 bar.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.

9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 18/2014
vom 5. Juni 2014

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING BESTLA

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a dem Fahrgastschiff „Viking Bestla“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001988 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verminderten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei die gleiche, dem Schutzziel entsprechende, Wirkung erreicht wird. Die Feinsprühtechnik ermöglicht eine hohe Effizienz durch den Kühl- und Stickeffekt des Wassernebels durch Verdampfung und Sauerstoffverdrängung. Durch die Verringerung der Wassermenge können die Anlagenteile kleiner dimensioniert und Platz eingespart werden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht in Hinsicht auf ihre Löschleistung und Klassifizierung der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001 zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) Der Nachweis erfolgt über das Zertifikat mit der Anerkennungsnummer S4060013 vom 10.02.2012 der VdS Schadenservice GmbH, einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution. Der Nachweis wird über einen durch das Zertifikat bestätigten Vergleichstest der Druckwassersprühanlage Minimax EconAqua zu einer konventionellen Druckwassersprühanlage vom 05.05.2004 belegt.
2. Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsendüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
3. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$ bei einem Betriebsdruck von $5 \text{ bar} < p_{\text{Wasser}} < 18 \text{ bar}$.
4. Das Sprühsystem muss in Abschnitte unterteilt sein, die bis zu 104 Sprühdüsen umfassen dürfen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem auszulegen.
5. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, können Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet werden. In Küchen sind Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von bis zu 93 °C verwendet, wobei sichergestellt sein muss, dass das Löschwasser nicht in heißes Fett/Öl sprühen kann.
6. In den Tiefkühlräumen dürfen Trockensprinkler installiert werden.

7. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
8. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.

5.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 2010-II-3)

**VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL
AUF DEM RHEIN
(Schiffspersonalverordnung-Rhein, RheinSchPersV)**

**Anlage A5
(Muster)**

**Als gleichwertig anerkannte
im Ausland ausgestellte Schifferdienstbücher¹**

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
Polen			
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Dubois 9 00-182 Warszawa	Tel.: +48 22 635-93-30 Fax: +48 22 635-93-30 urzad@waw.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław	Tel.: +48 71 329-18-93 Fax: +48 71 329-18-93 urzad@wroc.uzs.gov.pl	
Rumänien			
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: +40 40241555676 Fax: +40 40341730349 rma@rma.ro lgrigore@rma.ro	2010-II-3
Slowakische Republik			
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. : + 421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat@sps.sk	2010-II-3

Die Muster der anerkannten Schifferdienstbücher sind auf der Website der ZKR auf der Seite mit den zur Anwendung der Verwaltungsvereinbarung zweckdienlichen Informationen zugänglich.

¹ Änderung in Kraft getreten am 1. Juli 2011 (2010-II-3)

Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

I. Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
D	Schifferpatent A	nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig,-	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Muster
D	Schifferpatent B		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A voor de binnenvaart	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein.	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	Muster
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart			
NL	Groot vaarbewijs I	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber ist nur bis zum 50. Lebensjahr zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt.	bis zum 1. März 2001 durch den KOFS ausgestellt	Muster
NL	Groot vaarbewijs II			

Deutsches Muster:

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B
(85 mm x 54 mm – Grundfarbe blau; entsprechend ISO-Norm 7810.)

(Vorderseite)



(Rückseite)



(Vorderseite)

SCHIFFERPATENT
FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
Generaldirektion Wasserstraßen und
Schifffahrt - Außenstelle Nord

A

1. Mustermann
2. Erika
3. 12.08.1964 -D- Duisburg
4. 02.01.1998
7.
8. A
9. R, >1600
10. -
11. Bescheid mit Auflagen ist mitzuführen

6.
Erika Muster
MUSTER



5. 0113005600

(Rückseite)

SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR

1. Name des Inhabers
2. Vorname(n)
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum des Patentbescheides
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein

9. -R(Radar)
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt(Tonnen, kW, mehr als 1600 Fahrgäste)
10. Ungültigkeitsdatum
11. Vermerk(e) Einschränkungen Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis

MUSTER
0 13

II. Schiffsführerzeugnisse von Drittstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
SK ¹	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Lodný kapitán I. triedy kategórie B</i>	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakei Tel.: +421 2 333 00217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat @sps.sk	Muster
AT*)	Kapitänspatent	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig; - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel.: +431 71162 655704 Fax: +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Muster
BG ²	Schifferpatent für die Binnenschifffahrt	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein-km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009	Muster

*) Anordnung vorübergehender Art vom 1.10.2011 bis 30.9.2014

¹ Änderung in Kraft getreten am 1. Januar 2013 (Beschluss 2012-II-11)

² Änderung in Kraft getreten am 1. Juli 2012 (Beschluss 2011-II-16)

Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt

Staat	Name des anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	nationale Ausstellungsbehörde(n)	Muster
RO	Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen	---	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel.: 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax: 0241/616.229 ; 0241/60.1996 E-mail : ma@rna.ro	Muster
CZ	Radarschiffer-Zeugnis	---	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque Tel.: +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Muster
HU	Radarschiffsführerzeugnis für Binnenschiffahrts-straßen	---	Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102 Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn Tel.: +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-Mail: hajozaslegikozlekedesfoo.smi@nkh.gov.hu	Muster
SK ¹	Radarzeugnis <i>Preukaz radarového navigatora</i>	---	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakei Tel.: + 421 2 333 00 217 Fax: +421 2 555 67 604 +421 2 335 23 913 sekretariat@sps.sk	Muster
AT*)	Vermerk „Radar“ im Kapitänspatent	---	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel.: +431 71162 655704 Fax: +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Muster

*) Anordnung vorübergehender Art vom 1.10.2011 bis 30.9.2014

¹ Änderung in Kraft getreten am 1. Januar 2013 (Beschluss 2012-II-11)

5.2. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 2010-I-8)

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 2

**Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannte Ärzte
(§§ 7.01 Nr. 3 Buchst. a), 7.02 Nr. 3 Buchst. a), 7.03 Nr. 2 Buchst. a),
7.04 Nr. 1 Buchst. c)**

B	1.	Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	2.	Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 BRUGGE	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	3.	Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B - 1000 BRUXELLES	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	4.	Charleroi Administration de l'Expertise médicale Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	5.	Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	6.	Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	7.	Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	8.	Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	9.	Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN	Tel.: 00 32 2 524 97 97
	10.	Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR	Tel.: 00 32 2 524 97 97

B	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel.: 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) Tel.: 00 32 3/232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) Tel.: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophthalmologische Universitätspoliklinik Basel Mittlere Straße 31 CH-4012 BASEL Tel.: 00 41/ 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung Rheinstraße 26 CH-4410 LIESTAL Tel.: 00 41 61 925 2525
	3. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Düngerstrasse 81 CH-4133 Pratteln Tel.: 00 41 61 821 82 60
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der Berufsgenossenschaft für Verkehr - ASD Rhein-Ruhr GmbH, Düsseldorfer Str. 193 D-47053 DUISBURG Tel.: 00 49 203 2952 21
	2. Betriebsärzte der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (BAD) Gesundheitsvorsorge und Sicherheitstechnik GmbH, Herbert-Rabius-Str. 1, D-53225 BONN Tel.: 00 49 228 400 72 27 oder Betriebsärzte der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes und der Dienststelle für Schiffssicherheit der BG Verkehr
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM Tel.: 00 31 10 266 86 84

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 1

Durch Schiffsführerzeugnisse nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins
(§ 3.09 Nr. 3)

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

1	2	3	4	5
Staat / Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours
D	6	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	720, davon 360 als Matrose
D	7	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	720, davon 360 als Matrose
D	8	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180 als Matrose
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180 als Matrose
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	100
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, davon 180 als Matrose
HU	2	Hajoskapitany		720, davon 180 als Matrose
NL	1	Groot vaarbewijs I / Groot vaarbewijs B	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs), of CCV	720, davon 180 als Matrose

1	2	3	4	5
Staat / Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours
NL	2	Groot vaarbewijs II / Groot vaarbewijs A	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs), of CCV	720, davon 180 als Matrose
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	720, davon 180 als Matrose
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	570, davon 30 als Matrose
PL	3	Leutnant der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	135

Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2

**Ausstellende Behörden
(§ 7.14 Nr. 3)**

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patenttype als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles	Großes Patent
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel	Großes, Sport- und Behördenpatent
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen West, Südwest und Süd	Großes, Kleines, Sport- und Behördenpatent
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 F-59508 Douai Cedex Tel.: 00 33 (0)3 27 94 55 60	alle Patente
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz F-75013 Paris Tel.: 00 33 (0)1 44 06 19 62	alle Patente
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 F-67070 Strasbourg Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00	alle Patente
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 F-44036 Nantes Tel.: 00 33 (0)2 40 67 26 20	alle Patente

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patenttype als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 F-69401 Lyon Cedex 03 Tel.: 00 33 (0)4 72 56 59 63	alle Patente
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 F-31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: 00 33 (0)5 61 10 60 80	alle Patente
NL	CCV, afdeling binnenvaart Lange Kleiweg 30 PC Boutenslaan 1 Postbus 1970 NL-2280 DZ Rijswijk	Großes Patent, Sportpatent

Anhang 5 zur Dienstanweisung Nr. 2

Als gleichwertig anerkannte Prüfungen
(§ 7.13 Nr. 1)

lfd. Nr. n° d'ordre	Staat Etat	Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D 7 RheinSchPersV matière justifiée conformément à l'annexe D 7 du RSP Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 RSP	Noch zu prüfende Teile der Anlage D 7 RheinSchPersV Epreuve à passer conformément à l'annexe D 7 du RSP Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 RSP
1	CH	Nautische Patente für die Hochseeschifffahrt	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	B-Schein für Hochseeyachten mit Anerkennungsstempel	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Matrosen-/Bootsmannsbrief oder Prüfungszeugnis nach § 34 Berufsbildungsgesetz	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Schiffsmechanikerbrief	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	Technische Befähigungszeugnisse der DDR: MI und MII (alt), M (neu) (Hinweis: M und MI entsprechen Matrosen-Motorwart)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2; 3.1; 3.4. MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Technische Befähigungszeugnisse: C-Patente (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2 übrige C-Patente: 1.6; 3.1 (teilweise); 3.2; 3.4 (teilweise)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4 übrige C-Patente: 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (teilweise), 3.3; 3.4 (teilweise)
7	D	Befähigungszeugnisse der Kategorien A und B (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord + 6 Landesbehörden	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (teilweise) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (teilweise)	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (teilweise) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (teilweise)
8	D	Dienstberechtigungsscheine der Wasserschutzpolizeien Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Präsident der WSP NRW, WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Sportbootführerschein-See, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYY; Zentrale Verwaltungsstelle des DSV und DMYY	1.2, ersetzt im Übrigen die praktische Prüfung	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

Anhang 6 zur Dienstanweisung Nr. 2

Gültige Befähigungszeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens

Anmerkung: KVR: Kollisionsverhütungsregeln (Anlage D7 Nr. 1.2 RheinSchPersV)
(§ 7.13 Nr. 3)

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung alle Fahrzeuge alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge Alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschiffer- patent Hochrheinpatent	Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schiffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßen- verkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	General- direktion Wasserstraßen und Schiffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	General- direktion Wasserstraßen und Schiffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
D	4	Schifferpatent B	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts- ämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 7.02 (soweit mit Zusatz Seeschifffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (einschl. KVR)
D	7	Schifferpatent C2	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, Sportfahrzeuge bis 60 m³	§ 7.04 (soweit mit Zusatz Seeschifffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord und Nordwest	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 7.04 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 7.04 (ohne KVR)

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Sportfahrzeuge bis 60 m³	§ 7.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	General- direktion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m³	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schifffahrtsämter	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	16	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordost, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschifffahrtsstraße)
D	17	Hochrhein- schifferpatent Hochrheinpatent	Regierungsprä- sidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigungs- schein, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundes- wehr, Zoll, Bundesgrenz- schutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 6.02 Nr. 4, überwiegend § 7.05 (soweit mit Zusatz Seeschifffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A"	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A" avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge bis 20 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Permis plaisance option grande plaisance fluviale	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	Sportfahrzeuge über 20 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (einschl. KVR)

Anhang 8 zur Dienstanweisung Nr. 2

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

1. Befähigungszeugnisse

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	SPF Mobilité et Transports/ FOD Mobiliteit en Vervoer	Bis zu einem Alter von 50 Jahren dann ab 65 Jahren
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	4	Sportschifferzeugnis	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd, Ost	
D	5	Fährführerschein F	Wasser- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV	
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	2	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	3	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	4	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 3

Ausstellende Behörden nach § 7.20 RheinSchPersV

Staat Etat Land	Behörden Autorités Autoriteiten
B	SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel Postfach CH-4019 Basel
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West Cheruskerring 11 D-48147 Münster
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Südwest Brucknerstraße 2 D-55127 Mainz
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Süd Wörthstraße 19 D-97082 Würzburg
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 F-59508 Douai Cedex Tel.: 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz F-75013 Paris Tel.: 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 F-67070 Strasbourg Cedex Tel.: 00 33 (0)3 88 88 91 00

Staat Etat Land	Behörden Autorités Autoriteiten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 F-44036 Nantes Tel.: 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 F-69401 Lyon Cedex 03 Tel.: 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 F-31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: 00 33 (0)5 61 10 60 80
NL	Ministerie van Verkeer en Waterstaat/ Ministerie van Infrastructuur en Milieu Postbus 20904 NL-2500 EX Den Haag

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 5

Zuständige Behörden für die Anerkennung von Lehrgängen

Deutschland:	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle West
Belgien:	
Frankreich:	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
Niederlande:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
Schweiz:	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel

PROTOKOLL 21

Haushalt der Zentralkommission für 2015

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 22

**Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit
der Rheinschiffer für 2015**

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2015 auf **45 000 €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 500.- €**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

PROTOKOLL 23

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2013

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2013.

Anlage

I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS 2013

Frau BELLIARD, Staatsrätin, Direktorin der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige und europäische Angelegenheiten der Französischen Republik und Leiterin der französischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2012 das Amt der Präsidentin der ZKR wahr.

Frau GIJSBERS, Direktorin für Maritime Angelegenheiten beim niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt und Leiterin der niederländischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 17. Juni 2013 als Nachfolgerin von Herrn HUYSER, der andere Aufgaben übernommen hat, das Amt der Vizepräsidentin wahr.

Frau ANDRIVON, Stellvertretende Generaldirektorin der Voies Navigables de France, wurde mit Wirkung vom 18. September 2013 als Nachfolger von Herrn Jean-Louis JEROME, der andere Aufgaben übernommen hat, zur Kommissarin Frankreichs bei der ZKR ernannt.

Herr VERSCHUEREN, Berater bei der Generaldirektion Landverkehr des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen Belgiens, der bisher Stellvertretender Kommissar war, wurde mit Wirkung vom 10. Dezember 2013 zum Kommissar Belgiens bei der ZKR ernannt.

Herr VAN DEN BORRE, Generalrat bei der Generaldirektion See-/Binnenverkehr des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen Belgiens, wurde mit Wirkung vom 10. Dezember 2013 zum Stellvertretenden Kommissar Belgiens bei der ZKR ernannt.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2013 folgendermaßen zusammen:

DEUTSCHLAND:

Kommissare: Herr WEHRMANN,
Herr HÖNEMANN,
Herr KAUNE,
Herr WEMPE,
Stellvertretende Kommissare: Herr HÄUSLER,
Herr KLICHE;

BELGIEN:

Kommissare: Herr ARDUI,
Herr CROO,
Herr VERSCHUEREN,
Frau VANLUCHENE,
Stellvertretende Kommissare: Herr ADAM,
Herr VAN DEN BORRE;

FRANKREICH:

Kommissare: Frau BELLIARD, **Präsidentin**
Frau ANDRIVON,
Herr BEAURAIN,
Herr MORIN,
Stellvertretende Kommissare: Herr GUYONVARCH,
Herr PIET;

NIEDERLANDE:

Kommissare: Herr HUYSER, (bis 16.06.2013) **Vizepräsident**
Frau GIJSBERS,
Herr TEN BROEKE,
Herr MULLER,
Herr POST,
Stellvertretende Kommissare: Herr MENSINK,
Frau AUGUSTIJN;

SCHWEIZ:

Kommissare: Herr DÜRLER,
Herr REUTLINGER,
Herr HADORN,
Herr KRATZENBERG,
Stellvertretende Kommissare: Herr BÜHLER,
Herr SUTER;

Das Sekretariat wurde zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär: Herr VAN DER WERF
Stellvertretende Generalsekretärin: Frau MOOSBRUGGER (ab 21.01.2013)
Chefingenieur: Herr PAULI

II) TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

1) Sitzungen der Organe der ZKR: Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen und Arbeitsgruppen

a) Plenarsitzung

Die Zentralkommission hielt am 29. Mai in Straßburg unter dem Vorsitz von Frau BELLIARD die Frühjahrsplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

- für die Europäische Kommission durch Herrn VANDERHAEGEN,
- für die Moselkommission durch Frau BRUCKNER.

Die Zentralkommission hielt am 5. Dezember in Straßburg unter dem Vorsitz von Frau BELLIARD die Herbstplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

- für die Europäische Kommission durch Herrn THEOLOGITIS,
- für die Moselkommission durch Frau BRUCKNER,
- für die Donaukommission durch die Herren MARGIC, SCHINDLER, STEMMER und MATICS,
- für die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa durch Herrn MAGOLD.

b) Ausschüsse, Ad-hoc-Gruppen und Arbeitsgruppen der ZKR oder unter Beteiligung der ZKR

Die Ausschüsse, Ad-hoc-Gruppen und Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen:

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Frau BELLIARD, am 28. Mai und am 2. Dezember in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 8. April und am 13. November in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss unter dem Vorsitz von Frau BELLIARD am 20. März, 28. Mai, 9. Oktober und 3. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss unter dem Vorsitz von Herrn HADORN zu ordentlichen Sitzungen am 19. März, unter dem Vorsitz von Herrn MULLER, am 28. Mai, unter dem Vorsitz von Herrn HADORN am 17. September und 2. Dezember sowie am 19. März: Thematische Sitzung zum Thema „Entwicklung des Binnenschiffmarktes und Potential des betroffenen Gewerbes“ und am 8. Oktober: Runder Tisch zum Thema „Greening in der Binnenschiffahrt“ am 2. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn SUTER am 21. März und am 13. November in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht und die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer, unter dem Vorsitz von Herrn SUTER: gemeinsame Sitzung am 21. März zur Frage der „Leitlinien für die Anwendung der Verordnung 1984-I-3 bezüglich der Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde“;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE, am 23. April und 29. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn CROO, am 25. April und 30. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn Kliche am 31. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt (IEN), unter dem Vorsitz von Herrn JEROME, am 11. April, und, unter dem Vorsitz von Herrn WEMPE, am 28. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau AUGUSTIJN, am 20. März sowie am 9. und 10. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Ausschuss Untersuchungsordnung, der Ausschuss für gefährliche Güter und der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt zu gemeinsamen Sitzungen am 27. Mai und 2. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn GERHARDT, vom 22. bis 24. Januar sowie am 3. und 4. September in Bonn;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn BRAUNROTH, am 5. und 6. März, am 28. und 29. August sowie am 17. und 18. Dezember in Straßburg;

die Koordinierungsgruppe Implementierung von Inland AIS und Inland ECDIS, unter dem Vorsitz von Herrn STUURMAN, am 19. Februar, am 18. Juni und am 17. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER, vom 20. bis 22. Februar in Straßburg, vom 11. bis 13. Juni in Brüssel, vom 10. bis 12. September und vom 26. bis 28. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn GRIES, am 29. Januar, am 4. und 5. Juni sowie am 14. Oktober in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn URSENBACHER, am 26. Februar in Straßburg und am 1. Oktober in Ittingen (CH);

die Sachverständigengruppe zur Modernisierung der Befähigungen, unter dem Vorsitz von Frau SCHOL, am 31. Januar und am 15. Oktober in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen und die Sachverständigengruppe zur Modernisierung der Befähigungen: gemeinsame Sitzung zum Thema Schiffsstabilität am 15. Oktober in Straßburg;

das Steuerungskomitee des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGER, am 18. Oktober in Straßburg;

der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN-SA)), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, vom 21. bis 25. Januar und vom 26. bis 30. August in Genf;

der Verwaltungsausschuss des Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, am 25. Januar und am 30. August in Genf;

die Informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, am 19. und 20. März;

die Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Binnentankschiffen“ (ADN), unter dem Vorsitz von Frau Dr. BRANDES, am 16. Mai sowie am 6. und 7. November in Straßburg;

die Informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, am 20. und 21. März 2013 in Straßburg;

c) beratende Konferenz

Die beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 8. Oktober in Straßburg unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

2) Durch die ZKR organisierte Veranstaltungen

WASSERSCHUTZ- UND SCHIFFFAHRTSPOLIZEIEN IHRER MITGLIEDSTAATEN SOWIE AQUAPOL

Wie alle vier Jahre hielt die Zentralkommission in den Räumlichkeiten des Generalsekretariats der Benelux eine Sitzung der Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien ihrer Mitgliedstaaten sowie AQUAPOL, dem Netzwerk europäischer Wasserschutzpolizeien, ab. Diese Sitzung bot eine hervorragende Gelegenheit zum Austausch von Meinungen und bewährter Verfahren zwischen den Polizeibehörden. Die behandelten Themen betrafen sämtliche Vorschriften der ZKR (nautische, soziale, technische und Gefahrgutvorschriften) und hatten konkrete Fragen wie die Bedeutung einer einsatzfähigen Wache, die durch unzureichende Sprachkenntnisse bedingten Kommunikationsprobleme und die Kontrolle der Ruhezeiten zum Gegenstand.

Die Veranstaltung bot die Gelegenheit zu direkten Diskussionen zwischen den mit der Anwendung der ZKR-Vorschriften betrauten Behörden und den Verfassern dieser Rechtstexte. Als Ergebnis wurde festgestellt, dass die Vorschriften klar und eindeutig gefasst sind und nur kleinerer Präzisionen bedürfen.

ENTWICKLUNG DES RADARS IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Am 19. Dezember veranstaltete die ZKR in Straßburg ein Kolloquium über die Entwicklung des Radars in der Binnenschifffahrt. Die ZKR befasste sich mit der Entwicklung des Radars in der Binnenschifffahrt.

Ziel dieser Initiative war es, nach einem historischen Rückblick die Rolle des Radars für die Binnenschifffahrt darzustellen. Dieses Instrument hat eine große wirtschaftliche Rolle gespielt: Mit seiner Hilfe wurde es dem Gewerbe möglich, sich von nahezu allen meteorologischen Einschränkungen zu befreien und damit den Anforderungen der Logistik hinsichtlich Zuverlässigkeit und Kontinuität zu entsprechen. Dieser technologische Fortschritt war somit der entscheidende Faktor, der der Binnenschifffahrt Zugang zur Logistikkette verschaffte, unter anderem durch die Einrichtung regelmäßiger Transportlinien von Containerschiffen. Das Kolloquium zeigte, dass das Radar heute in Verbindung mit Inland AIS und Inland ECDIS fester Bestandteil eines globalen Informationssystems ist.

STABILITÄT VON CONTAINERSCHIFFEN

Am 5. September fand in Bonn ein Runder Tisch zum Thema Stabilität von Containerschiffen statt, an dem rund sechzig Experten teilnahmen. Ziel der Diskussionen war es, Vorschläge zu erarbeiten, wie gewährleistet werden kann, dass ausreichend genaue Containergewichtsdaten verfügbar sind, oder andernfalls abzuklären, welche Mittel erforderlich sind, um Stabilitätsberechnungen durchführen zu können.

Als Ergebnis konnte festgehalten werden, dass alle Akteure der Transportkette genaue Containergewichtsdaten benötigen und dieses komplexe Problem von der Binnenschifffahrt nicht allein gelöst werden kann, da sie nur ein Glied in der Logistikkette darstellt.

Die Veranstaltung führte ferner zu der Feststellung, dass das Binnenschifffahrtsgewerbe über eine Reihe von Best Practices verfügt, die das Problem ungenauer oder fehlender Containergewichtsdaten entschärfen. Inzwischen sind neue Instrumente zur Stabilitätsüberwachung (z. B. Ladungsrechner) oder zur Tiefgangsmessung an verschiedenen Punkten des Schiffskörpers auf dem Markt verfügbar. Wenn diese Instrumente an Bord eingebaut sind, bieten sie dem Schiffsführer eine wertvolle Hilfe zur jederzeitigen Gewährleistung der Stabilität seines Schiffes. Alle Akteure unterstrichen die Bedeutung der Erstausbildung und der lebenslangen Weiterbildung gerade im Hinblick auf die Komplexität der Stabilitätsberechnungen.

EINFÜHRUNG EINER AUSRÜSTUNGS- UND NUTZUNGSVERPFLICHTUNG MIT INLAND AIS-GERÄTEN

Am 27. August fand in Straßburg unter Vorsitz von Herrn BRAUNROTH eine Anhörung des Binnenschifffahrtsgewerbes statt, die Gelegenheit bot, sich über die geplante Einführung einer Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit Inland AIS-Geräten auszutauschen und die Stellungnahme des Gewerbes zu dieser Frage einzuholen. Diese Maßnahme ist Teil einer engen Abstimmung mit dem Gewerbe. In diesem Zusammenhang wurden auch die Entwürfe verschiedener Informationsdokumente diskutiert.

AUTOMATISCHE BAHNFÜHRUNGSSYSTEME

Am 29. Oktober fand in Straßburg unter dem Vorsitz von Herr KAUNE eine Anhörung der Hersteller und Nutzer automatischer Bahnführungssysteme statt, die Gelegenheit bot, sich im Rahmen des Polizeiausschusses über die Vorteile und Grenzen solcher Systeme auszutauschen, bevor die ZKR zu dieser Angelegenheit Stellung bezieht.

VISION 2018

Im Rahmen der Initiative „Vision 2018“ hielt die ZKR verschiedene Veranstaltungen ab. Mit dieser Vision gibt sich die Organisation für die kommenden fünf Jahre ambitionierte, aber dennoch realistische strategische Leitlinien vor, die zu einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht beitragen sollen. Mit dieser Initiative für die Rhein- und europäische Binnenschifffahrt soll die Umsetzung des Aktionsprogramms „NAIADES II“ der Europäischen Kommission unterstützt werden, ohne dabei die schwierige wirtschaftliche Lage des Gewerbes außer Acht zu lassen. Die Vision 2018 fordert alle Akteure in den kommenden fünf Jahren zu einem koordinierten Handeln in acht Themenfeldern auf.

FAHRSIMULATOREN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

→ Am 30. Januar fand in Straßburg ein Runder Tisch zum Thema Fahrsimulatoren in der Binnenschifffahrt statt. Ziel der Veranstaltung war es, den verschiedenen Beteiligten Gelegenheit zu geben, ihre Ansichten über die Zielgruppen, Einsatzmodalitäten und erforderlichen Funktionalitäten dieses Instruments zu äußern. Außerdem bot sie vielfältige Möglichkeiten zum Erfahrungsaustausch.

Als Ergebnis konnte Folgendes festgehalten werden: Fahrsimulatoren können einen wichtigen Beitrag zur Modernisierung und Rationalisierung der beruflichen Laufbahn von Schiffsführern leisten. Sie erhöhen zudem die Attraktivität der Binnenschifffahrt, indem sie neue Perspektiven durch berufliche Umschulung eröffnen. Ferner erleichtern sie die Kommunikation mit der breiten Öffentlichkeit und können insoweit als Instrument zur Förderung der Binnenschifffahrt dienen. Gleichwohl können Simulatoren praktische Erfahrungen nicht ersetzen. Die Funktionalitäten des Simulators können hinsichtlich ihres Umfangs je nach Einsatzzweck variieren.

UMSETZUNG DER STRATEGIE DER ZENTRAKKOMMISSION ZUR REDUZIERUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS UND DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN DER RHEINSCHIFFFAHRT

- Am 24. April fand in Straßburg ein Runder Tisch zur Umsetzung der Strategie der Zentralkommission zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt statt.

GREENING IN DER BINNENSCHIFFFAHRT AUS ÖKONOMISCHER PERSPEKTIVE

- Am 8. Oktober fand in Straßburg ein Runder Tisch zum Thema Greening in der Binnenschifffahrt aus ökonomischer Perspektive statt, der Gelegenheit bot, einen Überblick über die Ausgangslage zu gewinnen, das Emissionsprofil der Binnenschifffahrt in geeigneter Weise zu schätzen, die derzeitigen Rahmenbedingungen für Greening in der Binnenschifffahrt in Erfahrung zu bringen, eine Liste der Konsequenzen und resultierenden Herausforderungen aufzustellen, mögliche Lösungsansätze zu diskutieren und über die Zielsetzungen des Greening, die herausfordernd, aber zugleich erreichbar und umsetzbar sein müssen, Bilanz zu ziehen.

BERATENDE KONFERENZ

- Am 8. Oktober fand in Straßburg die Beratende Konferenz statt, die dem Sekretariat der Zentralkommission eine weitere Gelegenheit bot, die Initiative „Vision 2018“ vorzustellen und mit den nichtstaatlichen Verbänden und den ebenfalls geladenen Beobachterstaaten über mögliche Beiträge des Gewerbes zur Umsetzung dieser Vision zu diskutieren.

KOMPETENZEN ZUSAMMENFÜHREN FÜR EINE NACHHALTIGE BINNENSCHIFFFAHRT

- Am 3. und 4. Dezember fand im Maison de la Région Alsace in Straßburg unter Schirmherrschaft der französischen Präsidentschaft der fünfte internationale Kongress der Zentralkommission statt, in dessen Rahmen die ZKR die „Vision 2018“ präsentierte.

Die Veranstaltung war unter das Motto „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“ gestellt und zählte über 200 Teilnehmer. Thema der Diskussionen war die nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt. Die soziale Dimension war Gegenstand zweier spezieller Runder Tische. Der Veranstaltung gingen mehr als einjährige Überlegungen zu diesen Fragen voraus. Mehrere Partner der ZKR unterstrichen die Relevanz der angestrebten Ziele für die nachhaltige Entwicklung des Sektors und zeigten bereits Kooperationsmöglichkeiten im Hinblick auf die Umsetzung dieser Initiative bis 2018 auf. Die Europäische Kommission betonte die Komplementarität der Aktionsprogramme der Kommission und der ZKR im Bereich der nachhaltigen Entwicklung. Den Abschluss der Veranstaltung bildete ein Empfang im Straßburger Rathaus anlässlich des 50. Jahrestages des Straßburger Übereinkommens, in dessen Rahmen der ehemalige Generalsekretär der ZKR, Herr Jean-Marie Woehrling, eine feierliche Ansprache hielt. Darin würdigte er die Bedeutung dieser revidierten Fassung der Mannheimer Akte von 1868, die es der ZKR ermöglicht hat, die Relevanz und Aktualität ihrer bald 150 Jahre bestehenden Gründungsakte zu bewahren.

Ferner nahm die Präsidentin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), Frau Edwige Belliard, am 3. September in Rotterdam an der Taufe der „Greenrhine“ (der niederländischen Reederei Interstream Barging), eines der ersten vier zu 100 % mit Flüssiggas (LNG) betriebenen Rheintankschiffe, teil.

In ihrer Ansprache betonte Frau Belliard, dass die Entwicklung LNG-betriebener Schiffe im Einklang mit der Strategie zur Verringerung des ökologischen Fußabdrucks der Binnenschifffahrt in Europa stehe. Die nachhaltige Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt gehöre zu den Prioritäten der ZKR-Präsidentschaft Frankreichs 2012-2013.

3) Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Kommission

Herr Matthias Ruete, Generaldirektor der GD Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE), und Herr Hans van der WERF, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), unterzeichneten am 22. Mai in Brüssel eine Verwaltungsvereinbarung zur Stärkung der Zusammenarbeit der beiden Institutionen. Ihre gemeinsamen Ziele bestehen in der Gewährleistung eines optimalen Funktionierens des Binnenschifffahrtsmarktes und der Beseitigung der Hemmnisse für eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Wasserstraße.

Die Verwaltungsvereinbarung erstreckt sich auf drei wichtige Kooperationsbereiche, nämlich

- die Fortschreibung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe,
- die Modernisierung des Systems der Befähigungen für das fahrende Personal und
- die Weiterentwicklung der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa.

Koordinierungssitzungen zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR fanden am 10. September in Straßburg und zwischen der ZKR und der GD MOVE am 21. November in Brüssel statt.

Das Sekretariat vertrat die ZKR bei einer Sitzung zu NAIADES am 22. November in Brüssel.

Die Common Expert Group (CEG) für die Modernisierung der Berufsbefähigungen tagte unter dem Vorsitz von Herrn Vanderhaegen am 26. April und 21. Juni 2013 in Brüssel.

b) UN-ECE

Am 5. Dezember fand in Straßburg ein informelles Treffen zwischen Herrn MAGOLD, Vertreter des Sekretariats der UN-ECE, und dem Sekretariat der ZKR statt.

c) Donaukommission

Am 6. Dezember fand in Straßburg ein informelles Treffen zwischen Herrn MARGIC, Herrn SCHINDLER, Herrn STEMMER, Herrn MATICS, Vertretern des Sekretariats der Donaukommission, und dem Sekretariat der ZKR statt.

d) Moselkommission

Am 13. September fand in Luxemburg eine Sitzung zwischen Frau BRUCKNER, Frau JAKOBI, Herrn NILLES, Vertretern der Moselkommission, und dem Sekretariat der ZKR statt, um über mögliche künftige Kooperationen und die Überarbeitung der zwischen den beiden Institutionen bestehenden Kooperationsabmachung zu sprechen.

4) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die mit Binnenschiffverkehrsfragen der unterschiedlichsten Art befasst sind;
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschiffahrt behandelt wurden;
- bei Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums (ITF);
- bei der Donaukommission (Plenartagung und Sitzungen der technischen Experten) (DK);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR);
- bei der Moselkommission (MK).

5) Verwaltungsvereinbarungen

Das Sekretariat der ZKR nahm an den Aktivitäten im Rahmen der Regionalen Vereinbarung RAINWAT teil.

6) Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat nahm an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC), insbesondere Smart-Rivers-Konferenz 2013, 24-27 September, Lüttich, Belgien;
- Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschiffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR);
- Europäische Binnenschiffahrtsunion (EBU);
- „Education in Inland Navigation“ (EDINNA).

III) DIE ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat unter dem Vorsitz von Herrn CUENI (schweizerische Delegation) unter Teilnahme der Mitglieder des Ausschusses für Binnenschiffahrtsrecht zum Punkt „Leitlinien für die Anwendung der Verordnung 1984-I-3 bezüglich der Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde“ am 22. März in Straßburg zusammen.

IV) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2013 folgende Mitglieder an:

als Richter:

Herr BALL (Deutschland)
Herr CRAEYBECKX (Belgien)
Frau ABELSON GEBHARDT (Frankreich)
Herr DE SAVORNIN-LOHMAN (Niederlande)
Herr RAPP (Schweiz)

als stellvertretende Richter:

Herr GÖBEL (Deutschland)
Herr VERSTREKEN (Belgien)
Herr BANGRATZ (Frankreich)
Herr HAAK (Niederlande)
Frau STAMM (Schweiz)

Gerichtskanzlerin: Frau TOURNAYE

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Frau ABELSON GEBHARDT am 1. Februar, am 6. Juni und am 14. November in Straßburg und fällte in letzter Instanz 13 zivilrechtliche Urteile und ein strafrechtliches Urteil.

PROTOKOLL 24

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 25

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 4. Dezember 2014, in Straßburg, statt.