



**HERBSTSITZUNG 2017
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2017-II)**

Straßburg, den 7. Dezember 2017

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (17) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2017

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2017-II)

Straßburg, den 7. Dezember 2017

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

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

Protokoll 1 : Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
Protokoll 2 : Zusammensetzung der Berufungskammer	1

II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen

Protokoll 3 : Strategie für die ZKR	1
Protokoll 4 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	5
Protokoll 5 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI).....	5
Protokoll 6 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	5
Protokoll 7 : Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2016-2017.....	6
Protokoll 8 : Durchführung der Arbeitsprogramme	9
Protokoll 9 : Zielsetzungen der deutschen Präsidentschaft.....	9
Protokoll 10 : Arbeitsprogramme	12
Protokoll 11 : Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2018-2019.....	30
Protokoll 12 : Rechtsfragen.....	32
Protokoll 13 : Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	32

III. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 14 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt.....	39
---	----

IV. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 15 : Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1.....	42
--	----

V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein

Protokoll 16 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	48
Protokoll 17 : Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7).....	51
Protokoll 18 : Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem.....	55
Protokoll 19 : Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) - Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1).....	57

VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 20 : Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	67
---	----

VII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 21 : Neubau einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe im Rheinhafen Breisach, Rhein-km 226,790.....	102
Protokoll 22 : Neubau einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe bei Kehl, Rhein-km 294,760	107
Protokoll 23 : Ersatzneubau der Merwedebrücke, Rhein-km 956,680	112
Protokoll 24 : Ersatzneubau der Brücke von Hagestein, Rhein-km 949,000	118
Protokoll 25 : Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten	124

VIII. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art

Protokoll 26 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	126
---	-----

X. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 27 : Haushalt der Zentralkommission für 2018.....	160
Protokoll 28 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2016.....	160
Protokoll 29 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2016.....	160
Protokoll 30 : Genehmigung der Rechnungslegung für das Haushaltsjahr 2016 des Multi-Annual Financial Arrangement.....	160
Protokoll 31 : Änderung der Personalordnung.....	161

XI. Verschiedenes

Protokoll 32 : Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	164
Protokoll 33 : Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden.....	164
Protokoll 34 : Pressemitteilung	164
Protokoll 35 : Termin der nächsten Sitzung.....	164

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2017 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

Die Zentralkommission

gewährt Herrn K.F. HAAK (Niederlande), Stellvertretender Richter, einen ehrenvollen Rücktritt von seinen Funktionen und

ernennt auf Vorschlag der niederländischen Delegation gemäß Artikel 45bis der revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 Herrn W.P. SPRENGER (Niederlande) zum Stellvertretenden Richter für den Zeitraum vom 7. Dezember 2017 bis zum 31. Dezember 2021.

PROTOKOLL 3

Strategie für die ZKR

Das Umfeld der Rheinschiffahrt und der ZKR ist einem steten Wandel unterworfen. Die Rheinschiffahrt ist zunehmend in die globale Wirtschaft eingebunden. Politische, rechtliche, soziale und technische Entscheidungen, die die Rheinschiffahrt betreffen, haben zunehmend eine europäische Komponente. Daher sieht die ZKR die Notwendigkeit, ihre Tätigkeiten an strategischen Leitlinien auszurichten, die diesen Wandel und dessen Gestaltung berücksichtigen.

Beschluss

Motor für eine dynamische Rhein- und europäische Binnenschiffahrt

Aufbauend auf ihrer Expertise und der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 nebst Zusatzprotokollen, die die freie Schifffahrt auf dem Rhein gewährleisten;

Unter Bezugnahme auf weitere internationale Rechtsinstrumente, die auf ihre Initiative errichtet wurden: das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN), das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI), die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer (CASS), das Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI) und das Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI);

Zugunsten der nachhaltigen Entwicklung des europäischen Verkehrssystems;

Angesichts der zahlreichen sozioökonomischen Vorteile einer starken, innovativen und nachhaltigen Binnenschifffahrt und entschlossen, deren volles Potenzial auf dem Rhein und auf den europäischen Binnenwasserstraßen als Bestandteil des multimodalen Verkehrssystems der Zukunft zu fördern;

Unter Verweis darauf, dass 2015 auf Initiative der ZKR in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) eingerichtet wurde;

Mit dem Ziel der weiteren Verbesserung und Harmonisierung der Standards und Regelwerke für die Binnenschifffahrt bei gleichzeitigem Erhalt höchster Sicherheit, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit durch Innovation und Modernisierung;

In Anerkennung der Rolle und der Zuständigkeit der Europäischen Union (EU) im Verkehrsbereich, einschließlich der Binnenschifffahrt, insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V);

In Anerkennung der verschiedenen Aufgaben und Pflichten anderer Flusskommissionen, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) sowie sonstiger internationaler Organisationen und Akteure im Bereich der Binnenschifffahrt und erfreut über deren wertvolle Beiträge zur Entwicklung der Binnenschifffahrt;

Unter Verweis auf die bewährte Tradition enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit mit führenden Vertretern des Gewerbes und der Industrie, einschließlich der See- und Binnenhäfen.

beschließt die ZKR folgende strategische Leitlinien:

Grundsätze

Die Mannheimer Akte und ihre Zusatzprotokolle bleiben weiterhin das Fundament der Tätigkeiten der ZKR. Freiheit und Sicherheit der Rheinschifffahrt bilden auch künftig wesentliche Grundpfeiler der europäischen Binnenschifffahrt. Die ZKR ist bestrebt, ihre Aufgaben als älteste und führende internationale Binnenschifffahrtsorganisation wahrzunehmen, und wird auch in Zukunft die Rheinschifffahrt als aktiver Vorreiter für Innovation in der Binnenschifffahrt in Europa fördern.

Die ZKR pflegt und entwickelt ihre Kernkompetenzen im Bereich Sicherheitsvorschriften, Infrastruktur, Umwelt und soziale Belange. Sie ist auch in Zukunft bestrebt, Vorschriften zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der sozialen Sicherheit des Personals in der Binnenschifffahrt zu beschließen.

Die ZKR fördert und stärkt weiterhin die Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie im größeren europäischen und internationalen Rahmen als wirtschaftlichen, umweltfreundlichen und ausbaufähigen Verkehrsträger in jeglicher Weise. Durch ihre Arbeit wird die ZKR auch künftig nationale, regionale und globale Nachhaltigkeitsziele und -initiativen unterstützen, insbesondere durch die Verabschiedung der Vision emissionsfreier Binnenschiffe bis 2050 und durch Unterstützung bei der Weiterentwicklung und Implementierung des CDNI.

Die ZKR stärkt die Vorteile der Binnenschifffahrt als wichtiger Verkehrsträger weiter und unterstützt die Verkehrsverlagerung auf die Binnenwasserstraßen, indem sie mithilfe von Innovation und Digitalisierung den neuen Herausforderungen begegnet, denen die Binnenschifffahrt gegenübersteht.

Die ZKR ist auch in Zukunft das maßgebliche Kompetenzzentrum und die erste Anlaufstelle für alle Belange der Binnenschifffahrt und schöpft dabei ihre Expertise und ihren breiten Erfahrungsschatz in vollem Umfang aus.

Internationale Zusammenarbeit

Die ZKR steigert die Ergebnisse ihrer Tätigkeit durch Vertiefung und Stärkung ihrer bewährten Zusammenarbeit mit der Europäischen Union, insbesondere der Europäischen Kommission und im Bereich der TEN-V Korridore.

Die ZKR stellt auch in Zukunft die erfolgreiche Tätigkeit des CESNI als innovatives, effizientes und integratives Lenkungsinstrument sicher, um zu einer qualitativ hochwertigen Binnenschifffahrt in Europa beizutragen. Darüber hinaus fördert die ZKR die Tätigkeit des CESNI durch Arbeitsbeziehungen mit dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Die ZKR setzt die Entwicklung von Standards für die technischen Anforderungen der Binnenschiffe und ihrer Ausrüstung sowie für die Berufsbefähigungen fort. Außerdem setzt sie sich für deren einheitliche Anwendung in allen Mitgliedstaaten und in Zukunft auch für die Einbeziehung neuer Tätigkeitsbereiche in CESNI ein.

Die ZKR ist aufgeschlossen für eine dauerhaft starke Partnerschaft mit der Europäischen Union, in die sie ihre langjährige Kompetenz und Erfahrung einbringt. Die ZKR wirkt auf eine langfristige Vereinbarung hin, die die ZKR als internationale Partnerorganisation anerkennt und die langfristige Finanzierung des CESNI und dessen Tätigkeiten gewährleistet.

Die ZKR sucht auch künftig nach Wegen, die Effizienz ihrer bewährten Zusammenarbeit mit Flusskommissionen, der UNECE und anderen internationalen Organisationen und Akteuren im Bereich der Binnenschifffahrt, wie der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins und dem Internationalen Verkehrsforum, zu verbessern.

Zur Umsetzung ihrer Ziele berücksichtigt die ZKR in bewährter Weise die Beiträge der maßgeblichen Vertreter des Gewerbes und der Industrie, einschließlich der See- und Binnenhäfen, indem sie die enge Abstimmung und Zusammenarbeit mit ihnen auch im Rahmen des CESNI fortsetzt.

Die ZKR, indem sie alle geeigneten Maßnahmen zur Erreichung ihrer Ziele ergreift, bleibt der Motor für eine dynamische Rhein- und europäische Binnenschifffahrt.

Strategy for the CCNR

The environment of Rhine navigation and CCNR is subject to constant change. Rhine navigation is increasingly integrated into the global economy. Political, legal, social and technical decisions concerning Rhine navigation have progressively a European dimension. The CCNR therefore sees the need to base its activities on strategic guidelines that take account of this change and its shaping.

Resolution

A driver for a vibrant Rhine and European Inland Navigation

Building on its expertise and on the Act of Mannheim of 17 October 1868 and its subsequent protocols assuring freedom of navigation on the Rhine;

Recalling other international legal instruments created at its initiative, such as the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), the Convention on the collection, deposit and reception of waste produced during navigation on the Rhine and inland waterways (CDNI), Administrative centre for the social security of Rhine boatmen (CASS), the Convention on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI) and the Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI);

Supporting the sustainable development of the European transport system;

Prompted by the many socio-economic advantages of a robust, innovative and sustainable inland navigation, and determined to further promote its full potential on the Rhine and European waterways as an integral part of the intermodal transport system of the future;

Recalling, that in 2015, the CCNR has taken the lead in the creation of the European Committee for drawing up Standards in the field of Inland Navigation (CESNI) in close collaboration with the European Commission;

Aiming at further improving and harmonising inland navigation standards and regulations, while maintaining the highest levels of safety, efficiency and competitiveness, through innovation and modernisation;

Acknowledging the role and competences of the European Union (EU) in the field of transport, including inland navigation, notably through its Trans-European Transport Network policy (TEN-T);

Recognising the various missions and obligations of other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) as well as other international organisations and inland navigation actors, and welcoming their valuable input to the development of inland navigation;

Recalling the long tradition of consistent and close cooperation with key representatives of the profession and industry, including sea and inland ports.

The CCNR adopts the following strategic guidelines:

Principles

The Act of Mannheim and its protocols remain the foundation for the activities of the CCNR. Free and safe navigation on the Rhine remain important pillars of inland navigation in Europe. As the oldest and foremost international organisation for inland navigation, the CCNR shall continue to promote the Rhine as an active pilot for innovation of inland navigation in Europe.

The CCNR maintains and develops its core competences for safety regulations, infrastructure, environment and social matters. It aims at the adoption of provisions for improved working conditions and social welfare for inland navigation personnel.

The CCNR continues to support and strengthen inland navigation in all available ways as a sustainable transport mode with extensive spare capacity along the Rhine as well as in the broader European and international context. Throughout its work, the CCNR also continues to support national, regional and global sustainability goals and initiatives, in particular by adopting the vision of zero emissions from inland navigation vessels by 2050 and assisting in the further development and implementation of the CDNI.

The CCNR further enhances the advantages of inland navigation as an important transport mode and promote modal shift towards the latter by addressing new challenges facing inland navigation, through innovation and digitalisation.

The CCNR continues to be the prime centre of competence and point of reference for all fields of inland navigation, taking full advantage of its expert knowledge and accumulated experience.

International cooperation

The CCNR maximises the results of its actions by further deepening and strengthening its long cooperation with the European Union, notably the European Commission, as well as in the domain of the TEN-T corridors.

The CCNR continues to facilitate and promote the successful activities of CESNI as an innovative, efficient and inclusive governance instrument, in order to contribute to high-quality inland navigation in Europe. The CCNR also promotes the activities of CESNI through working relations with the European Parliament and the Council.

The CCNR continues the development of standards in the fields of technical prescriptions for vessels and their equipment and of professional qualifications. Furthermore, it advocates the harmonized implementation in all member states, and inclusion of new areas of activity in CESNI.

The CCNR is open-minded for a permanent strong partnership with the European Union, to which it contributes its long-standing expertise and experience. The CCNR aims for a long-term agreement with the latter, acknowledging the CCNR as an international partner organisation and assuring long-term financing of CESNI and related activities.

The CCNR explores ways to enhance the efficiency of its long-standing cooperation with river commissions, the UN/ECE and other international organisations and inland navigation actors such as the International Commission for the Protection of the Rhine and the International Transport Forum.

To achieve its ambitions, the CCNR continues its long tradition to take into account the work and input of key representatives of the profession and industry, including sea and inland ports, with whom it pursues its close consultation and cooperation, including in CESNI.

The CCNR taking all appropriate measures to meet its objectives continues to be the driver for a vibrant Rhine and European Inland Navigation sector.

PROTOKOLL 4

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2016-2017

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seines Präsidenten über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2016-2017 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 7

Fortsetzung der Kooperation mit der EK und Strukturierung der neuen Gefässe

Die Kooperation mit der EK und insbesondere die Schaffung der gemeinsamen Plattform CESNI stellten das Sekretariat der ZKR sowie die Delegationen vor grosse Herausforderungen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten haben sich die Prozesse weitgehend eingespielt. Wie eine vor kurzem durchgeführte Umfrage des Sekretariats ergeben hat, funktionieren die neuen Strukturen mittlerweile gut. In einer Mehrheit der eingegangenen Fragebögen wird die Arbeitsweise von CESNI positiv bewertet. Die Verbesserungsvorschläge werden in einem weiteren Schritt analysiert und nach Massgabe ihrer Zweckmässigkeit umgesetzt.

Die Kooperation zwischen der ZKR und der DG/MOVE soll voraussichtlich auch nach dem Jahr 2018 fortgeführt werden. Es besteht beiderseits ein grundsätzliches Interesse an einer längerfristigen Zusammenarbeit. Das finanzielle Risiko einer Verzögerung der weiteren Kooperation liegt bei den Mitgliedsstaaten der ZKR. Der eingerichtete Fonds für die Fortführung der Arbeitsverträge im Rahmen des Kooperationsabkommens mit der DG/MOVE für gewisse Bedienstete der ZKR erlaubt lediglich eine Überbrückung von wenigen Monaten. Die Schweiz setzt sich deshalb auch nach dem Ablauf ihrer Präsidentschaft für eine rasche Einigung zwischen den Parteien ein.

Modernisierung des operationellen und finanziellen Managements der ZKR angesichts der verstärkten Zusammenarbeit mit der EK

Einhergehend mit den neuen Kooperationsformen auf europäischer Ebene haben sich interne Herausforderungen für die ZKR und namentlich für ihr Sekretariat ergeben. Davon sind insbesondere das Management und die Finanzverwaltung betroffen. Beim Haushalt gilt es, die komplexen Finanzierungsströme verständlich darzustellen, und die gemeinsame Finanzierung des CESNI durch die ZKR und die EU sachgerecht und nachvollziehbar abzubilden. Ein Finanzexperte der schweizerischen Rheinhäfen SRH hat das Sekretariat bei der Optimierung dieser Aufgabe eng begleitet. Nach langen Verhandlungen konnte das Budget für das Jahr 2018 vom Unterausschuss für Verwaltungsfragen am 24. Oktober 2017 *ad referendum* gutgeheissen werden. Der Modernisierungsprozess des operationellen und finanziellen Managements ist noch nicht abgeschlossen. Es besteht über die schweizerische Präsidentschaft hinaus Handlungsbedarf. Der Schweizer Vorsitz wird den Vize-Vorsitz darüber informieren.

Zwischenstand der Vision 2018 unter besonderer Berücksichtigung des Greening in der Schifffahrt

Im Jahr 2013 erarbeitete die ZKR gemeinsam mit den Schlüsselakteuren der europäischen Binnenschifffahrt die Vision 2018 als wegweisende Orientierung für die nachhaltige Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt. Sie wurde anlässlich eines von der französischen Präsidentschaft durchgeführten Binnenschifffahrtkongresses in Strassburg Ende 2013 angenommen. Es darf festgestellt werden, dass der Nachhaltigkeit bei den Arbeiten in den Ausschüssen seither grosses Augenmerk eingeräumt wird, und das *Greening* im Arbeitsprogramm der jeweiligen Ausschüsse stets mitberücksichtigt wird. Der von der ZKR erarbeitete Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung der Vision 2018 wurde den Mitgliedstaaten anlässlich der Plenarversammlung am 8. Dezember 2016 vorgelegt. Sämtliche Delegationen haben den Zwischenbericht zur Kenntnis genommen und sind mit dessen Inhalt zufrieden. Insbesondere die Ausschüsse ECO, RV und CESNI/PT befassen sich mit neuen Vorgaben zur Reduktion der Emissionen in der Binnenschifffahrt. Die ZKR hat ihre Aufmerksamkeit auf die laufenden Arbeiten der Europäischen Union zur Entwicklung einer neuen Verordnung über die Schadstoffemissionen gerichtet, die namentlich auf Binnenschiffe Anwendung finden wird. Mit der Annahme neuer Bedingungen für die Verringerung der gasförmigen Schadstoff- und der Partikelemissionen wird das Ziel verfolgt, die ökologische Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt unter Sicherstellung wirtschaftlich realistischer, technologischer Lösungen zu erhalten. Nach Verabschiedung dieser Verordnung durch die Europäische Union wird die ZKR prüfen, welche Anpassungen an ihrem Regelwerk erforderlich sind.

Förderung von innovativen Lösungen bei der Schaffung und Implementierung der ZKR-Standards mit dem Ziel einer praxisverträglichen Umsetzung

Die von langer Hand vorbereitete und angestrebte europäische Harmonisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe wird weiter umgesetzt. Die Harmonisierung führt zu einer Vereinfachung der technischen und administrativen Abläufe und somit zu Kosteneinsparungen, welche die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt verbessern. Gleichzeitig kann der auf dem Rhein bestehende Sicherheitsstandard auf die übrigen europäischen Wasserstrassen ausgedehnt werden, was zur Folge hat, dass die Nachhaltigkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt gesteigert wird. Um sich weiterhin als führendes europäisches Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt zu behaupten, wird sich die ZKR auch in Zukunft für die Anpassung der Vorschriften an die technische Entwicklung einsetzen.

Revision des Beschwerdeverfahrens gemäß Geschäftsordnung und deren Anlage 5

Die Arbeiten zur Revision des Beschwerdeverfahrens im Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht sind noch nicht abgeschlossen, aber weit vorangeschritten. Die Delegationen sind sich einig, dass die Anpassungen ohne eine Revision der Revidierten Rheinschifffahrtsakte erfolgen sollen. Dies wäre dann notwendig, wenn der Berufungskammer für die Behandlung von Beschwerden die Zuständigkeit übertragen würde. Den Delegationen ist jedoch wichtig, dass die Berufungskammer in bestimmten Fällen hinzugezogen werden kann, um auf informellem Weg ihre Meinung zu einer Beschwerde zu äussern. Diese Möglichkeit soll in den Rechtstext des Beschwerdeverfahrens eingebaut werden. Es soll klar formuliert werden, dass jede/r, der/die ein berechtigtes Interesse hat, einen Anspruch auf eine verbindliche Auslegung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte hat. Mit der Festlegung auf die Richtung des neuen Beschwerderechts steht der Rechtsausschuss vor der Aufgabe, sich auf einen Rechtstext zu verständigen und zwar unter Berücksichtigung der vorgenannten wichtigen Eckpunkte.

Förderung des Einsatzes neuer RIS-Applikationen

Der zunehmenden Bedeutung der RIS-Applikationen wurde Rechnung getragen, indem weiterhin die Entwicklungen auf diesem Gebiet verfolgt wurden. Um sich ein genaues Bild im Zusammenhang mit der Einführung von AIS zu machen, wurde eine sehr breit angelegte Online-Umfrage im Rahmen der Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS-Gerät und einem Kartenanzeigesystem durchgeführt. Weit über 1000 Antworten sind dazu eingegangen. Deren Auswertung hat begonnen. Zudem fand am 17. November der sehr gut besuchte 5. RIS-Workshop statt. Dieser vermittelte eine Gesamtschau der RIS-Aktivitäten der ZKR und deren Entwicklungspotential. Sowohl der Workshop als auch die Online-Umfrage haben gezeigt, dass sich die ZKR auf dem richtigen Pfad befindet.

Identifizierung von Möglichkeiten zur Beseitigung von Engpässen für die Schifffahrt am Mittel- und Oberrhein unter Berücksichtigung der Aktivitäten der EU zur Verbesserung der Transportkorridore

Die Arbeiten zum Konzept des *Good Navigation Status* werden Ende 2017 abgeschlossen sein. Die ZKR konnte erreichen, dass die Besonderheiten des Rheins besser berücksichtigt werden und ist bestrebt, die Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrtsinfrastruktur mit der Europäischen Kommission zu intensivieren. Zur Verbesserung der Infrastruktur der Wasserstrassen und deren Häfen im Rhein-Alpen-Korridor hat die EU eine Projektliste erstellt. Die ZKR verfolgt und wirkt bei den Arbeiten für multimodale Korridore auf der Ebene der EU mit. Für die ZKR-Mitgliedstaaten ist es eine ständige Aufgabe, die Fahrinnenverhältnisse am Rhein zu optimieren. Ein Beispiel dafür ist das Projekt zur Optimierung der Fahrwasserhältnisse am Mittelrhein, wo lokale Anpassungen notwendig sind. Diese sind in der heutigen Zeit aus umweltpolitischen Gründen heikel und müssen entsprechend gut begründet werden.

PROTOKOLL 8

Durchführung der Arbeitsprogramme

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Zielsetzungen der deutschen Präsidentschaft

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2018-2019 festgesetzt werden,

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

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2017-II-10).

Anlage

Anlage zu Protokoll 9

Die ZKR befindet sich spätestens seit dem „OIV-Urteil“ des EuGH zur Anwendung des Art. 218 IX AEUV vom Oktober 2014 und der Einrichtung von CESNI im Juni 2015 in einer Phase des Umbruchs. Zum einen muss die ZKR ihre verbleibenden originären Aufgaben weiterhin auf hohem Niveau wahrnehmen, zum anderen die Zusammenarbeit mit der EU engagiert fortentwickeln. Wesentliche Aufgabe des deutschen Vorsitzes wird es sein, auf der Grundlage der neuen strategischen Leitlinien den Veränderungsprozess zu analysieren sowie notwendige Diskussionen anzustoßen und – soweit möglich – zu einem Abschluss zu bringen.

1. 150 Jahre Mannheimer Akte

Die Unterzeichnung der Mannheimer Akte jährt sich am 17. Oktober 2018 zum 150. Mal. Angesichts der rechtlichen, politischen und institutionellen Veränderungen in den vergangenen Jahren gibt dieses Jubiläum Anlass zu einer ebenso kritischen wie konstruktiven Diskussion über

- die heutige Relevanz und
- künftige Entwicklungspotentiale der Mannheimer Akte und der auf ihr basierenden Organisations- und Entscheidungsstrukturen. Den geeigneten Rahmen für eine vertiefte Auseinandersetzung mit diesen Fragen soll ein Jubiläumskongress im Oktober 2018 in Mannheim bilden.

2. Zusammenarbeit ZKR – EU

Die ZKR hat im Einvernehmen mit der EU-KOM im Jahr 2015 CESNI als gemeinsames Koordinations- und Standardisierungsgremium der europäischen Binnenschifffahrt eingerichtet. Sowohl CESNI selbst als auch dessen administrative und inhaltliche Unterstützung durch das ZKR-Sekretariat haben sich im Großen und Ganzen bewährt. Die ergebnisorientierte Zusammenarbeit mit der EU soll auf Grundlage der geltenden Verwaltungsvereinbarung weiter vorangetrieben werden. Im Mittelpunkt dieser Bemühungen steht

- die Weiterentwicklung der Kooperation u. a. durch effizientere Koordinationsmechanismen,
- die Erweiterung des Aufgabenspektrums von CESNI, z. B. um Angelegenheiten der Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS),
- die adäquate vertragliche Ausgestaltung der Arbeitsbeziehungen mit der EU-KOM,
- die langfristig stabile und auskömmliche Finanzierung von CESNI.

3. Praxisorientierte und innovationsfreundliche Rechtsetzung

In der Vergangenheit hat die ZKR bewiesen, dass sie die treibende Kraft bei der Weiterentwicklung des Rechts in Bezug auf neue Technologien war. Hier muss die ZKR ihre führende Rolle beibehalten, indem sie u. a. jene Fragen aufgreift, die sich ergeben aus

- der Digitalisierung (z. B. elektronische Borddokumente, autonomes Fahren),
- den Schlussfolgerungen der AIS-Evaluierung,
- den aktuellen RIS-Projekten (z.B. zum Korridor-, Schleusen- und Liegestellenmanagement),
- der fortschreitenden Automatisierung der Betriebsabläufe an Bord,
- der Entwicklung alternativer Schiffsantriebe und Kraftstoffe.

Auch eine Bestandsaufnahme und ggf. Fortschreibung der RIS-Strategie aus dem Jahr 2012 sollte erwogen werden, um die mittelfristigen Aufgaben zu beschreiben und neu zu priorisieren.

4. Nachhaltige Entwicklung

Die ZKR hat sich mit ihrer 2013 verabschiedeten „Vision 2018“ ambitionierte Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht gesetzt. Die ZKR wird gemeinsam mit allen Partnern eine Bilanz der Aktivitäten im Rahmen der „Vision 2018“ ziehen, um in der Folge über eine Fortschreibung dieser Ziele unter Berücksichtigung der strategischen Leitlinien zu entscheiden.

Mehr Anstrengungen sind nötig, die öffentliche Wahrnehmung der Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger zu sichern, da zunehmend Lärm-, Klima- und Schadstoffemissionen in den Fokus der öffentlichen Diskussion geraten. Hier könnte die ZKR mit Informationen zur tatsächlichen Schadstoffbelastung durch Binnenschiffe sowie über laufende und künftige Entwicklungen auf dem Gebiet des Umweltschutzes (z. B. Umsetzung NRMM, LNG, Stromtankstellen, Pariser Klimaabkommen) einen wertvollen Beitrag zur Debatte leisten.

5. Wasserstraße und Infrastruktur

Mehrere EU-Initiativen befassen sich mit dem Thema Infrastruktur (Good Navigation Status, TEN-T Verkehrskorridore). Einerseits gilt es hier, die Kräfte zu bündeln, um die Nutzbarkeit des Rheins auch künftig selbstbestimmt auf hohem Niveau sicherzustellen. Andererseits kann die Bedeutung der Binnenschifffahrt im Alpen-Rhein-Korridor, der stärksten und innovativsten Verkehrsachse in Europa, dank freier Kapazitäten weiter ausgebaut werden. Gerade hier könnte die ZKR Impulse für eine engere Verbindung zwischen den Akteuren der Hafenwirtschaft, Verladerschaft und Stakeholder geben. Hierbei sind auch neue Handlungsempfehlungen zur Nutzung von Verlagerungspotenzialen mit in die Diskussion einzubeziehen und – wo möglich – umzusetzen.

6. Diskussions- und Entscheidungsprozesse in der ZKR

Die Veränderungen in der Zusammenarbeit mit der EU wirken sich auch auf Diskussions- und Entscheidungsprozesse innerhalb der ZKR aus. Um diese Prozesse an den erkennbaren Wandel anpassen zu können, sollten u. a. Änderungen im Ablauf der Plenarsitzungen, beispielsweise durch

- die Einführung von sog. „TOP 1-Listen“, z. B. für die Übernahme von CESNI-Standards,
- die Zusammenlegung von ZKR-Plenum und Beratender Konferenz,
- die Erörterung von Schwerpunktthemen zu aktuellen Fragen der Binnenschifffahrt

mit dem Ziel eines ergebnisoffenen Austauschs in Betracht gezogen werden.

Darüber hinaus sollte in diesem Zusammenhang auch eine Neuausrichtung von Arbeitsgremien wie etwa dem Wirtschaftsausschuss und des vorbereitenden Ausschusses in Erwägung gezogen werden.

PROTOKOLL 10

Arbeitsprogramme

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2018-2019, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

Anlage

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES DF:
 Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018 ¹
I-18-1	Ausstellung der Rheinschiffahrts-zugehörigkeitsurkunde Abhaltung eines Runden Tisches für die ausstellenden Behörden zum Thema Wirksamkeit der vor Ausstellung der Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung durchgeführten Kontrollen	2008 - 2019		DF (11) 21	DF Ad-hoc-Sitzungen der ausstellenden Behörden	II	→ 7
I-18-2	Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschiffahrtsrechts mit dem Unionsrecht Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kooperationsvereinbarungen Verfügbare rechtliche Instrumente zur Stärkung der Zusammenarbeit	2014 - 2019			DF, auf Antrag und in Abstimmung mit PRE	I	
I-18-3	Bewertung des Artikels 32 der Mannheimer Akte Studie zu Artikel 32 der Mannheimer Akte im Hinblick auf eine Harmonisierung der Sanktionen in den Polizeivorschriften innerhalb der von der ZKR gesetzten Grenzen	2008 - 2019		DF (09)m 5	DF	II	
I-18-4	Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	2002 - 2019		DF (11) 20		II	

¹ Siehe Beschluss 2013-II-10 bezüglich der Definition der Zielstellungen der « Vision 2018 », auf die sich diese Spalte bezieht,

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
I-18-5	Regelung des Beschwerderechts Bewertung der geltenden Regelung des Beschwerderechts	2016 - 2019		DF (15) 25	DF	I	
I-18-6	Anordnungen vorübergehender Art Bewertung des Instruments der Anordnungen vorübergehender Art	2016 - 2019		DF (15) 24	DF in Abstimmung mit RV, RP und STF	I	
I-18-7	Personalausschussordnung	2016 - 2019		DF (16) 13	DF	I	
I-18-8	Prüfung der Notwendigkeit einer Vereinheitlichung der Verwendung der Begriffe „Schiffsführer“ und „Fahrzeug“ in den drei Verordnungen der ZKR	2018 - 2019			DF	I	
I-18-9	Prüfung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit der Behandlung sozialer Fragen durch die ZKR	2018 - 2019		DF (17) 25	DF in Abstimmung mit STF	II	
I-18-10	Prüfung der Notwendigkeit einer Erwägung der Einführung einer Versicherungspflicht	2018 - 2019		2011-II-8	DF	II	
I-18-11	Prüfung der Notwendigkeit einer Untersuchung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedingungen für die Entschädigung von Frachtführern, die von der Blockade der Wasserstraße betroffen sind	2018 - 2019		2011-II-8	DF	II	

II - Wirtschaftsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO

Aufgaben in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Marktbeobachtung (MB)

Code	Aufgabe	Dauer	Ziel	Grundlage	Behandlung	Priorität	Vision 2018
III-18-1	Sicherstellen der Erfassung und der Kohärenz der Wirtschaftsdaten in Verbindung mit der Binnenschifffahrt in Europa	Ständig	Bereitstellen einer zuverlässigen und zentralisierten Quelle der Beobachtung von Wirtschaftsdaten der Binnenschifffahrt für den Sektor, die nationalen Behörden, die Verbände und die europ. Institutionen	Im Rahmen der Marktbeobachtung wird bereits eine konsequente Arbeit geleistet Es geht um die Fortsetzung und Verbesserung der bestehenden Arbeit (europaweite Abdeckung, Details nach Segmenten...)	ECO	I	→1 →8
III-18-2	Arbeiten in Hinblick auf regelmäßige thematische Berichte zu den Themen, die für die Binnenschifffahrt von Bedeutung sind (Lage des Arbeitsmarktes, Unfälle, Emissionen, Marktstruktur)	Ständig – mindestens ein Bericht pro Jahr	Zusammenstellen der verfügbaren Erkenntnisse zu einem wichtigen Thema, das vom Wirtschaftsausschuss festgelegt werden kann, um einen klaren und prägnanten Bericht zu liefern.	Diese Arten von Berichten wurden bereits erstellt und diese Arbeit kann fortgesetzt werden	ECO	I	→1 →2 →3 →4
III-18-3	Beobachtung der Flotte	Ständig	Bereitstellen einer detaillierten quantitativen und qualitativen Übersicht über die Flotte. Besondere Aufmerksamkeit könnte der Flotte kleiner Schiffe gewidmet werden.	Eine Beobachtung auf nationaler Ebene wird bereits erstellt, die Herausforderung der beiden nächsten Jahre besteht darin, eine höhere Detailschärfe bereitzustellen. Um dieses Ziel zu erreichen, könnten auch JVR- und AIS-Daten ausgewertet werden.	ECO	I	→3 →4 →8
III-18-4	Weiterentwicklung der Kenntnisse über die Fahrgastbeförderung	Ständig	Sicherstellen, dass bei der ZKR ein umfassendes Know-how zur Fahrgastbeförderung gebildet und ausgebaut wird.	Jeder Jahresbericht der MB enthält bereits ein Kapitel zur Fahrgastbeförderung.	ECO	II	→8
III-18-5	Entwicklung von Aktivitäten im Bereich der Vorhersagen	Ständig	Bereitstellen zuverlässiger Informationen zur künftigen Entwicklung des Sektors in den Berichten der Marktbeobachtung. Entwickeln des nötigen Fachwissens, um die Entwicklung des Marktes besser zu verstehen und künftige Tendenzen und Chancen der Binnenschifffahrt zu antizipieren.	Das Sekretariat hat damit begonnen, mehrere ökonometrische Modelle für verschiedene Marktsegmente zu entwickeln.	ECO	II	→5 →8

Code	Aufgabe	Dauer	Ziel	Grundlage	Behandlung	Priorität	Vision 2018	
III-18-6	Entwicklung von Aktivitäten in Verbindung mit der Analyse der Binnenschifffahrt im Multimodalverkehr	Ständig	Erfassen und Analysieren von Daten über andere Verkehrsträger, um die Entwicklung der Lage der Binnenschifffahrt in den Kontext der multimodalen Umgebung zu stellen. Durch diese Arbeit wird es möglich, die Dynamiken der Verkehrsverlagerung besser zu verstehen.	Die neuesten Studien zu den Binnenhäfen oder zum wirtschaftlichen Einfluss der Niedrigwasserperioden haben gezeigt, wie wichtig es ist, sämtliche Verkehrsträger bei den Analysen zu berücksichtigen.	ECO	II	→6	
III-18-7	Organisation einer Arbeitsgruppe mit allen nationalen Statistikämtern	2018	Ziel ist es, die Beziehungen zwischen den nationalen Statistikämtern in Europa zu verbessern.	Die Beziehungen mit EUROSTAT und den nationalen Statistikämtern der Mitgliedstaaten der ZKR sind bereits sehr effektiv. Die Beziehungen zu anderen nationalen Statistikämtern in Europa, die für die MB von großer Bedeutung sind, sind jedoch noch relativ neu und würden von einer solchen Arbeitsgruppe erheblich profitieren.	ECO / COM	I	→1 →8	
III-18-8	Verstärken und Ausbauen der Kommunikationsstrategie	Ständig	Bei der Vorbereitung der MB wird eine enorme Arbeit geleistet, die Verbreitung der Ergebnisse, insbesondere innerhalb des Sektors, bleibt jedoch begrenzt.		ECO/COM	I	→8	
	1) Web: Überlegung zu den beiden Websites der Marktbeobachtung und der Beobachtungsstelle und Entwicklung einer bedarfsgerechten digitalen Kommunikation	2018	Eine Fusion könnte eine klarere Darstellung ermöglichen jedoch sollte zunächst eine Überlegung zur Identifizierung der Inhalte beider Webseiten stattfinden, die beibehalten werden sollen, und um eine aktive Weiterentwicklung der Inhalte zu gewährleisten.				I	→8
	2) Bericht der MB: Sicherstellen der Herausgabe und regelmäßigen Verbreitung der Berichte der MB	Ständig	Es muss sichergestellt sein, dass die Berichte der MB regelmäßig und beständig verbreitet werden.				I	→8
	3) Durchführung einer Leserumfrage	2018/2019	Zur Schaffung einer dynamischen und effektiveren Kommunikation, um die Rückmeldungen des Sektors zu erfassen, könnte der Wirtschaftsausschuss einen Workshop zur wirtschaftlichen Problematik der Binnenschifffahrt organisieren.				II	→8
4) Organisation eines Workshops, welcher der Sektor und die Binnenhäfen angehören, um die Ergebnisse der MB vorzustellen und die Rückmeldungen zu erfassen	II			→8				

Code	Aufgabe	Dauer	Ziel	Grundlage	Behandlung	Priorität	Vision 2018
III-18-9	Fortführen der guten Zusammenarbeit zwischen den Flusskommissionen, Beratern und Verbänden	Ständig	Die MB ist nicht nur ein von der ZKR gelieferter Bericht, im weiteren Sinne ist sie auch das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen der ZKR und den anderen Akteuren der Binnenschifffahrt in Europa. Die ZKR muss als Garant der guten Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren auftreten.	Die ZKR hat bereits Beziehungen zu zahlreichen Akteuren der Binnenschifffahrt in Europa aufgebaut. Mehrere Partner wurden am Jahresbericht für 2017 der MB beteiligt. Diese Partnerschaften müssen fortgesetzt und gleichzeitig weiterentwickelt werden.		I	→1 →8

Aufgaben in Verbindung mit der Entwicklung und Nutzung der Expertenrolle in Wirtschaftsfragen

Code	Aufgabe	Dauer	Ziel	Grundlage	Behandlung	Priorität	Vision 2018
III-18-10	Begleiten der Diskussionen zur Umsetzung und Bewertung von NAIADES II und der Gespräche in Folge der EU-Politik in Hinblick auf die Binnenschifffahrt	Ständig	Der Wirtschaftsausschuss muss die Entwicklungen der Politik von NAIADES II aufmerksam verfolgen und sein Know-how zu den verschiedenen wirtschaftlichen Themen in diesem Kontext nutzen.	Der Wirtschaftsausschuss ist bereits privilegierter Ansprechpartner der DG Move in Hinblick auf NAIADES II, wie auch der Beitrag der ZKR zum Fortschrittsbericht von NAIADES II zeigt. Diese Arbeiten müssen fortgesetzt werden	ECO mit eventueller Unterstützung anderer Ausschüsse	I	
III-18-11	Versammeln der Erkenntnisse und der Experten zu den für die Binnenschifffahrt wichtigen Wirtschaftsthemen. Die Form kann je nach Bedarf variieren (Bericht, Workshop, Anhörung...) <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftliche Auswirkungen von Niedrigwasser • Weitere Ökologisierung der Flotte und Einführung neuer Kraftstoffe und Antriebstechnologien • Struktur und Transparenz des Marktes • Wettbewerbsfähigkeit und Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Kette • Neue Märkte für den Binnenschifffahrtssektor 	2018-2019	Der Wirtschaftsausschuss der ZKR könnte sein langjähriges Fachwissen, die laufenden Arbeiten und seine Verbindungen zu verschiedenen Experten nutzen, um die vorhandenen Erkenntnisse zu verschiedenen Themen zu sammeln. Diese Themen könnten vom Wirtschaftsausschuss bestimmt werden, die großen Themen sind bereits in der Spalte „Aufgaben“ erfasst		ECO mit eventueller Unterstützung anderer Ausschüsse	I	→1 →2 →3 →4 →5 →6

Code	Aufgabe	Dauer	Ziel	Grundlage	Behandlung	Priorität	Vision 2018
III-18-12	Entwickeln der Möglichkeit, eine Folgenabschätzung durchzuführen	2018-2019	Auf der Basis der 2014 durchgeführten Arbeiten [ECO (14) 23] könnte gegebenenfalls eine Folgenabschätzung durchgeführt werden		ECO	II	
III-18-13	Sicherstellen der Zusammenarbeit mit den Universitäten	Ständig	Der Wirtschaftsausschuss muss direkte Verbindungen mit den Universitäten unterhalten, um einen lebendigen und fruchtbaren Austausch sicherzustellen.	Das Sekretariat der ZKR wird ab Oktober 2017 eine Zusammenarbeit mit der Universität von Anvers starten.	ECO/COM	I	

Aufgaben in Verbindung mit der Rolle als Plattform

Code	Aufgabe	Dauer	Ziel	Grundlage	Behandlung	Priorität	Vision 2018
III-18-14	Organisieren eines externen Vortrags in jeder Sitzung des Wirtschaftsausschusses	Ständig	Ziel ist, einmal pro Quartal einer Universität oder einem Akteur des Sektors die Möglichkeit zu geben, den Delegationen ihr / sein Projekt vorzustellen.	Diese Gepflogenheit konnte bereits im Jahr 2017 eingeführt werden	ECO	I	
III-18-15	Repräsentieren der Binnenschifffahrt im Rahmen des Rhein-Alpen-Korridors	Ständig	Sicherstellen, dass die Binnenschifffahrt in den Diskussionen zum Korridor vertreten wird. Eine Ausdehnung auf andere Korridore ist denkbar.	ECO (17) 24	ECO/IEN	I	→6

III - Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES IEN:

Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße, übergreifende Umweltthemen, grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
III-18-1	Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt	1/2018 - 12/2019	Erstellung eines Abschlussberichtes in Abstimmung mit den zuständigen Ausschüssen ¹ .	2011-II-8	IEN/G	I	
III-18-2	Grundlegende Fragen zur nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt einschließlich der Infrastruktur	1/2018 - 12/2019	Grundsätzliche Prüfung der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt und Ableitung möglicher Handlungsempfehlungen für die ZKR	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN	I	

¹ Abhängig von den Aktivitäten des Rechtsausschusses

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
III-18-3	Verfolgung der Arbeiten zur Erstellung eines Konzepts zum „Good Navigation Status“	1/2018 - 12/2019	Auftrag des Beraterkonsortiums für ein Konzept zum Good Navigation Status endet 2017. Ab 2018 ist eine direkte Zusammenarbeit mit DG MOVE zur weiteren Ausgestaltung des Konzepts des Good Navigation Status erforderlich.	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48 IEN (17)m 30, Punkt 6	IEN/G	I	→ 6
III-18-4	Mitwirken an den Arbeiten für multimodale Korridore auf der Ebene der EU	1/2018 - 12/2019	Korridoraktivitäten werden federführend im Wirtschaftsausschuss behandelt. (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4)	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	I	→ 6

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
III-18-5	Organisation eines europäischen Workshops zu Bedarf und Planung von Liegestellen	1/2018 - 12/2019	Ausgeprägtes Wissen über Bedarf und Planung von Liegestellen ist bei der ZKR jedoch nicht in allen übrigen EU Staaten mit Binnenwasserstraßen vorhanden.	IEN (17) 53 = IEN/G (17) 53	IEN/G	II	
III-18-6	Unterstützung der Delegationen bei der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) für das Flussgebiet Rhein	1/2018 - 12/2019	Verfolgung der Aktivitäten im Rahmen der Common Implementation Strategy (CIS) der Europäischen Kommission; Koordinierung von CIS-Aktivitäten mit Auswirkungen auf die Schifffahrt.	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 5
III-18-7	Anpassungen der Wasserstraße und der Rheinschifffahrt an die möglichen Auswirkungen des Klimawandels	1/2018 - 12/2019	Der Statusbericht des Ausschusses wird aktualisiert.	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	I	→ 5 → 8

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
III-18-8	Weitere Angleichung der „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“	1/2018 - 12/2019	Angleichung der Verfahren des Ausschusses zwischen deutsch-französischer Grenzstrecke und übrigen Rhein.	2016-II-17	IEN	II	
III-18-9	Bewertung und Vorbereitung der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	1/2018 - 12/2019	Daueraufgabe	1995-I-29	IEN/G		
III-18-10	Feststellung der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein	1/2018 - 12/2019	Daueraufgabe; Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen zur Abstimmung der Schleusensperrzeiten am Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G		→ 1
III-18-11	Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein	1/2018 - 12/2019	Daueraufgabe; Zusammenstellung aller Maßnahmen am Rhein, die zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein geplant oder in der Umsetzung sind.	IEN (13) 32	IEN/G		→ 6

IV – Polizeiausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES POLIZEIAUSSCHUSSES:

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

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr							
IV-18-1	Evaluierung der Anordnungen vorübergehender Art für Fahrzeuge mit Flüssigerdgas (LNG)-Antriebssystem und Erstellung der Prüflisten für das Bunkern von LNG (Schiff-Schiff und Schiff-Land)	2016 - 2019	Standard für die Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)	Protokoll 2015-I-8 Protokoll 2015-II-15 RP (15) 47A rev.1 add. 1 RP/G (16) 37 RP/G (17) 2	RP/G (RV/G)	II	→ 4
IV-18-2	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form	2016 - 2019	§ 1.11 RheinSchPV	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = RV (15) 71 = MD (15) 5 RP/G (16) 2 = RIS/G (16) 4 RP/G (16) 12 = RIS/G (16) 10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	I	
IV-18-3	Aktualisierung der Empfehlung für einheitliche Bußgelder bei Verstößen gegen die Polizeivorschriften (Bußgeldkatalog)	2016 - 2019		Protokoll 2004-II-19 RP/G (17) 9	RP/G	II	→ 1
IV-18-4	Prüfung bestimmter in verschiedenen Texten der ZKR verwendeten Terminologie	2017 - 2018	RheinSchPV, RheinSchUO, RheinSchPersV	RP/G (17)m 19 prov, Punkt 11.2 RP/G(17) 25 rev.1	RP RP/G IEN STF RV DF	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
IV-18-5	Folgemaßnahmen zur gemeinsamen Tagung mit den Wasserschutzpolizeien (November 2017 - Berlin)	2018 - 2019	RheinSchPV, RheinSchUO, RheinPersV	RP (17) 37 rev. 2 = RP/G (17) 52 rev. 2 = RV (17) 39 rev. 2 = RV/G (17) 28 rev. 2 = STF (17) 32 rev. 2	RP RP/G STF RV	-	
IV-18-6	Modernisierung und Vereinfachung des Wortlauts von Paragraphen der RheinSchPV im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Schiffen	2018 - 2019	§§ 1.10 Nummer 2, 2.01 Nummer 1 Buchstabe d, 2.05 Nummer 1, Anlage 10 RheinSchPV	RP (17) 32 corr. 1 = RP/G (17) 41 corr.	RP/G	I	
IV-18-7	Klarstellung der Bezeichnung von Buhnen	2018 - 2019	§ 5.02 und Anlage 8 RheinSchPV	RP (17)m 28 Punkt 10.3	RP RP/G IEN/G	II	
IV-18-8	Harmonisierung der Listen der mitzuführenden Urkunden zwischen RheinSchPV und RheinSchUO (bzw. ES-TRIN)	2018 - 2019	§ 1.10 RheinSchPV	RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RP RP/G RV	II	
Binnenschifffahrtswirtschaftsdienste							
IV-18-9	Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle Fahrzeuge, die unter die Bestimmungen von § 12.01 der RheinSchPV fallen	2018 - 2019	§ 12.01 RheinSchPV	Protokoll 2007-II-20 RP (17) 55 = RP/G (17) 78 = RIS/G (17) 50	RP/G (RIS/G)	I	→ 1
IV-18-10	Elektronische Meldepflicht – Prüfung der technischen Benennung	2017 - 2018	§ 12.01 Nummer 2 RheinSchPV	Protokoll 2017-I-11 RP (17)m 28, Punkt 4.2	RP/G RIS/G (RP)	I	→ 1
IV-18-11	Aktualisierung der Verwaltungsvereinbarung über den Datenaustausch zwischen den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten	2018 - 2019	§ 12.01 RheinSchPV	Protokoll 1994-I-20 RP (17) 31 = RP/G (17) 40 = RIS/G (17) 29	RP/G (RIS/G)	II	→ 1

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
IV-18-12	Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS-Gerät und einem Kartenanzeigesystem (Inland ECDIS-Gerät im Informationsmodus oder vergleichbares elektronisches Kartenanzeigegerät), einschließlich erneuter Prüfung der Mindestanforderungen an Kartenanzeigesysteme vor dem Hintergrund des Entwurfs für Edition 2.4 des Inland ECDIS-Standards und Ausrüstung der Flotte mit elektronischen Karten und Anzeigesystemen	2016 - 2018	§ 4.07 RheinSchPV und Mindestanforderungen an Inland ECDIS-Systeme im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigegeräte	Protokolle 2013-II-16, 2014-I-11, 12 und 13, 2017-I-11 RP/G (17) 11 corr. 1 = RIS/G (17) 5 corr. 1	RIS/G (RP/G)	I	→ 1
IV-18-13	Folgemaßnahmen nach der Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem	2018 - 2019	RheinSchPV	Protokolle 2013-II-16, 2014-I-11, 12 et 13, 2017-I-11 RP (17) 44 rev.1 = RP/G (17) 62 rev.1 = RIS/G (17) 43 rev.1	RIS/G RP/G	I	→ 1
IV-18-14	Anzeige der Blauen Tafel im Inland ECDIS (M-I.2.6)	2014 - 2019	§ 4.07 RheinSchPV, Anlage 5 des ES-TRIN	Protokoll 2012-I-10 RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2	RIS/G (RP/G, RV/G)	II	
IV-18-15	Permanente Fortentwicklung der RIS-Standards	2016 - 2019	ERI-, VTT-, Inland ECDIS- und NTS-Standard	Protokoll 2012-I-10	RIS/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
IV-18-16	Verfolgung der Entwicklung der automatisierten Navigation (Navigationsunterstützung bis vollautomatische Navigation) und Prüfung eventueller ordnungsrechtlicher Notwendigkeiten	2012 - 2019	ES-TRIN, RheinSchPV	Protokoll 2012-I-10 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G RP/G (RV/G, CESNI/PT)	I	
IV-18-17	Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von anwendungsspezifischen Meldungen (ASM - Application Specific Messages)	2017 - 2019	§ 4.07 RheinSchPV	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32 RIS/G (17) 33 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G (RP/G)	II	→ 1
IV-18-18	Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von Navigationshilfen im Inland AIS (AtoN - Aids to Navigation)	2018 - 2019		RIS/G (17) 34 = RP/G (17) 45 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G	II	→ 1
IV-18-19	Sachstand der Umsetzung und Aktualisierung der RIS-Strategie der ZKR	2016 - 2019		Protokoll 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13	RIS/G	I	→ 1

V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:
Rheinpatente, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
V-18-1	Modernisierung/Flexibilisierung der Vorschriften bezüglich der Schiffsbesatzungen und der Fahr- und Ruhezeiten sowie Vorbereitung einer grundlegenden Reform der Besatzungsvorschriften	2018 - 2019	RheinSchPersV, Besatzungsvorschriften	Beschluss 2016-II-9 Flexibilisierung der Ruhezeiten in Arbeit, Auftrag des PRE-Ausschusses, die Studie TASCs zu verfolgen	STF PRE, CASS, RV, RP, MD, IEN und Arbeitsgruppen	I	→ 2
V-18-2	Anpassung der RheinSchPersV , insbesondere um die Integration der auf CESNI-QP-Standards zu erlauben und die Verordnung sowie die Dienstanweisungen mit der künftigen EU-Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung von Berufsbefähigungen vereinbar zu machen	2018 - 2019	RheinSchPersV, künftige EU-Richtlinie, Dienstanweisungen zur RheinSchPersV		STF ad hoc Arbeitsgruppe „Revision RheinSchPersV“ und STF	I	
V-18-3	Überarbeitung der Vorschriften über die Streckenkunde , ggf. zusätzliche Anerkennungsverfahren	2018 - 2019	RheinSchPersV, künftige EU-Richtlinie, Verwaltungsabkommen		STF , falls erforderlich in Zusammenarbeit mit RP	I	
V-18-4	Erarbeitung von Vorschriften über ein elektronisches Register für Befähigungsnachweise	2018 - 2019	RheinSchPersV, künftige EU-Richtlinie, Verwaltungsabkommen		STF	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Vision 2018
V-18-5	Organisation und Nachbereitung einer Sitzung der Prüfungskommissionen für den Erwerb von Befähigungszeugnissen	2018 - 2019		STF, Europäischer Vertrag	STF, CESNI/QP	II	
V-18-6	Vereinfachung der Veröffentlichung von Anlagen zur RheinSchPersV und von Dienstanweisungen zur RheinSchPersV	2018 - 2019	Dienstanweisungen zur RheinSchPersV		STF	II	
V-18-7	Vereinfachung (und weitere Digitalisierung) der Dienstanweisungen	2018 - 2019	Dienstanweisungen zur RheinSchPersV		STF	Dauer-aufgabe	
V-18-8	Verwaltung der Verwaltungsabkommen und der Anerkennung der Bordbücher, Schifferdienstbücher und ggf. zusätzliche Anerkennungsverfahren	2018 - 2019	Verwaltungsabkommen zu Schiffsführer- und Radarzeugnissen Schifferdienstbüchern Matrosenausbildungen, künftige EU-Richtlinie	Verschiedene Beschlüsse zuletzt 2015-I-11 (Anerkennung der Bordbücher aus Drittstaaten) und 2014-II-11 sowie 2014-II-12 (Anerkennung von Ausbildungen an einer tschechischen und rumänischen Schule)	STF	Dauer-aufgabe	
V-18-9	Vorbereitende Arbeiten für die Einführung von e-SRB, e-Logbooks	2018 - 2019	RheinSchPersV		STF	II	

VI – Untersuchungsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RV:
Technische Schiffssicherheit, Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität ³	Referenz Vision 2018
VI-18-1	Erteilung von Empfehlungen für Gleichwertigkeiten und Abweichungen in Anwendung von § 2.20 der RheinSchUO	2018 - 2019	RheinSchUO, § 2.20		RV/G - RV		
VI-18-2	Aktualisierung des Grundlagenberichts - Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen	2018 - 2019	Grundlagenbericht	2012-II-4 2013-II-10 RV (17) 11 rev. 1 = RV/G (17) 7 rev. 1	RV/G - RV	I	→3
VI-18-3	Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Veröffentlichung neuer Editionen des ES-TRIN und neuer Entwicklungen	2018 - 2019	RheinSchUO		RV/G - RV		
VI-18-4	Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des CESNI, Polizeiausschusses, des Wirtschaftsausschusses und ZKR-Präsidenschaft resultieren können, aufgrund eines besonderen Auftrags oder einer Problemanalyse	2018 - 2019	RheinSchUO		RV/G - RV		

³ Die Aufgaben 1, 3 und 4 sind Daueraufgaben.

PROTOKOLL 11

Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2018-2019

Beschluss

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2018-2019.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2018-2019

ZEITRAUM	GREMIEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Vorsitz 2018/2019	DE	DE	BE	FR	CH	NL	CH	NL	FR

Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2018-2019

ZEITRAUM	GREMIEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Stellv. Vorsitz 2018/2019	BE	BE	DE	NL	FR	BE	DE	DE	CH

PROTOKOLL 12

Rechtsfragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

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

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

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

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

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

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

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

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

Zusatzprotokoll Nr. 6: Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999, in Kraft getreten am 1. November 2011.

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

In der Ratifikation befindliche Protokolle

Zusatzprotokoll Nr. 5: Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003
in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

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

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

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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND ¹	9. März 1999
BELGIEN	
FRANKREICH	
LUXEMBURG ²	8. Juli 1993
NIEDERLANDE ³	16. April 1997
SCHWEIZ ⁴	21. Mai 1997

1 Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte :

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

Erklärung :

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

2 Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

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

Erklärung:

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar. Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

3 Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt:

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

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

Erklärung:

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

4 Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte:

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

Erklärung:

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

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Das Übereinkommen lag vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf.

Das Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt erfolgt, zu dem vier Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben.

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Belgien	27. September 2012	-
Bulgarien		
Deutschland	11. Juli 2013	-
Frankreich	27. September 2012	-
Luxemburg	27. September 2012	25. September 2014
Niederlande	29. November 2012	-
Österreich		
Polen	3. Dezember 2013	
Schweiz		
Serbien	18. Juni 2013	18. Juni 2013
Slowakei		

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)

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

Am 22. Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und dessen Anwendungsbestimmung gefasst - Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) (Beschluss CDNI 2017-I-4).

Änderungen dieses Übereinkommens bedürfen der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Vertragsparteien. Sie treten gemäß Artikel 19 Absatz 4 CDNI am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Verwahrer in Kraft.

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

Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe)

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Deutschland		
Belgien		
Frankreich		
Luxemburg		
Niederlande		
Schweiz		

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

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

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn: 7. Mai 2002

Luxemburg: 25. März 2004

Rumänien: 3. April 2004

Schweiz: 19. Mai 2004⁵

Kroatien: 7. Dezember 2004

Tschechische Republik: 14. November 2005

Bulgarien: 19. April 2006

Niederlande: 20. Juni 2006

Russland: 11. April 2007

Frankreich: 11. Mai 2007

Deutschland: 10. Juli 2007

Slowakei: 27. November 2007

Moldau: 21. April 2008

Belgien: 5. August 2008

Serbien: 10. Juni 2010⁶

Ukraine: 17. April 2014

5 Abgegebene Erklärung der Schweiz

Erklärung zu Artikel 30 Absatz 1: Die Schweiz wendet das Übereinkommen nicht auf ihre nationalen Wasserstraßen einschließlich Grenzgewässer an, mit Ausnahme des Rheins zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfelden.

Erklärung zu Artikel 31 Buchstabe a: Die Schweiz wendet das Übereinkommen auch auf die Beförderung von Gütern auf dem Rhein zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfelden an.

6 Abgegebene Erklärungen Serbiens

Serbien erklärt gemäß Artikel 31 Buchstabe a, dass es die Vorschriften des Übereinkommens auf Transportverträge anwendet, nach denen sich der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort im Hoheitsgebiet der Republik Serbien befinden.

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

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, in Kraft getreten am 29. Februar 2008.

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

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

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

Russische Föderation: Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande: Annahme am 30. April 2003

Ungarn: Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich: Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien: Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg: Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland: Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau: Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich: Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien: Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien: Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei: Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien: Beitritt am 6. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

Belgien: Beitritt am 17. Juni 2014

PROTOKOLL 14

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das erste Halbjahr 2017.

Anlage

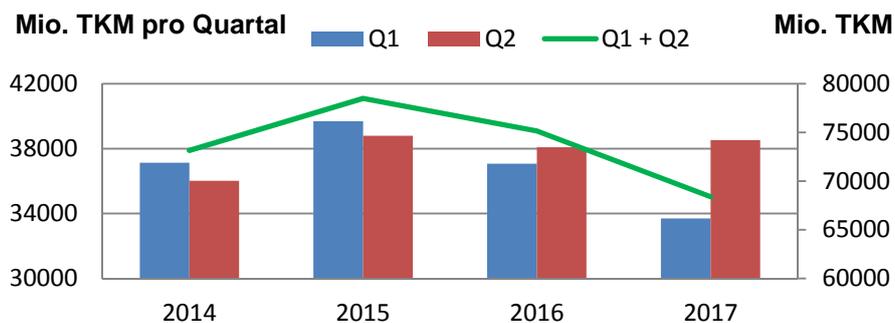
Anlage zu Protokoll 14

Das Tempo des Wirtschaftswachstums in Europa zu Beginn des Jahres überstieg die Erwartungen. Parallel zu den steigenden internationalen Handelszahlen legte das Wachstum der Industrieproduktion seit Anfang 2017 rasch zu: Im ersten Quartal 2017 lag die Wachstumsrate gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei 2 %, im zweiten Quartal 2017 bei 3 % und im dritten Quartal 2017 bereits bei 4 %.

Begünstigt durch diesen makroökonomischen Aufschwung erreichte die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in Europa⁷ im **zweiten Quartal 2017** 38,5 Mrd. TKM, verglichen mit 38,0 Mrd. TKM im **zweiten Quartal 2016**. Dies stellt eine Wachstumsrate im Vergleich zu Vorjahr von **+1,2 %** dar, fast halb so hoch wie das Wachstum in der Industrieproduktion. Die Wachstumsrate zwischen dem **ersten Quartal 2017 und dem zweiten Quartal 2017** betrug **+14 %**.

Aufgrund eines schwachen ersten Quartals 2017 (wegen der niedrigen Wasserstände und Eisvorkommen in vielen Teilen Europas), lag die Verkehrsleistung im **ersten Halbjahr 2017 4 % unter** dem Niveau des **ersten Halbjahrs 2016**. Der Grund für diesen Rückgang hängt mit den schwierigen Wetterbedingungen des Winters 2017 zusammen (niedrige Wasserstände, Eis im Donauraum), die im ersten Quartal 2017 zu hohen Frachtverlusten führten.

Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in Europa nach Quartal und Halbjahr (2014-2017)



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Eurostat und nationalen Statistikämtern

Auf dem **traditionellen Rhein** erreichte die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in Europa 10,1 Mrd. TKM im **zweiten Quartal 2017**, verglichen mit 9,9 Mrd. TKM im **zweiten Quartal 2016 (+1,7 %)**. Die Wachstumsrate zwischen dem **ersten Quartal 2017 und dem zweiten Quartal 2017** betrug **+11,3 %**. Auch hier war das Halbjahresergebnis (19,1 Mrd. TKM) 5 % niedriger als der Vorjahreswert, infolge des Niedrigwassers, das im ersten Quartal 2017 zu einem geringeren Beladungsgrad der Schiffe führte.

Die Zuflüsse des traditionellen Rheins (Main, Mosel, Saar, Neckar) machen 12 % der Verkehrsleistung im Rheingebiet in Deutschland aus (Main: 5 %, Mosel: 5 %, Saar: 1 %, Neckar: 1 %). In den ersten beiden Quartalen 2017 lag der Verkehr auf der Mosel um 3 % niedriger, auf dem Main um 4 % niedriger als ein Jahr zuvor. Auf beiden Flüssen war die Entwicklung im zweiten Quartal 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum jedoch wesentlich positiver: Anstieg um 7 % auf der Mosel und um 45 % auf dem Main. Die zehn größten **Rheinhäfen** (Duisburg, Köln, Mannheim, Straßburg, Ludwigshafen, Neuss, Karlsruhe, Basel, Mulhouse, Krefeld) verzeichneten einen Schiffsverkehr von 57 Mio. Tonnen im ersten Halbjahr 2017, im Vergleich zu 60 Mio. Tonnen im selben Zeitraum 2016. Dies bedeutete einen Rückgang von **5 %**.

⁷ Europa umfasst hier die EU plus die Schweiz und Serbien

Beim **Containerverkehr** war in den zehn größten Rheinhäfen im ersten Halbjahr 2017 ein Rückgang der beförderten Mengen gegenüber dem ersten Halbjahr 2016 zu beobachten (**-13 %**). Diese Entwicklung ist vor allem auf die niedrigen Wasserstände im ersten Quartal 2017, aber auch auf logistische Probleme (Verzögerungen) beim Containerumschlag in großen Seehäfen wie zum Beispiel Rotterdam zurückzuführen. Eine positive Ausnahme bildete der Hafen Duisburg, er setzte seinen Aufwärtstrend allen Schwierigkeiten zum Trotz fort, indem er seinen wasserseitigen Containerumschlag (in TEU) im ersten Halbjahr um 7 % steigerte (= 270 000 TEU).

PROTOKOLL 15

Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) errichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses bestehen u. a. in der Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen werden.
2. In seiner Sitzung am 26. November 2015 in Den Haag hat der CESNI eine erste Ausgabe 2015/1 des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) angenommen. Die in diesem Standard enthaltenen einheitlichen technischen Vorschriften gewährleisten die Sicherheit der Binnenschiffe. Der Standard steht in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch) zur Verfügung und beinhaltet die Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung („RheinSchUO“) in harmonisierter Form.

In seiner Sitzung am 6. Juli 2017 in Straßburg hat der CESNI die Ausgabe 2017/1 des ES-TRIN angenommen. Diese Ausgabe enthält gegenüber dem ES-TRIN 2015/1 verschiedene Änderungen.

Der ES-TRIN ist *per se* nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die Europäische Union, weitere internationale Organisationen oder Drittländer in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen.

3. Die ZKR und die EU planen eine koordinierte Inkraftsetzung des ES-TRIN 2017/1 mit Wirkung zum 7. Oktober 2018 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen.

Mit diesem Beschluss beschließt die ZKR eine Anpassung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“), um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen. Aufgrund dessen werden mehrere Paragraphen und Anlagen der RheinSchPersV geändert und durch diesen Verweis ersetzt.

4. Die RheinSchPersV enthält derzeit mehrere detaillierte Verweise auf die Paragraphen der RheinSchUO, deren Inhalt in den ES-TRIN-Standard überführt wird. Die RheinSchPersV muss folglich angepasst werden, damit die Relevanz dieser Verweise erhalten bleibt.
5. Mit den Beschlüssen 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15 beschließt die ZKR eine Anpassung der RheinSchUO, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung („RheinSchPV“) und der RheinSchPersV, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen.
6. Im Folgenden werden die Ergebnisse 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 RheinSchPersV weist derzeit mehrere detaillierte Verweise auf die Paragraphen der RheinSchUO auf, deren Inhalt in den ES-TRIN-Standard überführt wird (siehe Beschluss 2017-II-20).

Diese Änderung dient der Anpassung der RheinSchPersV, um die Relevanz dieser Verweise zu erhalten und Rechtskontinuität bezüglich der in einigen Paragraphen der RheinSchPersV geregelten Verpflichtungen zu gewährleisten.

Nachfolgend sind die Eckpunkte und Grundsatzentscheidungen aufgeführt, die sich auf die Arbeiten des Untersuchungsausschusses stützen und den Zusammenhang der Verordnungen der ZKR mit dem ES-TRIN erläutern:

1. Der Ersatz der Verweise auf die „Fahrtauglichkeitsbescheinigung“ durch den Verweis auf das „Binnenschiffszeugnis“ stellt das zentrale Element der Änderung der RheinSchPersV dar. Fahrtauglichkeitsbescheinigungen nach § 1.01 Nummer 37 RheinSchPersV umfassen das Schiffsattest oder Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe. Binnenschiffszeugnisse umfassen nach der Definition des Artikel 1.01 Nummer 12.4 ES-TRIN sowohl Rheinschiffsatteste als auch Unionszeugnisse für Binnenschiffe.

In Analogie zur RheinSchUO und zur RheinSchPV wird ein „fester“ Verweis auf die neueste Edition des ES-TRIN vorgesehen. Die Aktualisierung dieses Verweises erfolgt durch Beschluss der ZKR.

In § 1.01 der RheinSchPersV sollte folgende Begriffsbestimmung aufgenommen werden:

„40. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe, Ausgabe 2017/1⁸. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

2. Die RheinSchPersV verweist auch in Zukunft noch auf die RheinSchUO, zum Beispiel bei dem Verweis auf Untersuchungskommissionen nach § 2.01 RheinSchUO oder bei Bordbüchern für Schiffe, die über ein gemäß Anlage O zur RheinSchUO auf dem Rhein anerkanntes Unionszeugnis verfügen. Die Struktur der RheinSchUO und insbesondere die Struktur des Kapitels 2 RheinSchUO werden beibehalten. Die Kapitel der RheinSchUO, deren Inhalt durch den ES-TRIN abgedeckt ist, werden gestrichen. Die Verfahrensvorschriften werden in der RheinSchUO belassen.
3. Bei den Bestimmungen zur Ausrüstung von Schiffen, die mit Mindestbesatzung gefahren werden, in § 3.14 RheinSchPersV schlägt das Sekretariat vor, keinen ausdrücklichen Verweis auf die Artikel 31.02 und 31.03 ES-TRIN vorzunehmen, sondern die inhaltsgleiche Regelung der Personalverordnung beizubehalten. Dafür spricht, dass § 3.14 Nummer 1 RheinSchPersV eine Regelung über die Mindestbesatzung von Schiffen trifft, die in ES-TRIN nicht getroffen wird. Außerdem können so weitere Anpassungen bei den Verweisen auf die Ausrüstungsstandards S1 und S2 in der RheinSchPersV vermieden werden.
4. Zusätzlich zu den durch die Arbeiten an ES-TRIN veranlassten Änderungen schlägt das Sekretariat vor, gleichzeitig eine Anpassung der Anlage D8 Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Radarpatentes vorzunehmen. Dort findet sich unter dem Punkt 2.7 noch ein Eintrag „Unterschiede zwischen herkömmlichen Sichtgeräten und Tageslichtsichtgeräten“. Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden, sind seit Ende 2011 nicht mehr zugelassen, so dass der Umgang mit ihnen nicht mehr Bestandteil der Prüfung sein sollte. Daher kann der Eintrag Nummer 2.7 in der Anlage D8 komplett entfallen.

⁸ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2017/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2017-II-1 vom 6. Juli 2017.

5. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der RheinSchPersV muss mit dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 abgestimmt werden, damit die Bestimmungen des ES-TRIN auf rheinischer und EU-Ebene gleichzeitig am 7. Oktober 2018 anwendbar werden.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine mögliche Alternative wäre ein dynamischer Verweis auf den ES-TRIN, d. h. ohne Nennung der Ausgabe.

Um mögliche Auswirkungen des Inhalts des ES-TRIN auf die Bestimmungen der RheinSchPersV überprüfen zu können, wurde analog zur Änderung der RheinSchUO einem statischen Verweis auf den ES-TRIN, d. h. mit Nennung der Ausgabe, der Vorzug gegeben.

Folgen dieser Änderungen

In § 1.01 der RheinSchPersV wird eine Begriffsbestimmung für den ES-TRIN mit ausdrücklicher Nennung der Ausgabe (2017/1) aufgenommen.

Die detaillierten Verweise auf Paragraphen der RheinSchUO, deren Inhalt in den ES-TRIN überführt wird, werden in folgenden Paragraphen und Anlagen aktualisiert: §§ 3.13 Nummer 1, 3.14 Nummer 1, 3.14 Nummer 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nummer 2, 3.17 Nummer 2, Anmerkung Nummer 2, 3.18 Nummer 3, 3.19 Nummer 3, 5.06, 5.10 Nummer 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nummer 1, Anlage D7 Punkt 1.3 sowie Anlage E2 Punkt 1.1.

Im Rahmen dieser Änderungen sollte auch der Inhalt des Prüfungsprogramms für den Erwerb eines Radarpatentes in Anlage D8 der RheinSchPersV geändert werden. Punkt 2.7 der Anlage der RheinSchPersV wird gestrichen. Kenntnisse über die Unterschiede zwischen herkömmlichen Sichtgeräten und Tageslichtsichtgeräten sind nicht mehr erforderlich. Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden, sind seit Ende 2011 nicht mehr zugelassen, sodass ihre Nutzung nicht mehr Bestandteil der Prüfung sein sollte. Daher kann der Eintrag Nummer 2.7 in Anlage D8 vollständig entfallen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich. Dies würde zu rechtlichen Unsicherheiten führen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

unter Hinweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2017/1, angenommen am 6. Juli 2017 durch den CESNI,

beschließt die in der Anlage abgedruckten Änderungen der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein.

Die Änderungen treten am 7. Oktober 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 15

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 37 wird wie folgt gefasst:

„37. „Binnenschiffszeugnis“ ein Schiffsattest oder Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe;“.

b) Nach Nummer 39 wird folgende Nummer 40 angefügt:

„40. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe, Ausgabe 2017/1⁹. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.“

2. § 3.13 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Auf jedem Schiff ist im Steuerhaus ein Bordbuch nach dem Muster der Anlage A1 mitzuführen, ausgenommen auf Schlepp- und Schubbooten, die nur in Häfen verkehren, auf unbemannten Schubleichtern, Behördenfahrzeugen und Sportfahrzeugen. Dieses Bordbuch ist entsprechend der darin enthaltenen Anleitung auszufüllen. Verantwortlich für das Mitführen des Bordbuches und für die Einträge ist der Schiffsführer. Das erste Bordbuch, das mit der Nummer 1, dem Namen des Schiffes und dessen einheitlicher europäischer Schiffsnummer (ENI) oder dessen amtlicher Schiffsnummer zu versehen ist, muss von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens aufgrund der Vorlage eines gültigen Binnenschiffszeugnisses ausgestellt sein.

Auf Schiffen, die über ein gemäß Anlage O zur RheinSchUO auf dem Rhein anerkanntes Gemeinschaftszeugnis verfügen, kann statt des von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens ausgestellten Bordbuches ein von einer zuständigen Behörde eines Drittstaates ausgestelltes und von der ZKR anerkanntes Bordbuch mitgeführt werden. Anerkannte Bordbücher sind in mindestens einer der Amtssprachen der ZKR zu führen.

Die zuständigen Behörden für die Ausstellung von auf dem Rhein gültigen Bordbüchern ergeben sich aus Anlage A1a“.

3. § 3.14 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Unbeschadet der Bestimmungen des ES-TRIN müssen Motorschiffe, Schubboote, Schubverbände und Fahrgastschiffe, die mit der nach diesem Abschnitt vorgeschriebenen Mindestbesatzung gefahren werden sollen, einem der nachfolgenden Ausrüstungsstandards genügen:“

⁹ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2017/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2017-II-1 vom 6. Juli 2017.

b) Nummer 1.1 Buchstabe j wird wie folgt gefasst:

„j) Die im Binnenschiffszeugnis eingetragenen Schleppwinden müssen motorisiert sein.“

c) Nummer 1.1 Buchstabe m wird wie folgt gefasst:

„m) Die nach Artikel 6.01 Nr. 1 des ES-TRIN erforderlichen Einrichtungen müssen aus dem Steuerstand fernbedient werden können.“

d) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Erfüllung oder Nichterfüllung der Vorschriften nach Nummer 1.1 oder 1.2 wird von der Untersuchungskommission in dem Binnenschiffszeugnis durch einen Vermerk in Ziffer 47 bescheinigt.“

4. § 3.17 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Mindestbesatzung der Dampf-Tagesausflugsschiffe umfasst:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1 oder S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 501 bis 1000	Schiffsführer	1	1	2	2	3	3
		Steuermann	1	1	-	-	-	-
		Bootsmann	1	1	1	1	1	1
		Matrose	1	-	1	-	1	-
		Leichtmatrose	-	1	-	1	-	1
	Maschinist ²⁾	2	2	2	2	3	3	
2	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 1001 bis 2000	Schiffsführer	2 oder 2	2	2	2	3	3
		Steuermann	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann	-	1	-	1	-	1
		Matrose	3	2	3	1	3	1
		Leichtmatrose	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾
	Maschinist ²⁾	3	3	3	3	3	3	

¹⁾ Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.

²⁾ Ob Maschinisten erforderlich sind, bestimmt die Untersuchungskommission und trägt es in Nummer 52 des Binnenschiffszeugnisses ein

5. § 3.18 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Das zusätzlich erforderliche Besatzungspersonal wird von der Untersuchungskommission im Binnenschiffszeugnis unter der Nummer 47 vermerkt.“

6. § 3.19 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die Untersuchungskommission nimmt im Binnenschiffszeugnis unter der Nummer 48 die entsprechenden Eintragungen vor.“

7. § 5.06 wird wie folgt gefasst:

**„§ 5.06
Atenschutzgeräteträger**

Der Atemschutzgeräteträger muss mindestens 18 Jahre alt sein und die erforderliche Eignung besitzen, um die Atemschutzgeräte nach Artikel 19.12 Nr. 10 Buchstabe a des ES-TRIN, zur Rettung von Personen, benutzen zu können. Diese gilt als vorhanden, wenn die betreffende Person die Tauglichkeit und die Befähigung nach Maßgabe der nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten oder Belgiens nachweist und regelmäßig nach Maßgabe des § 5.07 fortgebildet worden ist."

8. § 5.10 Nummer 1 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„1. Über die Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung hinaus hat der Schiffsführer
a) den Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt mit der Sicherheitsrolle und dem Sicherheitsplan nach Artikel 19.13 ES-TRIN vertraut zu machen;“

9. Anlage A1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Laufende Nummer
Das erste Bordbuch eines jeden Schiffes muss von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens aufgrund der Vorlage eines gültigen Binnenschiffszeugnisses ausgestellt sein.
Die nachfolgenden Bordbücher können von allen zuständigen Behörden eines Rheinuferstaates oder Belgiens mit der folgenden Nummer nummeriert und ausgegeben werden, gemäß § 3.13 Nr. 2 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Bordbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Bordbuch muss unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet und dem Schiffsführer zurückgegeben werden. Das ungültig gezeichnete Bordbuch ist während sechs Monaten nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.“

10. Anlage D7, Nummer 1.3 wird wie folgt gefasst:

"

1	2	3	4	5	6	7
Nr.	Prüfungsstoff		A	B	C	D
1.3	Rheinschiffsuntersuchungsordnung und Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe					
	Aufbau und Inhalt	2	x	x	x	x
	Inhalt des Binnenschiffszeugnisses	2	x	x	x	x

"

11. In Anlage D8 wird Nummer 2.7 gestrichen.

12. Anlage E2 Nummer 1.1 wird wie folgt gefasst:

„1.1 Gesetzgebung in Bezug auf Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen (ADN, RheinSchPV, RheinSchUO, Richtlinie (EU) 2016/1629 und ggf. neue Entwicklungen)“.

PROTOKOLL 16

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)

1. Nach § 1.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gilt das Prinzip, dass „[j]edes Fahrzeug sowie jeder Schwimmkörper unter der Führung einer hierfür geeigneten Person stehen [muss]. Diese wird als „Schiffsführer“ bezeichnet. Seine Eignung gilt als vorhanden, wenn er
 - ein Rheinpatent für die betreffende Fahrzeugart und -größe und die zu durchzufahrende Strecke,
 - ein anderes nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zugelassenes oder
 - ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis für die Fahrzeugart und -größe besitzt.

Bei als gleichwertig anerkannten Zeugnissen muss er auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein geforderte Streckenzeugnis besitzen.“

2. Die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein schreibt im Hinblick auf die Besatzung vor, dass sich in der jeweiligen Betriebsform ausreichend qualifiziertes Personal an Bord befinden muss. Sobald eine Betriebsform zulässt, dass ein Fahrzeug so lange ununterbrochen in Fahrt ist, dass der Schiffsführer seine Mindestruhezeit einnehmen muss, um nicht seine „Eignung“ wegen Übermüdung einzubüßen, arbeitet die Besatzungstabelle mit dem zweiten Schiffsführer. Dies bedeutet, dass sich beide Schiffsführer ablösen, so dass auch das in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung verankerte Prinzip des allein verantwortlichen Schiffsführers gewahrt bleibt. Wer von mehreren Patentinhabern zu welchem Zeitpunkt verantwortlicher Schiffsführer ist, dokumentiert die Eintragung im Bordbuch.
3. Die Berufungskammer der ZKR hat am 7.12.2015 in ihrem Urteil Nr. 501 B – 5/15 entschieden, dass alle Schiffsführer, d. h. auch die nicht diensttuenden Schiffsführer, die erforderliche Streckenkunde für sämtliche zu durchzufahrenden Strecken auf der aktuellen Reise haben müssen. Diese Verpflichtung gilt folglich auch für den Schiffsführer, der während der Fahrt durch diesen Streckenabschnitt Pause macht.
4. In der Praxis wurde der derzeitige § 1.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung stets dahin ausgelegt, dass nur eine Person in der Verantwortung des Schiffsführers zu stehen hat, um die Eindeutigkeit der Befehlslage an Bord sicherzustellen. Diese Auslegung besagt auch, dass lediglich diese Person die erforderliche Streckenkenntnis für den aktuell durchfahrenen Bereich haben muss.
5. Die Auslegung durch das Urteil der Berufungskammer führt dazu, dass in der Schifffahrt ein Mehrbedarf an qualifiziertem Personal notwendig wird. Jedoch besteht weder aus schiffahrtspolizeilicher noch aus besatzungsrechtlicher Sicht die Notwendigkeit, vom zweiten Schiffsführer eine potentielle Einsatzfähigkeit für die gesamte Strecke zu verlangen. Tatsächlich kennt weder die RheinSchPV noch die RheinSchPersV eine Redundanz zur Vermeidung von außergewöhnlichen Gefahrensituationen (Krankheit, Tod des Schiffsführers). Wäre dies der Fall, wäre auch in der Betriebsform A1 ein zweiter Schiffsführer vorgesehen. Die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein verlangt jedoch lediglich, dass beim Ausfall des geeigneten Schiffsführers sofort die Fahrt einzustellen ist (Umkehrschluss aus § 2.02 Nummer 1 RheinSchPersV).

In der Praxis heißt das, dass Ersatz angefordert werden und das Fahrzeug bis dahin an der nächstgelegenen sicheren Stelle außerhalb der Fahrrinne ständig machen oder ankern muss, um auf Hilfe zu warten.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagene Änderung eingehen soll

Die Änderung dient der Klarstellung von § 1.02 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung infolge des Urteils der Berufungskammer vom 7.12.2015. Ziel ist es, diese Bestimmung mit der in der Praxis üblichen Auslegung, welche die Sicherheit der Schifffahrt nicht beeinträchtigt, in Einklang zu bringen.

Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung

Eine mögliche Alternative wäre, § 1.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung nicht zu ändern und die Auslegung der Berufungskammer der ZKR in ihrem Urteil vom 7.12.2015 somit zu sanktionieren. Dies würde dazu führen, dass alle sich an Bord befindenden Schiffsführer eines Fahrzeugs die erforderliche Streckenkenntnis für den aktuell durchfahrenen Bereich haben müssten.

Folgen dieser Änderung

Die neue Nummer 1 des § 1.02 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gewährleistet einen der Praxis entsprechenden Wortlaut, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderung

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings müssten dann zusätzliche Schiffsführer mit einschlägigen Streckenkenntnissen eingestellt werden, ohne dass die Sicherheit der Schifffahrt entscheidend verbessert würde. Solche Schiffsführer sind derzeit auf dem Arbeitsmarkt nicht verfügbar.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in Kenntnis des Urteils Nr. 501 B–5/15 der Berufungskammer der Zentralkommission vom 7.12.2015,

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

in dem Bewusstsein, dass die Anpassung der Vorschriften für die Schiffsführer eine Maßnahme zur Klarstellung ihrer Pflichten darstellt,

in dem Bestreben, die notwendigen Konsequenzen aus dem oben genannten Urteil zu ziehen,

nach Anhörung des Schifffahrtsgewerbes,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 1.02 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Juni 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 16

1. § 1.02 Nummer 1 wird folgender Satz angefügt:

„Sind nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein mehrere Schiffsführer für das Fahrzeug vorgeschrieben, benötigt nur der Schiffsführer, unter dessen Führung das Fahrzeug steht, ein Streckenzeugnis für den betreffenden Streckenabschnitt.“

PROTOKOLL 17

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)

1. Der in vielen Städten am Rhein zu beobachtende Trend hin zum „Wohnen am Wasser“ und die zunehmende Intoleranz der Bürger gegenüber Lärm und Schadstoffen führen zunehmend zu Problemen im ruhenden Verkehr. Ohne eine Möglichkeit zur Regelung der Nutzung dieselbetriebener, bordeigener Stromgeneratoren sind der Bestand von bestehenden Liegestellen und die dringend erforderliche Realisierung zusätzlicher Liegestellen am Rhein gefährdet. Da Liegestellen zwingend erforderlich sind, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, besteht Handlungsbedarf.
2. Einige Staaten wollen daher an bestimmten Liegestellen Anschlussstellen für die Stromversorgung an Land einrichten. In diesem Fall könnte das Stillliegen nur erlaubt werden, wenn der Schiffsführer sein Schiff an das Landstromnetz anschliesse. Eine solche Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom würde zum Erhalt der bestehenden Liegemöglichkeiten in Wohngebieten beitragen.
3. Die ZKR möchte den lokal zuständigen Behörden Rahmenvorschriften zur Verfügung stellen, die den Herausforderungen der Binnenschiffahrt und den Erwartungen der Anwohner von Liegestellen Rechnung tragen. Aufgrund dieser Rahmenvorschriften können Fahrzeuge, die eine Liegestelle belegen, zum Anschluss an das Landstromnetz verpflichtet werden. Dabei wird die Situation berücksichtigt, dass ein stillliegendes Schiff seinen eigenen Energiebedarf vollständig mittels anderer Formen der Stromversorgung als durch Landstrom, die keine Geräusche sowie keine gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel verursachen, decken kann.. Um eine ordnungsgemäße Information des Schiffsführers zu gewährleisten und eine einheitliche Kennzeichnung am Rhein sicherzustellen, wird ein neues Tafelzeichen geschaffen.
4. Mit Beschluss 2017-I-10 wurde in § 7.06 RheinSchPV bereits eine neue Nummer 3 eingefügt, die alle Fahrzeuge verpflichtet, sich an Liegestellen, bei denen das Tafelzeichen B.10 (Anlage 7 der RheinSchPV) aufgestellt ist, an einen betriebsbereiten Landstromanschluss anzuschließen und ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie während des Stillliegens daraus zu decken. Diese Änderung tritt am 1. Juni 2018 in Kraft.

Wie sich gezeigt hat, wird die Kodifizierung B.10 zur Bezeichnung des besagten Tafelzeichens von einigen Mitgliedstaaten bereits anderweitig verwendet. Der vorliegende Beschluss zielt daher darauf ab, den Beschluss 2017-I-10 aufzuheben und Rahmenvorschriften vorzuschlagen, die den vorgenannten Zielen entsprechen.

5. Im Folgenden werden die Ergebnisse 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 Änderungen dienen in erster Linie der Ergänzung des § 7.06 der RheinSchPV, um Rahmenvorschriften zu schaffen, aufgrund derer Fahrzeuge verpflichtet werden können, sich an einen Landstromanschluss anzuschließen und ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie daraus zu decken. Einige Staaten haben festgestellt, dass es immer schwieriger wird, in dicht besiedelten Wohngebieten attraktive Liegestellen für Güterschiffe zu erhalten, da der Widerstand gegen die Lärm- und Abgasemissionen zunimmt.

In zweiter Linie soll mit den Änderungen sichergestellt werden, dass am Rhein eine einheitliche Kennzeichnung verwendet wird. Dazu wird für diese Verpflichtung durch Ergänzung der Anlage 7 eine neue Gebotstafel B.12 geschaffen. Die Verpflichtung kann außerdem durch Anbringung eines zusätzlichen Schildes unter dem Tafelzeichen eingeschränkt werden. Zum Beispiel könnte die Verpflichtung, wie vom Gewerbe gewünscht, bei kurzzeitigem Stillliegen keine Anwendung finden.

Die Änderungen sehen zudem Vorschriften vor, aufgrund derer unter bestimmten Bedingungen keine Verpflichtung zum Anschluss besteht.

Ob ein Tafelzeichen aufgestellt wird oder nicht, entscheiden die lokal zuständigen Behörden unter der Voraussetzung, dass ein Landstromanschluss zur Verfügung steht und diese Behörden eine Anschlusspflicht im Interesse der Lärm- und Schadstoffminimierung für geboten erachten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Möglichkeit wäre, auf die Schaffung von Rahmenvorschriften zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden am Erlass einer solchen Verpflichtung jedoch nicht hindern. Die Folge wäre eine uneinheitliche Kennzeichnung, was einer ordnungsgemäßen Information des Schiffsführers abträglich wäre.

Eine weitere Möglichkeit wäre, keine Ausnahmen zu dieser Verpflichtung zu gestatten. Da es sich um eine neue Verpflichtung handelt, ist bei der Umsetzung jedoch eine gewisse Flexibilität erforderlich, um insbesondere die Akzeptanz des Gewerbes sicherzustellen.

Folgen dieser Änderungen

Die neue Nummer 3 des § 7.06 eröffnet somit die Möglichkeit, ein Fahrzeug, das eine Liegestelle belegt, zum Anschluss an das Landstromnetz zu verpflichten, um seinen gesamten Bedarf an elektrischer Energie daraus zu decken. In der Konsequenz müsste das Fahrzeug seinen Motor nicht mehr laufen lassen, um sich mit elektrischer Energie zu versorgen.

Die neue Nummer 4 des § 7.06 eröffnet ihrerseits einem Fahrzeug, das sich an eine Liegestelle begibt, die Möglichkeit, sich nicht an einen Landstromanschluss anzuschließen. Dies unter der Bedingung, dass es seinen eigenen Energiebedarf während des Stillliegens vollständig mittels anderer Formen der Stromversorgung, die keine Geräusche sowie keine gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel verursachen, decken kann.

Mit der neuen Gebotstafel B.12 können die lokal zuständigen Behörden den Schiffsführer über diese Verpflichtung informieren. Durch Anbringung eines zusätzlichen Schildes unter dem Tafelzeichen können bei Bedarf weitere Ausnahmen vorgesehen werden, die nicht unter die neue Nummer 4 des § 7.06 fallen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden am Erlass einer solchen Verpflichtung jedoch nicht hindern. Die Folge wäre eine uneinheitliche Kennzeichnung, was einer ordnungsgemäßen Information des Schiffsführers abträglich wäre.

Außerdem soll den lokal zuständigen Behörden mit diesen Änderungen eine Lösung angeboten werden, die über ein bloßes Verbot des Lauflassens des Motors (oder der Nutzung bord-eigener Stromaggregate) während des Stillliegens hinausgeht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf die von der Zentralkommission beschlossene Vision 2018, die eine Verbesserung der Bedingungen vorsieht, die es der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt erlauben, ihre gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel zu verringern,

in dem Bestreben, das Image der Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger zu fördern,

mit dem Ziel, die Auswirkungen der Binnenschifffahrt auf die Umwelt zu verringern,

in dem Bestreben, eine einheitliche Kennzeichnung am Rhein sicherzustellen,

mit dem Ziel, die Nutzung von Landstrom an Liegestellen zu fördern,

in dem Wunsche, die Nutzung umweltfreundlicherer elektrischer Energiequellen an Bord zu fördern,

in enger Abstimmung mit dem Gewerbe,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

hebt ihren Beschluss 2017-I-10 auf,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen des § 7.06 und der Anlage 7 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 17

1. § 7.06 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 wird wie folgt angefügt:

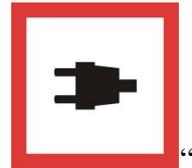
„3. An Liegestellen, bei denen das Tafelzeichen B.12 (Anlage 7) aufgestellt ist, sind alle Fahrzeuge verpflichtet, sich an einen betriebsbereiten Landstromanschluss anzuschließen und ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie während des Stillliegens daraus zu decken. Ausnahmen vom Gebot nach Satz 1 können auf einem rechteckigen weißen zusätzlichen Schild angegeben werden, das unterhalb des Tafelzeichens B.12 angebracht ist.“

b) Nummer 4 wird wie folgt angefügt:

„4. Nummer 3 findet keine Anwendung auf Fahrzeuge, die während des Stillliegens ausschließlich eine Energieversorgung nutzen, welche keine Geräusche sowie keine gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel verursacht.“

2. In der Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt B wird nach dem Tafelzeichen B.11 das folgende Tafelzeichen B.12 eingefügt:

„**B.12** Gebot zur Nutzung von Landstromanschlüssen
(§ 7.06 Nr. 3)



PROTOKOLL 18

Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem

1. Zur Verbesserung der Sicherheit der Rheinschifffahrt und im Bestreben, den Schiffsführern zusätzliche Informationen an die Hand zu geben, hat die ZKR mit Wirkung zum 1. Dezember 2014 eine Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und Inland ECDIS Geräten oder vergleichbaren Kartenanzeigegeräten eingeführt. Nachdem diese Entscheidung seit fast zwei Jahren umgesetzt war, beschloss die ZKR, 2016 eine Online-Umfrage durchzuführen, um die Erfahrungen der verschiedenen Stakeholder kennenzulernen und die Schwierigkeiten und Probleme für die Benutzer besser einschätzen zu können sowie den von diesen Vorschriften betroffenen Personen die Möglichkeit zu geben, eigene Verbesserungsvorschläge einzubringen.
2. In einem Zeitraum von zwei Monaten konnten so über 1000 vollständig ausgefüllte Fragebögen sowie über 400 teilweise ausgefüllte, aber durchaus verwertbare Fragebögen erfasst werden. Mehr als 90 % der Antworten kamen von Schiffsführern. Aber auch Firmen, die Ausrüstungen auf den Fahrzeugen installieren, Wasserstraßenverwaltungen und Polizeidienste beteiligten sich.
3. Die ZKR möchte sich bei allen, die sich die Zeit für die Beantwortung der Fragen genommen haben, ausdrücklich bedanken.
4. Das dem Beschluss angefügte Dokument beinhaltet die Auswertung und Zusammenfassung der Ergebnisse der Umfrage. Auf der Basis von über 100 Fragen und Antworten in drei Sprachen bietet es eine reiche Vielfalt an Informationen.
5. Die Informationen werden eine wichtige Basis für die künftigen Arbeiten der ZKR zu den River Information Services (RIS) und darüber hinaus bilden. Gleichzeitig bietet die ZKR die Informationen den nationalen Behörden, anderen internationalen Organisationen, dem Binnenschiffahrtsgewerbe, den Anwendungsentwicklern und Ausrüstungsherstellern zur Nutzung an. Zudem wünscht sich die ZKR, dass die Europäischen RIS Expertengruppen von diesen Informationen profitieren werden. Insbesondere hofft die ZKR, dass auch die Europäische Kommission bei ihren künftigen Aktivitäten zur Weiterentwicklung der RIS von diesen Informationen Gebrauch machen kann, in der Gewissheit, dass die Teilnehmer an dieser Umfrage einen Großteil der europäischen Binnenschifffahrt repräsentieren.
6. Ein zweites Dokument mit den Schlussfolgerungen und Empfehlungen aufgrund der Evaluierung der Inland AIS-Verpflichtung durch die ZKR wird im Laufe des Jahres 2018 veröffentlicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Hinweis auf Beschluss 2013-II-16 über die „Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigegeräts“ und nachfolgender Beschlüsse, mit denen eine Evaluierung der Einführung vorgesehen wurde,

gemäß ihrem seinerzeitigen Wunsch, die Erfahrungen der verschiedenen Zielgruppen (Schiffsführer, Einbaufirmen, Behörden) auszuwerten und zu untersuchen, ob Inland AIS und elektronische Kartenanzeigesysteme einen Beitrag zu einer besseren und sichereren Nutzung der Wasserstraße leisten und ob die Vorschriften und die dazugehörigen Informationsdokumente gegebenenfalls angepasst werden müssen,

nimmt die Auswertung der Online-Umfrage im Rahmen der Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem, die diesem Beschluss als Anlage beigefügt ist, zur Kenntnis,

anerkennt die besonderen Leistungen der Sachverständigen, die die Umfrage vorbereitet, durchgeführt und ausgearbeitet haben und spricht ihnen ihren Dank aus,

dankt den zahlreichen Teilnehmern dieser Umfrage für die detaillierten und umfangreichen Beiträge, die es ermöglichten, eine bisher unerreichte Datenbasis zur Implementierung von River Information Services (RIS) zu schaffen,

bietet die Auswertung der Umfrage den nationalen Behörden, anderen internationalen Organisationen, dem Binnenschiffahrtsgewerbe, den Anwendungsentwicklern und Ausrüstungsherstellern zur Nutzung an,

erwartet, dass die Europäischen RIS Expertengruppen von den durch die Auswertung der Umfrage generierten Daten profitieren werden,

hofft, dass die Europäische Kommission bei ihren künftigen Aktivitäten zur Weiterentwicklung der RIS von diesen Daten Gebrauch machen kann, in der Gewissheit, dass die Teilnehmer an dieser Umfrage einen Großteil der europäischen Binnenschiffahrt repräsentieren,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, Schlussfolgerungen und Empfehlungen aufgrund der Evaluierung zu erarbeiten und ihr darüber 2018 Bericht zu erstatten.

Anlage (gesondert)

PROTOKOLL 19

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) - Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt („CESNI“) errichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. In seiner Sitzung am 26. November 2015 in Den Haag hat der CESNI den ersten Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) als Edition 2015/1 verabschiedet. Die in diesem Standard enthaltenen einheitlichen technischen Vorschriften gewährleisten die Sicherheit der Binnenschiffe. Der Standard steht in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch) zur Verfügung und beinhaltet die Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) in harmonisierter Form.

In seiner Sitzung am 6. Juli 2017 in Straßburg hat der CESNI die Ausgabe 2017/1 des ES-TRIN angenommen. Diese Ausgabe enthält im Vergleich zum ES-TRIN 2015/1 verschiedene Änderungen.

Der ES-TRIN ist per se nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die ZKR, die EU, weitere internationale Organisationen oder Drittländer in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen.

3. Die ZKR und die EU haben die Absicht einer koordinierten Inkraftsetzung des ES-TRIN 2017/1 mit Wirkung zum 7. Oktober 2018 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen.

Mit dem Beschluss 2017-II-20 beschließt die ZKR eine Anpassung der RheinSchUO, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen. Mehrere Kapitel der RheinSchUO werden daher aufgehoben und durch diesen Verweis ersetzt.

4. Die RheinSchPV weist derzeit mehrere detaillierte Verweise auf §§ der RheinSchUO auf, deren Inhalt in den ES-TRIN überführt wird. Die RheinSchPV muss folglich angepasst werden, damit diese Verweise korrekt erhalten bleiben.
5. Bei der Ausarbeitung des ES-TRIN wurde festgestellt, dass die RheinSchUO Vorschriften für einen bestimmten Wasserstraßenabschnitt (unterhalb von Emmerich nach § 10.01 RheinSchUO oder oberhalb von Mannheim nach § 22a.05 RheinSchUO) enthält.

Der CESNI hat folgendes Prinzip festgelegt: Der ES-TRIN sieht optionale technische Vorschriften vor, die durch Polizeiverordnungen für einen bestimmten Wasserstraßenabschnitt für verbindlich erklärt werden können. Wenn ein Fahrzeug diesen optionalen technischen Vorschriften entspricht, wird dies zu Kontrollzwecken in das Schiffsattest eingetragen.

Dementsprechend sollte auch die RheinSchPV angepasst werden, um Rechtskontinuität bezüglich der derzeit in den §§ 10.01 und 22a.05 RheinSchUO geregelten Verpflichtungen zu gewährleisten.

Die ZKR beschließt, auf die Übernahme der derzeit in § 24.06 Nummer 6 der RheinSchUO enthaltenen Übergangsbestimmungen betreffend § 22a.05 der RheinSchUO zu verzichten. Diese Übergangsbestimmungen werden für veraltet befunden.

6. Mit den Beschlüssen 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15 beschließt die ZKR eine Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen.
7. Im Folgenden werden die Ergebnisse 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 RheinSchPV weist derzeit mehrere detaillierte Verweise auf §§ der RheinSchUO auf, deren Inhalt in den ES-TRIN überführt wird (siehe Beschluss 2017-II-20).

Diese Änderung zielt auf die Anpassung der RheinSchPV ab, um die Relevanz dieser Verweise zu erhalten und um Rechtskontinuität bezüglich der derzeit in den §§ 10.01 und 22a.05 RheinSchUO geregelten Verpflichtungen zu gewährleisten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Möglichkeit bestünde darin, einen dynamischen Verweis auf den ES-TRIN, d.h. ohne Angabe der Ausgabe, vorzunehmen.

Wie bei der Änderung der RheinSchUO wurde ein statischer Verweis auf den ES-TRIN, d.h. mit Angabe der Ausgabe, bevorzugt, damit die eventuellen Auswirkungen des Inhalts des ES-TRIN auf die Bestimmungen der RheinSchPV geprüft werden können.

Folgen dieser Änderungen

In § 1.01 der RheinSchPV wird eine Begriffsbestimmung des ES-TRIN mit ausdrücklicher Angabe der Ausgabe (2017/1) aufgenommen.

Die detaillierten Verweise auf §§ der RheinSchUO, deren Inhalt in den ES-TRIN überführt wird, werden in den folgenden §§ der RheinSchPV aktualisiert:

- § 1.07 Nummer 3 und 5,
- § 1.08 Nummer 4 bis 6,
- § 1.10 Nummer 1 Buchstaben i, w, x, y, ad,
- § 2.04,
- § 4.06 Nummer 1 Buchstabe a,
- § 4.07 Nummer 1 und 6,
- § 7.01 Nummer 5,
- § 8.03 Nummer 2,
- § 11.01 Nummer 4,
- § 15.06 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 2 Buchstabe a.

Einige Verweise auf die RheinSchUO werden in den folgenden §§ der RheinSchPV beibehalten:

- § 1.08 Nummer 3,
- § 1.10 Nummer 1 Buchstabe a,
- § 4.07 Nummer 1 Buchstabe b.

Dabei handelt es sich um allgemeine Verweise, die den Regelungsrahmen der ZKR für technische Vorschriften betreffen.

§ 11.01 RheinSchPV wurde angepasst, um Rechtskontinuität bezüglich der derzeit in den §§ 10.01 und 22a.05 RheinSchUO geregelten Verpflichtungen zu gewährleisten. Hierzu wurde § 11.01 Nummer 4 RheinSchPV geändert und eine Nummer 5 aufgenommen.

In § 4.07 Nummer 6 RheinSchPV wurde der Verweis auf die inzwischen aufgehobene Richtlinie 1999/5/EG durch einen Verweis auf die Richtlinie 2014/53/EU ersetzt.

Das Kapitel 8a und die Anlage J verbleiben bis zum 31.12.2019 in der RheinSchUO. Aus diesem Grund wurden die Verweise auf § 8a.02 RheinSchUO und Anlage J Teil I Abschnitt 1.1.3 beibehalten. (Siehe § 1.10 Nummer 1 Buchstabe x und Nummer 2 RheinSchPV). Ab dem 1. Januar 2020 (Datum der Aufhebung von Anlage J der RheinSchUO) ist eine Anpassung erforderlich.

Soweit die Änderungen Anordnungen vorübergehender Art betreffen (§§ 1.07 Nummern 3 und 5, 1.08 Nummern 5 und 6, 1.10 Nummer 1 Buchstabe ad, 7.01 Nummer 5 und 15.06 RheinSchPV), bleibt deren Gültigkeitsdauer unverändert.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich. Dies würde zu rechtlichen Unsicherheiten führen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gestützt auf Beschluss 2015-I-3 betreffend die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI),

unter Hinweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2017/1, angenommen am 6. Juli 2017 durch den CESNI,

in dem Wunsch, auf die Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union hinzuwirken,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

beschließt die in den Anlagen zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die Änderung in Anlage 1 tritt am 7. Oktober 2018 in Kraft.

Die Änderung in Anlage 2 gilt vom 7. Oktober 2018 bis zum 30. November 2018.

Die Änderung in Anlage 3 gilt vom 7. Oktober 2018 bis zum 30. November 2020.

Anlagen

Anlage 1: Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.01 Buchstabe ah, 1.08 Nummer 4, 1.10 Nummer 1 Buchstaben i, w, x, y, Nummer 3, 2.04, 4.06 Nummer 1 Buchstabe a Satz 1, 4.07, Nummer 1, Satz 1, Nummer 6, 8.03 Nummer 2, 11.01 Nummer 4 und 5)

Anlage 2: Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07 Nummer 3 Buchstabe d, Nummer 5 Satz 5, 1.10 Nummer 1 Buchstabe ad, 15.06 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 2 Buchstabe a)

Anlage 3: Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 Nummer 5, einleitender Satz, Nummer 6, einleitender Satz und 7.01 Nummer 5)

Anlage 1 zu Protokoll 19

1. *In § 1.01 wird der Buchstabe ah wie folgt angefügt:*

„ah) „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe in der Edition 2017/1, der vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen wurde. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen;“.

2. *§ 1.08 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:*

„4. Unbeschadet der Nummer 3 müssen die unter Nummer 44 im Schiffsattest eingetragenen Einzelrettungsmittel für Fahrgäste in einer der Verteilung der Fahrgäste entsprechenden Anzahl für Erwachsene und für Kinder an Bord vorhanden sein. Für Kinder bis zu 30 kg Körpergewicht oder 6 Jahren Alter sind nur Feststoffwesten nach den in Artikel 13.08 Nummer 2 ES-TRIN genannten Normen zulässig.“

3. § 1.10 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe i wird wie folgt gefasst:

„i) die nach Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN erforderliche Bescheinigung über Einbau und Funktion von Radaranlage und Wendeanzeiger,“.

b) Nummer 1 Buchstaben w, x und y werden wie folgt gefasst:

„w) auf der Strecke zwischen Basel und Mannheim für Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m der in Artikel 28.04 Nummer 2 Buchstabe c ES-TRIN vorgeschriebene Nachweis,

x) die nach § 8a.02 Nummer 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erforderlichen Kopien des Typgenehmigungsbogens und des Motorparameterprotokolls aller Motoren,

y) die Bescheinigung für die nach Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a ES-TRIN vorgeschriebenen Drahtseile,“.

c) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Auf Baustellenfahrzeugen, nach Artikel 1.01 Nummer 1.24 ES-TRIN, auf denen weder ein Steuerhaus noch eine Wohnung vorhanden ist, brauchen die Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe a, e und f nicht an Bord mitgeführt zu werden; diese müssen jedoch jederzeit im Bereich der Baustelle verfügbar sein. Baustellenfahrzeuge müssen eine Bescheinigung der zuständigen Behörde über Dauer und örtliche Begrenzung der Baustelle, auf der das Fahrzeug eingesetzt werden darf, an Bord mitführen.“

4. § 2.04 wird wie folgt gefasst:

„§ 2.04

Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger

1. An allen Fahrzeugen - mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge - müssen Marken angebracht sein, welche die Ebene der größten Einsenkung anzeigen. Bei Seeschiffen ersetzt die „Frischwassermarke im Sommer“ die Einsenkungsmarken. Die Einzelheiten über die Festsetzung der größten Einsenkung und die Grundsätze für die Anbringung der Einsenkungsmarken sind in den Artikeln 4.04, 4.05 und 22.09 ES-TRIN geregelt.

2. An allen Fahrzeugen, deren Tiefgang 1 m erreichen kann - mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge - müssen Tiefgangsanzeiger angebracht sein. Die Grundsätze für ihre Anbringung sind in den Artikeln 4.06 und 22.09 ES-TRIN geregelt.“

5. § 4.06 Nummer 1 Satz 1 Buchstabe a Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„a) sie mit einem Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs nach Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN ausgerüstet sind.“

6. § 4.07 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Fahrzeuge müssen mit einem Inland AIS Gerät nach Artikel 7.06 Nummer 3 ES-TRIN ausgerüstet sein.“

b) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Kleinfahrzeuge, die AIS nutzen, dürfen nur ein Inland AIS Gerät nach Artikel 7.06 Nummer 3 ES-TRIN, ein nach den Vorschriften der IMO typzugelassenes AIS Gerät der Klasse A oder ein AIS Gerät der Klasse B verwenden. AIS Geräte der Klasse B müssen den einschlägigen Anforderungen der Empfehlung ITU-R M.1371, der Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG und der internationalen Norm IEC 62287-1 oder 2 (einschließlich DSC Kanalmanagement) entsprechen. Das AIS Gerät muss in einem guten Betriebszustand sein und die in das AIS Gerät eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen.“

7. § 8.03 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Spitze des Schubverbandes nach Nummer 1 muss mit Ankern entsprechend Artikel 13.01 ES-TRIN versehen sein.“

8. § 11.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

- „4. Ein Fahrzeug, ausgenommen ein Fahrgastschiff, mit einer Länge über 110 m darf oberhalb von Mannheim nur fahren, wenn es die Anforderungen des Artikels 28.04 Nummer 2 ES-TRIN erfüllt. Ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 110 m darf oberhalb von Mannheim nur fahren, wenn es die Anforderungen des Artikels 28.04 Nummer 3 ES-TRIN erfüllt.

Die von den für den jeweiligen Stromabschnitt zwischen Basel und Mannheim zuständigen Behörden erteilten und am 30. September 2001 gültigen Sondererlaubnisse für Fahrzeuge über 110 m bis 135 m Länge bleiben mit den aus Sicherheitsgründen erteilten notwendigen Auflagen auf dem jeweiligen Stromabschnitt weiterhin gültig.“

b) Nummer 5 wird wie folgt angefügt:

- „5. Ein Fahrgastschiff darf unterhalb von Emmerich (km 885) nur fahren, wenn es die Anforderungen des Artikels 13.01 Nummer 2 Buchstabe b ES-TRIN erfüllt.“

Anlage 2 zu Protokoll 19

1. § 1.07 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) diese Hilfsmittel nach Artikel 7.02 ES-TRIN als geeignet anerkannt sind.“

b) Nummer 5 Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Die Fahrzeuge müssen außerdem die Stabilitätsunterlagen nach Artikel 27.01 ES-TRIN mitführen.“

2. § 1.10 Nummer 1 Buchstabe ad wird wie folgt gefasst:

„ad) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, das in Anlage 8 Nummer 1.4.8 ES-TRIN vorgeschriebene Betriebshandbuch und die in Artikel 30.03 Nummer 1 ES-TRIN vorgeschriebene Sicherheitsrolle,“.

3. § 15.06 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) eine der Einrichtungen nach Artikel 8.05 Nummer 10 Buchstabe a ES-TRIN genutzt wird.“

b) Nummer 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Systems nach Artikel 8.05 Nummer 11 ES-TRIN,“.

Anlage 3 zu Protokoll 19

1. § 1.08 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 einleitender Satz wird wie folgt gefasst:

„5. Sind die nach Artikel 14.02 Nummer 4 ES-TRIN geforderten Geländer umlegbar oder wegnehmbar, dürfen sie nur bei stillliegenden Fahrzeugen geöffnet oder teilweise entfernt werden und nur bei folgenden Betriebszuständen:“.

b) Nummer 6 einleitender Satz wird wie folgt gefasst:

„6. Die Mitglieder der Besatzung und die sonstigen Personen an Bord müssen Rettungswesten nach Artikel 13.08 Nummer 2 ES-TRIN tragen“.

2. § 7.01 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Fahrzeuge dürfen nur über sichere Zugänge betreten oder verlassen werden. Sind geeignete Landanlagen vorhanden, dürfen keine anderen Einrichtungen benutzt werden.

Sind Abstände zwischen Fahrzeug und Land vorhanden, müssen Landstege nach Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe d ES-TRIN ausgelegt und sicher befestigt sein; deren Geländer müssen gesetzt sein.

Wird das Beiboot als Zugang benutzt und ist ein Höhenunterschied zwischen Beiboot und Deck zu überwinden, ist ein geeigneter, sicherer Aufstieg zu benutzen.“

PROTOKOLL 20

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) errichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. In seiner Sitzung am 26. November 2015 in Den Haag hat der CESNI den ersten Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) als Edition 2015/1 verabschiedet. Die in diesem Standard enthaltenen einheitlichen technischen Vorschriften gewährleisten die Sicherheit der Binnenschiffe. Der Standard steht in vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch) zur Verfügung und beinhaltet die Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG und der Rheinschiffsuntersuchung in harmonisierter Form. Er enthält Bestimmungen über den Bau, die Einrichtung und die Ausrüstung von Binnenschiffen, Sonderbestimmungen für bestimmte Schiffsarten wie Fahrgastschiffe, Schubverbände und Containerschiffe sowie Anweisungen für die Anwendung des technischen Standards.
3. In seiner Sitzung am 6. Juli 2017 in Straßburg hat der CESNI die Ausgabe 2017/1 des ES-TRIN angenommen. Diese Ausgabe enthält im Vergleich zum ES-TRIN 2015/1 verschiedene Änderungen, insbesondere in folgenden Bereichen:
 - in der Höhe verstellbare Steuerhäuser,
 - Aktualisierung der Verweise auf bestimmte EN/ISO-Normen und den Internationalen Code für die Anwendung von Brandprüfverfahren (FTP-Code),
 - Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Verbrennungsmotoren (Anpassung des ES-TRIN an die NRMM-Verordnung der Europäischen Union),
 - elektrische Geräte und Anlagen,
 - Feuerlöschanlagen mit Wasser als Löschmittel,
 - Traditionsfahrzeuge,
 - Schutz vor Sturz und Absturz,
 - Navigations- und Informationsgeräte, einschließlich des Verweises auf den vom CESNI angenommenen Inland AIS Test Standard 2017/2.0),
 - Anpassungen bestimmter Übergangsbestimmungen und
 - zahlreiche redaktionelle Korrekturen in den verschiedenen Sprachfassungen.
4. Der ES-TRIN ist *per se* nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die Europäische Union, weitere internationale Organisationen oder Drittländer in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen.

Die ZKR und die EU haben die Absicht einer koordinierten Inkraftsetzung des ES-TRIN 2017/1 mit Wirkung zum 7. Oktober 2018 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen formuliert.

5. Mit den Beschlüssen 2017-II-20, 2017-II-19, 2017-II-15 beschließt die ZKR eine Anpassung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, um auf den ES-TRIN 2017/1 zu verweisen.

6. Im Folgenden werden die Ergebnisse 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 Änderungen dienen in erster Linie dazu, einen Verweis von der RheinSchUO auf den ES-TRIN hinsichtlich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe einzuführen. Anders ausgedrückt, zielen sie darauf ab, aus der RheinSchUO diejenigen Kapitel, deren Inhalt bereits durch den ES-TRIN abgedeckt ist, zu streichen und diesen Inhalt durch einen Verweis auf die technischen Vorschriften des ES-TRIN 2017/1 (siehe Artikel 1.03 in Verbindung mit Artikel 1.01 Nummer 25) zu ersetzen. Dieser Verweis bildet den Kern des Rechtssystems, das die Einheitlichkeit des anzuwendenden Standards gewährleistet und Überschneidungen zwischen der RheinSchUO und dem ES-TRIN verhindert. Im Gegensatz zu den technischen Vorschriften werden die Verfahrensvorschriften in der RheinSchUO belassen. Auch die in den Verfahrensvorschriften verwendeten Begriffsbestimmungen werden beibehalten.

In zweiter Linie sollen die Änderungen eine stärkere Angleichung der RheinSchUO an den Rechtsrahmen der Europäischen Union (Richtlinie (EU) 2016/1629) bewirken. Zu diesem Zweck sehen die Änderungen die Anerkennung der gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 erteilten Unionszeugnisse (welche die gemäß Richtlinie 2006/87/EG erteilten Gemeinschaftszeugnisse ersetzen) vor.

Zum Dritten sollen die Änderungen den Übergang in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel sicherstellen. Dieser Übergang erfolgt vom derzeitigen Rahmen bestehend aus Kapitel 8a der RheinSchUO zur Verordnung (EU) 2016/1628 und zum Kapitel 9 des ES-TRIN.

Schließlich dienen die Änderungen der Erhaltung einer Rechtsgrundlage für die Erteilung von Typgenehmigungen von Geräten durch die von den Rheinuferstaaten oder Belgien benannten Behörden.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine mögliche Alternative bestünde darin, die technischen Vorschriften des ES-TRIN in die RheinSchUO zu kopieren. Damit würde jedoch die Einheitlichkeit des anzuwendenden Standards nicht gewährleistet und dem von der ZKR bei der Einrichtung des CESNI verfolgten Streben nach einer besseren Governance zuwidergelaufen.

Eine andere Möglichkeit wäre, die verschiedenen Kapitel der RheinSchUO beizubehalten und Verweise auf alle entsprechenden Kapitel des ES-TRIN aufzunehmen. Damit wäre jedoch nicht die gewünschte Lesbarkeit gewährleistet und könnte die Fortschreibung des ES-TRIN (wie z. B. bei der Schaffung des Kapitels für Traditionsfahrzeuge) nicht mehr ohne Weiteres berücksichtigt werden.

Folgen dieser Änderungen

§ 1.01 der RheinSchUO wird geändert, um lediglich die für die Verfahrensvorschriften relevanten Begriffsbestimmungen beizubehalten. Einige Begriffsbestimmungen werden angepasst, um Kohärenz mit dem ES-TRIN zu schaffen. In Nummer 25 wird zudem eine Begriffsbestimmung für den ES-TRIN aufgenommen, welche die entsprechende Ausgabe angibt.

Des Weiteren wird ein neuer § 1.03 eingeführt. Dieser dient der Inkraftsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN. Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper, für die ein Schiffsattest ausgestellt werden soll, müssen den Anforderungen dieser Verordnung und des ES-TRIN entsprechen.

Der alte § 1.03 wird § 1.04. Zudem wird ein Verweis auf das im ES-TRIN vorgesehene Schiffsattestmuster eingefügt.

Der alte § 1.04 betreffend Kanalpenichen wird aufgehoben, da diese Bestimmungen im Zuge der vorbereitenden Arbeiten für den ES-TRIN für veraltet befunden wurden.

§ 1.05 wird geändert, um die Bestimmungen des alten § 1.05 und die Bestimmungen des alten § 20.01 Nummern 1 bis 4 zu vereinen. Zudem wird ein Verweis auf das entsprechende Attestmuster des ES-TRIN eingefügt.

In § 1.07 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen. Ferner wird eine Nummer 3 eingefügt, um die im ES-TRIN enthaltenen Dienstanweisungen in Kraft zu setzen. Die RheinSchUO sieht auch weiterhin die Möglichkeit zum Erlass von Dienstanweisungen vor, um insbesondere Auslegungen für die Anwendung des ES-TRIN auf dem Rhein zu ermöglichen (z. B. im Hinblick auf dessen Wechselwirkung mit den anderen Verordnungen oder Standards der ZKR).

In den §§ 1.02 und 1.06 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen.

§ 2.01 Nummer 2 wird geändert, um die Zusammensetzung der Untersuchungskommission insbesondere im Hinblick auf den Bediensteten der für die Schifffahrt zuständigen Verwaltung und den Sachverständigen für Traditionsfahrzeuge zu aktualisieren. Wie erinnerlich, wird mit dem ES-TRIN 2017/1 ein Kapitel 24 betreffend Traditionsfahrzeuge eingeführt. Um der Praxis Rechnung zu tragen, wird eine Nummer 5 eingefügt, um der ZKR die Zuständigkeit für die Veröffentlichung eines Verzeichnisses der Untersuchungskommissionen zu übertragen. Zudem werden auch in § 2.01 redaktionelle Korrekturen vorgenommen.

In § 2.02 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen und ein ausdrücklicher Verweis auf Anlage A der RheinSchUO eingefügt.

In § 2.03 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen; insbesondere wird der Ausdruck „Motorschiff“ durch „Fahrzeug mit Maschinenantrieb“ ersetzt. Ferner wird eine Nummer 4 geschaffen, zwecks Aufnahme der im alten § 22a.01 enthaltenen Verfahrensvorschriften.

In § 2.04 werden redaktionelle Korrekturen und Verweisaktualisierungen vorgenommen, dies insbesondere im Hinblick auf die Schiffsattestmuster.

§ 2.05 wird geändert, um eine Angleichung an Artikel 9 der Richtlinie (EU) 2016/1629 herbeizuführen. In Nummer 2 wird ein Verweis auf das im ES-TRIN vorgesehene vorläufige Schiffsattestmuster eingefügt. Zudem wird eine Nummer 4 geschaffen, zwecks Aufnahme der im alten § 2.19 Nummer 2 Satz 2 enthaltenen Bestimmungen.

§ 2.06 wird geändert, um die Bestimmungen des alten § 22b.02 Nummer 2 betreffend die maximal fünfjährige Gültigkeitsdauer der Schiffsatteste für schnelle Schiffe aufzunehmen.

§ 2.12 wird geändert, um dem ES-TRIN Rechnung zu tragen und die technischen Dienste der Mitgliedstaaten der Europäischen Union anzuerkennen.

In § 2.13 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen. Zudem wird ein genauer Verweis auf § 1.01 Nummer 2 der RheinSchPV eingefügt.

§ 2.17 wird geändert, um auf das mit dem ES-TRIN eingeführte Verzeichnismuster zu verweisen.

§ 2.18 wird geändert, um die Bestimmungen zur einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI) und die Bestimmungen zur Europäischen Schiffsdatenbank (neuer § 2.19) zu trennen. Durch die Änderungen erfolgt eine Angleichung an Artikel 18 der Richtlinie (EU) 2016/1629 und wird ein Verweis auf Anlage 1 des ES-TRIN in Bezug auf die Zusammensetzung der ENI eingefügt. Um der Praxis Rechnung zu tragen, wird ferner eine Nummer 6 eingefügt und der ZKR die Zuständigkeit für die Veröffentlichung eines Verzeichnisses der Untersuchungskommissionen übertragen.

Des Weiteren wird ein neuer § 2.19 geschaffen, der zur Aufnahme der Bestimmungen zur Europäischen Schiffsdatenbank dient und ein hohes Maß an Harmonisierung mit Artikel 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 gewährleistet.

Der alte § 2.19 wird der neue § 2.20. Er legt die Bestimmungen über Gleichwertigkeiten und Abweichungen (Empfehlungen der ZKR) fest. Der neue § 2.20 vereint die Bestimmungen der alten §§ 2.19, 15.01 Nummer 4, 24.04 Nummer 4 und 22a.06. Durch die Änderungen erfolgt eine Angleichung an die Artikel 25 und 26 der Richtlinie (EU) 2016/1629.

Zudem wird ein neuer § 2.21 eingeführt, um weiterhin über eine Rechtsgrundlage für die Erteilung von Typgenehmigungen von Geräten durch die von den Rheinuferstaaten oder Belgien benannten Behörden zu verfügen. Dieser Paragraph ermöglicht auch die Anerkennung der gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 erteilten Typgenehmigungen.

Des Weiteren wird ein neuer § 2.22 geschaffen, welcher der Aufnahme der Bestimmungen über die Mitteilungen betreffend die Zulassung von Bordkläranlagen (ehemaliges Kapitel 14a) dient.

In den §§ 2.07, 2.09, 2.11, 2.14 und 2.15 werden redaktionelle Korrekturen vorgenommen.

Die §§ 2.08, 2.10 und 2.16 bleiben unverändert.

Die Kapitel 3 bis 8 werden aufgehoben.

Kapitel 8a sowie die entsprechenden Bestimmungen (siehe § 2.12 Nummer 1, § 2.21 Nummer 8 und Anlage J) bleiben bis zum 1. Januar 2020, dem Tag des Inkrafttretens der Vorschriften der Verordnung (EU) 2016/1628 bezüglich Binnenschiffen, gültig. Kapitel 8a wurde zudem geringfügig aktualisiert, um seine Vereinbarkeit mit dem ES-TRIN und dem Rechtsrahmen der EU sicherzustellen.

Die Kapitel 9 bis 24 werden aufgehoben.

Anlage A bleibt unverändert.

Anlage O wird zwecks Anerkennung der gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 erteilten Unionszeugnisse (welche die gemäß Richtlinie 2006/87/EG erteilten Gemeinschaftszeugnisse ersetzen) geändert.

Die Anlagen B bis I, K bis N und P bis T werden aufgehoben.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung der technischen Vorschriften des ES-TRIN im jeweiligen der Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich. Dies würde zu rechtlichen Unsicherheiten hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung der gemäß RheinSchUO erteilten Schiffsatteste und der gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 erteilten Unionszeugnisse führen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

gestützt auf Beschluss 2015-I-3 betreffend die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI),

unter Hinweis auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2017/1, angenommen am 6. Juli 2017 durch den CESNI,

in Erwägung der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG,

in Erwägung der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte,

in dem Wunsch, auf die Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union mit hinzuwirken,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, die Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen nach § 1.07 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung entsprechend anzupassen.

Die Änderung in der Anlage tritt am 7. Oktober 2018 in Kraft.

Anlage

1. Die Rheinschiffsuntersuchungsordnung wird wie folgt geändert:

a) Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt gefasst:

„RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel 1

Allgemeines

§§		Seite
1.01	Begriffsbestimmungen	
1.02	Geltungsbereich	
1.03	Zulassung zum Verkehr	
1.04	Schiffsattest	
1.05	Seeschiffe	
1.06	Anordnungen vorübergehender Art	
1.07	Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen und die zuständigen Behörden	

Kapitel 2

Verfahren

2.01	Untersuchungskommission	
2.02	Antrag auf Untersuchung	
2.03	Vorführung des Fahrzeuges zur Untersuchung	
2.04	Erteilung des Schiffsattestes	
2.05	Vorläufiges Schiffsattest	
2.06	Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes	
2.07	Vermerke und Änderungen im Schiffsattest	
2.08	Sonderuntersuchung	
2.09	Wiederkehrende Untersuchung.....	
2.10	Freiwillige Untersuchung	
2.11	Untersuchung von Amts wegen	
2.12	Bescheinigung oder Prüfung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder eines technischen Dienstes	
2.13	Zurückhalten und Entziehung des Schiffsattestes	
2.14	Ersatzausfertigung	
2.15	Kosten	
2.16	Auskünfte	
2.17	Verzeichnis der Schiffsatteste	
2.18	Einheitliche europäische Schiffsnummer	
2.19	Europäische Schiffsdatenbank	
2.20	Gleichwertigkeit und Abweichungen	
2.21	Typgenehmigungen und Veröffentlichungen	
2.22	Mitteilungen betreffend die Zulassung von Bordkläranlagen	

Kapitel 8a

Emission von gasförmigen Schadstoffen und Luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren

§§		Seite
8a.01	Begriffsbestimmungen	
8a.02	Grundregel	
8a.03	Antrag auf Typgenehmigung	
8a.04	Typgenehmigungsverfahren	
8a.05	Änderung von Genehmigungen	
8a.06	Übereinstimmung	
8a.07	Anerkennung gleichwertiger anderer Normen	
8a.08	Kontrolle der Identifizierungsnummern	
8a.09	Konformität der Produktion	
8a.10	Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp, der genehmigten Motorenfamilie oder der genehmigten Motorengruppe	
8a.11	Einbau-, Zwischen- und Sonderprüfung	
8a.12	Zuständige Behörden und Technische Dienste	
8a.13	Übergangsbestimmungen des Kapitels 8a	

Anlagen:

Anlage A: Antrag auf Untersuchung

Anlage J: Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln - Ergänzende Bestimmungen und Muster von Bescheinigungen

Anlage O: Verzeichnis der dem Schiffsattest nach § 1.04 als gleichwertig anerkannten Zeugnisse und Modalitäten für deren Anerkennung“.

b) Kapitel 1, 2 und 8a werden wie folgt gefasst:

„KAPITEL 1

ALLGEMEINES

§ 1.01

Begriffsbestimmungen

In dieser Verordnung gelten als

1. „Fahrzeug“ ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät;
2. „Schiff“ ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
3. „Binnenschiff“ ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnengewässern bestimmt ist;
4. „Seeschiff“ ein Schiff, das zur See- oder Küstenfahrt zugelassen und vorwiegend dafür bestimmt ist;
5. „Schleppboot“ ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;
6. „Schubboot“ ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebautes Schiff;
7. „Schubleichter“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schieben gebautes oder eigens eingerichtetes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt, außerhalb eines Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vorzunehmen;
8. „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Tagesausflugs- oder Kabinenschiff;
9. „Tagesausflugsschiff“ ein Fahrgastschiff ohne Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;
10. „Kabinenschiff“ ein Fahrgastschiff mit Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;
11. „Schnelles Schiff“ ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das eine Geschwindigkeit gegen Wasser von mehr als 40 km/h erreichen kann.
12. „Schwimmendes Gerät“ eine schwimmende Konstruktion mit auf ihm vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;
13. "Schwimmende Anlage" eine schwimmende Einrichtung, die in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt ist, wie eine Badeanstalt, ein Dock, eine Landebrücke, ein Bootshaus;

14. "Schwimmkörper" ein Floß sowie andere einzeln oder in Verbindung fahrtauglich gemachte Gegenstände, soweit er nicht ein Schiff, ein schwimmendes Gerät oder eine schwimmende Anlage ist;
15. „Verband“ ein starrer Verband oder ein Schleppverband;
16. „Formation“ Form der Zusammenstellung eines Verbandes;
17. „Starrer Verband“ ein Schubverband oder gekuppelte Fahrzeuge;
18. „Schubverband“ eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem oder den beiden Fahrzeugen mit Maschinenantrieb befindet, das oder die den Verband fortbewegt oder fortbewegen und als „schiebendes Fahrzeug“ oder „schiebende Fahrzeuge“ bezeichnet werden; als starr gilt auch ein Verband aus einem schiebenden und einem geschobenen Fahrzeug, deren Kupplungen ein gesteuertes Knicken ermöglichen;
19. „Gekuppelte Fahrzeuge“ eine Zusammenstellung von längsseits starr gekuppelten Fahrzeugen, von denen sich keines vor dem Fahrzeug mit Maschinenantrieb befindet, das die Zusammenstellung fortbewegt;
20. „Schleppverband“ eine Zusammenstellung von einem oder mehreren Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen oder Schwimmkörpern, die von einem oder mehreren zum Verband gehörigen Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geschleppt wird;
21. „Länge“ oder „L“ die größte Länge des Schiffskörpers in m, ohne Ruder und Bugspriet;
22. „Breite“ oder „B“ die größte Breite des Schiffskörpers in m, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und ähnliches);
23. „Tiefgang“ oder „T“ der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers, ohne Berücksichtigung des Kiels oder anderer fester Anbauten, bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers in m;
24. „Anerkannte Klassifikationsgesellschaft“ eine Klassifikationsgesellschaft, die von allen Rheinuferstaaten und Belgien anerkannt ist, nämlich: DNV GL, Bureau Veritas (BV) und Lloyd's Register (LR);
25. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2017/1¹. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.

¹ Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2017/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2017-II-1 vom 6. Juli 2017.

§ 1.02

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für folgende Fahrzeuge
 - a) Schiffe mit einer Länge (L) von 20 m oder mehr;
 - b) Schiffe, deren Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) ein Volumen von 100 m^3 oder mehr ergibt.
2. Darüber hinaus gilt diese Verordnung für alle
 - a) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, Schiffe nach Nummer 1 oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;
 - b) Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach dem ADN verfügen;
 - c) Fahrgastschiffe;
 - d) schwimmenden Geräte.
3. Diese Verordnung gilt nicht für Fähren im Sinne der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

§ 1.03

Zulassung zum Verkehr

Fahrzeuge, schwimmende Anlagen und Schwimmkörper, für die ein Schiffsattest ausgestellt werden soll, müssen den Anforderungen dieser Verordnung und des ES-TRIN entsprechen.

§ 1.04

Schiffsattest

Fahrzeuge nach § 1.02 Nr. 1 und 2 müssen

- a) ein Schiffsattest mitführen, das von einer Untersuchungskommission eines Rheinuferstaates oder Belgiens nach den Bestimmungen dieser Verordnung erteilt worden ist, oder
- b) ein von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt als gleichwertig anerkanntes Zeugnis mitführen.

Das Schiffsattest wird nach dem Muster in Anlage 3 Abschnitt I des ES-TRIN ausgestellt.

§ 1.05

Seeschiffe

1. Seeschiffe, auf die das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974) oder das Internationale Freibordübereinkommen von 1966 Anwendung findet, müssen das jeweilige gültige internationale Zeugnis mitführen.

2. Seeschiffe, auf die SOLAS 1974 oder das Internationale Freibordübereinkommen keine Anwendung finden, müssen die Zeugnisse mitführen und mit der Freibordmarke versehen sein, die nach dem Recht des Flaggenstaates vorgeschrieben sind und hinsichtlich Bau, Einrichtung und Ausrüstung den Anforderungen der Übereinkommen entsprechen oder eine vergleichbare Sicherheit auf andere Weise gewährleisten.
3. Seeschiffe, auf die das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73) Anwendung findet, müssen das jeweilige gültige internationale Zeugnis über die Verhütung der Meeresverschmutzung (IOPP-Zeugnis) mitführen.
4. Seeschiffe, auf die MARPOL 73 keine Anwendung findet, müssen das jeweilige gültige entsprechende Zeugnis mitführen, das nach dem Recht des Flaggenstaates vorgeschrieben ist.
5. Seeschiffe und schwimmende Geräte, die für den Einsatz im Küsten- oder Seebereich zugelassen sind müssen das jeweilige gültige Schiffsattest nach Anlage 3 Abschnitt IV des ES-TRIN mitführen, wenn sie nicht das jeweilige gültige Schiffsattest nach Anlage 3 Abschnitt I des ES-TRIN mitführen. Dabei muss Kapitel 25 des ES-TRIN, bei schwimmenden Geräten auch unter Berücksichtigung der Anforderungen des Kapitels 22 des ES-TRIN, erfüllt sein.

§ 1.06

Anordnungen vorübergehender Art

1. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann Anordnungen vorübergehender Art mit einer Gültigkeit von höchstens drei Jahren beschließen, wenn es zur Anpassung an die technische Entwicklung der Binnenschifffahrt notwendig erscheint,
 - a) in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen oder
 - b) um Versuche, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden,
zu ermöglichen.
2. Die Anordnungen vorübergehender Art werden in allen Rheinuferstaaten und Belgien gleichzeitig in Kraft gesetzt und unter der gleichen Voraussetzung aufgehoben.

§ 1.07

Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen und die zuständigen Behörden

1. Zur Erleichterung und Vereinheitlichung der Anwendung dieser Verordnung kann die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen und die nach dieser Verordnung zuständigen Behörden beschließen.

Diese Dienstanweisungen werden den Untersuchungskommissionen und den zuständigen Behörden zur Kenntnis gebracht.

2. Die Untersuchungskommissionen und die zuständigen Behörden sind an diese Dienstanweisungen gebunden.
3. Anweisungen nach dem ES-TRIN für die Anwendung des ES-TRIN gelten als Dienstanweisungen im Sinne der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

KAPITEL 2

VERFAHREN

§ 2.01

Untersuchungskommission

1. Untersuchungskommissionen werden von den Rheinuferstaaten und Belgien an geeigneten Hafentplätzen eingesetzt.
2. Die Untersuchungskommissionen bestehen aus einem Vorsitzenden und aus Sachverständigen.

Als Sachverständige sind in jede Untersuchungskommission mindestens zu berufen

- a) ein Bediensteter der für die Schifffahrt zuständigen Verwaltung;
 - b) ein Sachverständiger für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau der Binnenschifffahrt;
 - c) ein Sachverständiger für Nautik mit Binnenschifferpatent, das zum Führen des zu untersuchenden Fahrzeugs berechtigt;
 - d) bei der Untersuchung von Traditionsfahrzeugen ein Sachverständiger für Traditionsfahrzeuge.
3. Der Vorsitzende und die Sachverständigen einer jeden Untersuchungskommission werden von den Behörden des Staates, der die Untersuchungskommission einsetzt, berufen.

Der Vorsitzende und die Sachverständigen haben bei Übernahme ihrer Aufgabe schriftlich zu erklären, dass sie diese in vollkommener Unabhängigkeit ausführen werden. Von Beamten wird eine Erklärung nicht verlangt.

4. Die Untersuchungskommissionen können zu ihrer Unterstützung nach Maßgabe der jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften besondere Sachverständige heranziehen.
5. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt führt ein Verzeichnis der Untersuchungskommissionen und veröffentlicht dieses.

§ 2.02

Antrag auf Untersuchung

1. Der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter, der eine Untersuchung erwirken will, hat bei einer Untersuchungskommission seiner Wahl einen Antrag nach Anlage A zu stellen. Die Untersuchungskommission bestimmt die Unterlagen, die ihr vorzulegen sind.
2. Der Eigner eines Fahrzeuges, das dieser Verordnung nicht unterliegt, oder sein Bevollmächtigter kann ein Schiffsattest beantragen. Dem Antrag ist stattzugeben, wenn das Fahrzeug den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht.

§ 2.03

Vorführung des Fahrzeuges zur Untersuchung

1. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter hat das Fahrzeug ausgerüstet, unbeladen und gereinigt zur Untersuchung vorzuführen. Er hat bei der Untersuchung die erforderliche Hilfe zu leisten, wie ein geeignetes Boot und Personal zur Verfügung zu stellen und die Teile des Schiffskörpers oder der Einrichtungen freizulegen, die nicht unmittelbar zugänglich oder sichtbar sind.
2. Die Untersuchungskommission muss bei der Erstuntersuchung das Fahrzeug auf Helling besichtigen. Die Besichtigung auf Helling kann entfallen, wenn ein Klassenzeugnis oder eine Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, wonach der Bau deren Vorschriften entspricht, vorgelegt wird. Bei wiederkehrenden Untersuchungen oder Sonderuntersuchungen kann die Untersuchungskommission eine Besichtigung auf Helling verlangen.

Die Untersuchungskommission muss Probefahrten bei der Erstuntersuchung von Fahrzeug mit Maschinenantrieb und Verbänden sowie bei wesentlichen Änderungen an der Antriebsanlage oder an der Steuereinrichtung durchführen.

3. Die Untersuchungskommission kann zusätzliche Besichtigungen und Probefahrten durchführen sowie weitere Nachweise verlangen. Dies gilt auch während der Bauphase.
4. Für Fahrzeuge mit einer Länge L von mehr als 110 m, ausgenommen Seeschiffe, ist zusätzlich zu Nummer 3 die Untersuchungskommission, die später das Schiffsattest ausstellen soll, vor Baubeginn (Neubau oder Verlängerung eines in Betrieb befindlichen Fahrzeuges) durch den Eigner oder seinen Bevollmächtigten zu benachrichtigen. Diese Untersuchungskommission führt während der Bauphase Besichtigungen durch. Die Besichtigungen können entfallen, wenn vor Baubeginn eine Bescheinigung vorgelegt wird, in der eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft versichert, dass sie die Bauaufsicht durchführt.

§ 2.04

Erteilung des Schiffsattestes

1. Stellt die Untersuchungskommission bei der Untersuchung des Fahrzeuges fest, dass die Bestimmungen dieser Verordnung und die Bestimmungen des ES-TRIN eingehalten sind, erteilt sie dem Antragsteller ein Schiffsattest nach Anlage 3 Abschnitt I des ES-TRIN.
2. Die Untersuchungskommission prüft bei der Erteilung eines Schiffsattests, ob für das betreffende Fahrzeug nicht bereits ein gültiges Schiffsattest oder Zeugnis gemäß § 1.04 erteilt wurde.
3. Lehnt die Untersuchungskommission die Erteilung des Schiffsattestes ab, hat sie dies dem Antragsteller unter Angabe der Gründe schriftlich mitzuteilen.

§ 2.05

Vorläufiges Schiffsattest

1. Die Untersuchungskommission kann ein vorläufiges Schiffsattest erteilen für
 - a) Fahrzeuge, die zwecks Ausstellung eines Schiffsattestes mit Zustimmung der Untersuchungskommission an einen bestimmten Ort gefahren werden sollen;
 - b) Fahrzeuge, deren Schiffsattest verloren gegangen ist oder beschädigt oder vorübergehend nach §§ 2.07 oder 2.13 Nr. 1 entzogen worden ist;
 - c) Fahrzeuge, deren Schiffsattest nach einer erfolgreichen Untersuchung noch in Bearbeitung ist;
 - d) Fahrzeuge, bei denen nicht alle Voraussetzungen für die Ausstellung eines Schiffsattestes erfüllt sind;
 - e) Fahrzeuge, deren Zustand infolge eines Schadens nicht mehr mit dem Schiffsattest übereinstimmt;
 - f) schwimmende Anlagen und Schwimmkörper, sofern die für die Anwendung des § 1.21 Nr. 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zuständige Behörde die Erlaubnis für die Durchführung des Sondertransports von dem Vorliegen eines vorläufigen Schiffsattestes abhängig macht;
 - g) Fahrzeuge, für die die Untersuchungskommission eine Gleichwertigkeit nach § 2.20 Nr. 1 bis 3 für die Fälle zulässt, dass die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt noch keine Empfehlung ausgesprochen hat.
2. Das vorläufige Schiffsattest wird entsprechend Anlage 3 Abschnitt II des ES-TRIN erteilt, wenn die Fahrtauglichkeit des Fahrzeuges, der schwimmenden Anlage oder des Schwimmkörpers hinreichend gewährleistet erscheint.

3. Das vorläufige Schiffsattest enthält die von der Untersuchungskommission für erforderlich gehaltenen Auflagen und ist gültig
 - a) in den Fällen der Nummer 1 Buchstaben a, d bis f für eine einmalige festgelegte Fahrt innerhalb eines angemessenen Zeitraumes, längstens innerhalb eines Monats;
 - b) in den Fällen der Nummer 1 Buchstaben b und c für einen angemessenen Zeitraum;
 - c) in den Fällen der Nummer 1 Buchstabe g für sechs Monate. Es darf nur mit Zustimmung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt verlängert werden.
4. Die zuständigen Behörden benachrichtigen die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt innerhalb eines Monats über die Erteilung des vorläufigen Schiffsattests im Fall von Nummer 1 Buchstabe g unter Angabe des Namens und der europäischen Schiffsnummer des Fahrzeuges, der Art der Abweichung sowie des Staates, in dem das Fahrzeug registriert ist oder in dem sich sein Heimortort befindet.

§ 2.06

Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes

1. Die Gültigkeitsdauer der nach den Bestimmungen dieser Verordnung ausgestellten Schiffsatteste beträgt bei Neubauten
 - a) für Fahrgastschiffe und schnelle Schiffe fünf Jahre;
 - b) für alle anderen Fahrzeuge zehn Jahre.

In begründeten Fällen kann die Untersuchungskommission eine kürzere Gültigkeitsdauer festlegen. Die Gültigkeitsdauer wird im Schiffsattest vermerkt.

2. Für Fahrzeuge, die vor der Untersuchung schon in Betrieb gewesen sind, wird die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes von der Untersuchungskommission in jedem einzelnen Fall nach dem Ergebnis der Untersuchung festgelegt. Sie darf jedoch die in Nummer 1 vorgeschriebenen Fristen nicht überschreiten.

§ 2.07

Vermerke und Änderungen im Schiffsattest

1. Jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel, jede neue Eichung des Fahrzeuges sowie jede Änderung der Registrierung oder des Heimortorts hat der Eigner oder sein Bevollmächtigter einer Untersuchungskommission mitzuteilen. Er hat dabei das Schiffsattest zur Eintragung der Änderung vorzulegen.
2. Alle Vermerke im Schiffsattest oder Änderungen desselben, die in dieser Verordnung, in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und in anderen von allen Rheinuferstaaten und Belgien gleichlautend erlassenen Bestimmungen vorgesehen sind, können von jeder Untersuchungskommission vorgenommen werden.

3. Nimmt eine Untersuchungskommission eine Änderung des Schiffsattestes vor oder trägt sie einen Vermerk ein, hat sie dies der Untersuchungskommission, die das Attest ausgestellt hat, mitzuteilen.

§ 2.08

Sonderuntersuchung

1. Nach jeder wesentlichen Änderung oder einer Instandsetzung, die auf die Festigkeit des Baues, die Fahr- oder Manöviereigenschaften oder die besonderen Merkmale des Fahrzeuges Einfluss hat, muss es, ehe es wieder in Fahrt gesetzt wird, einer Untersuchungskommission zur Sonderuntersuchung vorgeführt werden.
2. Die Untersuchungskommission, welche die Sonderuntersuchung durchführt, legt je nach dem Ergebnis dieser Untersuchung die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes fest. Sie darf die bestehende Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes nicht überschreiten.

Die Gültigkeitsdauer wird im Schiffsattest vermerkt und ist der Untersuchungskommission, die das Attest ausgestellt hat, mitzuteilen.

§ 2.09

Wiederkehrende Untersuchung

1. Vor Ablauf der Gültigkeit des Schiffsattestes muss das Fahrzeug einer wiederkehrenden Untersuchung unterzogen werden.
2. Ausnahmsweise kann die Untersuchungskommission auf begründeten Antrag des Eigners oder seines Bevollmächtigten die Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes ohne wiederkehrende Untersuchung um höchstens ein Jahr verlängern. Diese Verlängerung wird schriftlich erteilt und muss sich an Bord des Fahrzeuges befinden.
3. Die Untersuchungskommission, die die wiederkehrende Untersuchung durchführt, legt je nach dem Ergebnis dieser Untersuchung die neue Gültigkeitsdauer des Schiffsattestes fest. Sie richtet sich nach § 2.06.

Die Gültigkeitsdauer wird im Schiffsattest vermerkt und ist der Untersuchungskommission, die das Schiffsattest ausgestellt hat, mitzuteilen.

4. Wird statt einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer das Schiffsattest durch ein neues ersetzt, so ist das alte Schiffsattest der Untersuchungskommission, die es ausgestellt hat, zurückzugeben.

§ 2.10

Freiwillige Untersuchung

Der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter kann jederzeit eine freiwillige Untersuchung verlangen.

Dem Antrag auf Untersuchung ist stattzugeben.

§ 2.11

Untersuchung von Amts wegen

1. Kommt eine für die Sicherheit der Rheinschifffahrt zuständige Behörde zu der Ansicht, dass ein Fahrzeug eine Gefahr für die an Bord befindlichen Personen oder für die Schifffahrt darstellt, kann sie die Untersuchung des Fahrzeuges durch eine Untersuchungskommission anordnen.
2. Der Eigner des Fahrzeuges trägt nur dann die Kosten der Untersuchung, wenn die Untersuchungskommission die Ansicht der in Nummer 1 genannten Behörde als begründet anerkennt.

§ 2.12

Bescheinigung oder Prüfung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder eines technischen Dienstes

1. Die Untersuchungskommission kann bei einem Fahrzeug von den im ES-TRIN und in Kapitel 8a dieser Verordnung vorgeschriebenen Übereinstimmungsprüfungen ganz oder teilweise absehen, wenn aus einer gültigen Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft ersichtlich ist, dass das Fahrzeug den Bestimmungen ganz oder teilweise entspricht.
2. Eine Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft oder - soweit nach dieser Verordnung für bestimmte Ausrüstungsbereiche vorgesehen - eines technischen Dienstes darf von der zuständigen Behörde nur dann anerkannt werden, wenn die anerkannte Klassifikationsgesellschaft oder der technische Dienst bestätigt, dass sie oder er die Bestimmungen der Anweisungen des ES-TRIN eingehalten hat.
3. Für die Anwendung des ES-TRIN können technische Dienste außerhalb der Rheinuferstaaten, Belgiens oder der Mitgliedstaaten der Europäischen Union nur auf Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anerkannt werden.

§ 2.13

Zurückbehalten und Rückgabe des Schiffsattestes

1. Erkennt die Untersuchungskommission bei einer Untersuchung, dass ein Fahrzeug oder seine Ausrüstung erhebliche Mängel aufweist und dass dadurch die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen oder der Schifffahrt gefährdet wird, ist das Schiffsattest zurückzubehalten und die Untersuchungskommission, die es ausgestellt hat, unverzüglich hiervon zu benachrichtigen. Bei Schubleichtern ist auch die Metalltafel nach § 1.10 Nummer 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zurückzubehalten.

Hat die Untersuchungskommission festgestellt, dass die Mängel beseitigt worden sind, wird das Schiffsattest dem Eigner oder seinem Bevollmächtigten zurückgegeben.

Diese Feststellung und die Rückgabe des Schiffsattestes können auf Antrag des Eigners oder seines Bevollmächtigten durch eine andere Untersuchungskommission vorgenommen werden.

Muss die Untersuchungskommission, die das Schiffsattest zurückbehalten hat, davon ausgehen, dass die Mängel nicht in absehbarer Zeit beseitigt werden, wird das Schiffsattest der Untersuchungskommission zugeschickt, die es erteilt hat oder als letzte erneuert hat.

2. Ist ein Fahrzeug endgültig stillgelegt oder abgewrackt worden, hat der Eigner das Schiffsattest an die Untersuchungskommission, die es erteilt hat, zurückzugeben.

§ 2.14

Ersatzausfertigung

1. Der Verlust eines Schiffsattestes muss der Untersuchungskommission, die es erteilt hat, mitgeteilt werden.

Diese stellt eine Ersatzausfertigung des Schiffsattestes aus, die als solches zu bezeichnen ist.

2. Ist ein Schiffsattest unleserlich oder sonst unbrauchbar geworden, hat der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter das Schiffsattest der Untersuchungskommission, die es erteilt hat, zurückzugeben; diese stellt entsprechend Nummer 1 eine Ersatzausfertigung aus.

§ 2.15

Kosten

1. Der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter trägt die Kosten in Zusammenhang mit der Untersuchung und der Erteilung des Schiffsattestes nach der jeweiligen von den Rheinuferstaaten und Belgien erlassenen Kostenordnung. Es darf im Hinblick auf das Registrierungsland, die Staatsangehörigkeit oder den Wohnsitz des Eigners kein Unterschied gemacht werden. § 2.11 Nummer 2 bleibt von dieser Bestimmung unberührt.
2. Die Untersuchungskommission kann vor der Untersuchung einen Vorschuss bis zur Höhe der voraussichtlichen Kosten verlangen.

§ 2.16

Auskünfte

Die Untersuchungskommission darf Personen, die ein begründetes Interesse glaubhaft machen, Einsicht in das Schiffsattest eines Fahrzeuges gestatten und auf Kosten dieser Personen Auszüge daraus oder beglaubigte Abschriften erteilen, die als solche zu bezeichnen sind.

§ 2.17

Verzeichnis der Schiffsatteste

1. Die Untersuchungskommissionen versehen die von ihnen erteilten Schiffsatteste mit einer laufenden Nummer. Sie führen ein Verzeichnis aller von ihnen erteilten Schiffsatteste nach Anlage 3 Abschnitt VI des ES-TRIN.
2. Die Untersuchungskommissionen haben von jedem Schiffsattest, das sie erteilt haben, die Urschrift oder eine Kopie aufzubewahren. In diese tragen sie alle Vermerke und Änderungen sowie Ungültigkeitserklärungen und Neuerteilungen ein und aktualisieren das Verzeichnis nach Nummer 1 entsprechend.
3. Zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Schifffahrt sowie zur Erfüllung der Paragraphen 2.02 bis 2.15 wird den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten oder Belgiens, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und, sofern ein gleichwertiges Datenschutzniveau sichergestellt ist, den zuständigen Behörden von Drittstaaten aufgrund von Verwaltungsvereinbarungen die Einsichtnahme in das Verzeichnis nach Nummer 1 gewährt.

§ 2.18

Einheitliche europäische Schiffsnummer

1. Die Rheinuferstaaten und Belgien stellen sicher, dass jedes Fahrzeug eine einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) gemäß dieser Verordnung und dem ES-TRIN erhält.
2. Jedes Fahrzeug verfügt nur über eine einzige ENI, die während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs unverändert bleibt.
3. Die ENI setzt sich aus acht arabischen Ziffern gemäß Anlage 1 des ES-TRIN zusammen.
4. Die Untersuchungskommission, die das Schiffsattest für ein Fahrzeug ausstellt, trägt darin die ENI ein. Sie wird, sofern das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Ausstellung des Schiffsattestes noch nicht über eine ENI verfügt, durch die zuständige Behörde des Staates, in dem es registriert wurde oder in dem sich sein Heimatort befindet, erteilt.

Fahrzeugen, in deren Register- oder Heimatstaat die Erteilung einer ENI nicht möglich ist, wird die auf dem Schiffsattest einzutragende ENI von der zuständigen Behörde des Staates erteilt, in dem sich die Untersuchungskommission befindet, die das Schiffsattest ausstellt.

Diese Bestimmungen gelten nicht für Seeschiffe.

5. Der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter muss bei der zuständigen Behörde die Erteilung der ENI beantragen. Ebenso ist er dafür verantwortlich, die im Schiffsattest eingetragene ENI auf dem Fahrzeug anbringen zu lassen.
6. Die Rheinuferstaaten und Belgien setzen das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über die Namen und die Kontaktdaten der für die Vergabe der ENI zuständigen Behörden sowie von allen Änderungen an diesen Daten in Kenntnis. Das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt führt ein Verzeichnis dieser Behörden.

§ 2.19

Europäische Schiffsdatenbank

1. Die Rheinuferstaaten und Belgien stellen sicher, dass die zuständigen Behörden für jedes Fahrzeug, für die ein Schiffsattest beantragt oder ausgestellt wurde, unverzüglich Folgendes in die Europäische Schiffsdatenbank gemäß Richtlinie (EU) 2016/1629 eingeben:
 - a) die Daten zur Identifizierung und Beschreibung des Fahrzeugs in Einklang mit Anlage 2 des ES-TRIN;
 - b) die Daten in Bezug auf die ausgestellten, erneuerten, ersetztten und entzogenen Schiffsatteste sowie in Bezug auf die Untersuchungskommission, die das Schiffsattest erteilt;
 - c) eine digitale Kopie aller Schiffsatteste, die von den Untersuchungskommissionen ausgestellt wurden;

- d) die Daten zu allen abgelehnten oder laufenden Anträgen für Schiffsatteste; und
 - e) alle Änderungen der unter den Buchstaben b bis d genannten Angaben.
2. Die in Nummer 1 genannten Daten können von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Rheinuferstaaten und Belgien und von Drittländern, die mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/1629 und der Richtlinie 2005/44/EG betraut sind, zu folgenden Zwecken verarbeitet werden:
 - a) Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/1629 und der Richtlinie 2005/44/EG;
 - b) Gewährleistung der Binnenschifffahrt und des Infrastrukturbetriebs;
 - c) Aufrechterhaltung oder Durchsetzung der Sicherheit der Schifffahrt;
 - d) statistische Datenerfassung.
 3. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Rheinuferstaaten und Belgien erfolgt im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679.
 4. Die zuständige Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens darf personenbezogene Daten nur im Einzelfall an einen Drittstaat oder eine internationale Organisation übermitteln, sofern die Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/679, insbesondere die des Kapitels V, erfüllt sind. Die Rheinuferstaaten und Belgien stellen sicher, dass die Übermittlung für die in Nummer 2 genannten Zwecke notwendig ist. Die Rheinuferstaaten und Belgien stellen sicher, dass der Drittstaat oder die internationale Organisation die Daten nicht an einen weiteren Drittstaat oder eine weitere internationale Organisation übermittelt, sofern nicht eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung dafür erteilt wurde und die von der zuständigen Behörde des Rheinuferstaates oder Belgiens festgelegten Bedingungen erfüllt sind.
 5. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die ein Fahrzeug betreffenden Daten aus der Datenbank gemäß Nummer 1 gelöscht werden, wenn das Fahrzeug verschrottet wird.

§ 2.20

Gleichwertigkeit und Abweichungen

1. Schreiben die Bestimmungen des ES-TRIN vor, dass bestimmte Werkstoffe, Einrichtungen oder Ausrüstungen auf einem Fahrzeug einzubauen oder mitzuführen sind oder dass bestimmte bauliche Maßnahmen oder bestimmte Anordnungen zu treffen sind, kann die Untersuchungskommission gestatten, dass auf diesem Fahrzeug andere Werkstoffe, Einrichtungen oder Ausrüstungen eingebaut oder mitgeführt werden oder dass andere bauliche Maßnahmen oder andere Anordnungen getroffen werden, wenn sie aufgrund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt als gleichwertig anerkannt sind.

2. Falls die Anwendung
 - a) der in Kapitel 19 des ES-TRIN genannten Bestimmungen, die der Berücksichtigung der besonderen Sicherheitsbedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität dienen, oder
 - b) der in Kapitel 32 des ES-TRIN genannten Bestimmungen nach Ablauf der Übergangsfristenpraktisch schwer ausführbar ist oder unzumutbar hohe Kosten verursacht, kann die Untersuchungskommission aufgrund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Abweichungen von diesen Vorschriften gestatten. Diese Abweichungen sind in das Schiffsattest einzutragen.
3. Zu Versuchszwecken und für einen begrenzten Zeitraum kann eine Untersuchungskommission aufgrund einer Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt für ein Fahrzeug mit technischen Neuerungen, die von den technischen Vorschriften des ES-TRIN abweichen, ein Schiffsattest ausstellen, sofern diese Neuerungen eine hinreichende Sicherheit bieten.
4. Die zuständigen Behörden benachrichtigen die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt innerhalb eines Monats über die Erteilung von Gleichwertigkeiten und Abweichungen.
5. Die Gleichwertigkeiten und Abweichungen nach Nummer 1 bis 3 und 6 sind in das Schiffsattest einzutragen.
6. Bei Fahrzeugen, die auf eine Länge von mehr als 110 m umgebaut werden, darf die Untersuchungskommission Kapitel 32 des ES-TRIN nur aufgrund von besonderen Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anwenden.

§ 2.21

Typgenehmigungen und Veröffentlichungen

1. Für bestimmte Teile und Ausrüstungen der Fahrzeuge wird die Einhaltung der Anforderungen durch von den zuständigen Behörden erteilte Typgenehmigungen festgestellt. Diese Teile und Ausrüstungen, die Anforderungen sowie die Verfahren zur Erteilung der Typgenehmigungen sind im ES-TRIN aufgeführt.
2. Die zuständigen Behörden erteilen für jede Typgenehmigung eine Nummer. Diese Nummer beginnt mit dem Buchstaben R. Die Vorschriften für die Zusammensetzung der Typgenehmigungsnummern und die Kennzeichnung der Teile und Ausrüstungen mit dieser Nummer sind im ES-TRIN aufgeführt.
3. Die Mitgliedsstaaten unterrichten die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über die von ihnen benannten zuständigen Behörden.
4. Die zuständigen Behörden teilen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die von ihnen aufgrund von Typgenehmigungen zugelassenen Ausrüstungen und Teile wie auch die von ihnen anerkannten Fachfirmen für deren Einbau oder Austausch mit.

5. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt veröffentlicht
 - a) die Verzeichnisse der für die Erteilung von Typgenehmigungen zuständigen Behörden und der in diesem Zusammenhang anerkannten technischen Dienste;
 - b) die Verzeichnisse der auf der Grundlage der nach dieser Verordnung erteilten Typgenehmigungen und von als gleichwertig anerkannten Typgenehmigungen zugelassenen Teile und Ausrüstungen;
 - c) die Verzeichnisse der anerkannten Fachfirmen für den Einbau oder Austausch der zugelassenen Teile und Ausrüstungen.
6. Typgenehmigungen für Ausrüstungen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/1629 sind vorgenannten Typgenehmigungen gleichwertig.
7. Die Nummern 2 bis 6 gelten nicht für fest installierte Feuerlöschanlagen.
- 8.² Abweichend von Nummer 1 bis 6 gilt für Verbrennungsmotoren das Kapitel 8a.

§ 2.22

Mitteilungen betreffend die Zulassung von Bordkläranlagen

1. Jede für die Zulassung von Bordkläranlagen zuständige Behörde übermittelt
 - a) den übrigen zuständigen Behörden bei jeder Änderung die Liste der Bordkläranlagentypen (mit den Einzelheiten nach Anlage 7 Abschnitt V des ES-TRIN), deren Typgenehmigung sie in dem betreffenden Zeitraum erteilt, verweigert oder entzogen hat;
 - b) auf Ersuchen einer anderen zuständigen Behörde
 - aa) eine Abschrift des Typgenehmigungsbogens für den Bordkläranlagentyp, mit oder ohne Beschreibungsunterlagen, für jeden Bordkläranlagentyp, dessen Genehmigung sie erteilt, verweigert oder entzogen hat, und gegebenenfalls
 - bb) die Liste der Bordkläranlagen, die entsprechend den erteilten Typgenehmigungen hergestellt wurden, nach der Beschreibung in Artikel 18.05 Nummer 3 des ES-TRIN, die die Einzelheiten nach Anlage 7 Abschnitt VI des ES-TRIN enthält.
2. Jede für die Zulassung zuständige Behörde übermittelt dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt jährlich und zusätzlich dazu bei Erhalt eines entsprechenden Antrags eine Abschrift des Datenblatts nach Anlage 7 Abschnitt VII des ES-TRIN über die Bordkläranlagentypen, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist.

² Diese Nummer bleibt bis zum 1. Januar 2020, dem Tag des Inkrafttretens der Vorschriften der Verordnung (EU) 2016/1628 bezüglich Binnenschiffen, gültig.

3. Die zuständigen Behörden unterrichten sich gegenseitig und das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt innerhalb eines Monats über jeden Entzug einer Typgenehmigung und über die Gründe hierfür.

KAPITEL 8a³

EMISSION VON GASFÖRMIGEN SCHADSTOFFEN UND LUFTVERUNREINIGENDEN PARTIKELN VON DIESELMOTOREN

§ 8a.01

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Kapitels gilt als:

1. „Motor“ ein Motor, der nach dem Prinzip der Kompressionszündung arbeitet (Dieselmotor);
2. „Typgenehmigung“ die Entscheidung, mit der die zuständige Behörde bestätigt, dass ein Motortyp, eine Motorenfamilie oder eine Motorengruppe hinsichtlich des Niveaus der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus dem Motor (den Motoren) den technischen Anforderungen dieses Kapitels genügt;
3. „Einbauprüfung“ das Verfahren, durch das die zuständige Behörde sicherstellt, dass der in ein Fahrzeug eingebaute Motor auch nach etwaigen seit der Erteilung der Typgenehmigung vorgenommenen Änderungen und/oder Einstellungen hinsichtlich des Niveaus der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln den technischen Anforderungen dieses Kapitels genügt;
4. „Zwischenprüfung“ das Verfahren, durch das die zuständige Behörde sicherstellt, dass der in einem Fahrzeug betriebene Motor auch nach etwaigen seit der Einbauprüfung vorgenommenen Änderungen und/oder Einstellungen hinsichtlich des Niveaus der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln den technischen Anforderungen dieses Kapitels genügt;
5. „Sonderprüfung“ das Verfahren, durch das die zuständige Behörde sicherstellt, dass der in einem Fahrzeug betriebene Motor auch nach jeder wesentlichen Änderung hinsichtlich des Niveaus der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln den technischen Anforderungen dieses Kapitels genügt;
6. „Motortyp“ eine Zusammenfassung von Motoren, die sich hinsichtlich der in Anlage J Teil II Anhang 1 aufgeführten wesentlichen Merkmale nicht unterscheiden; von einem Motortyp wird mindestens eine Einheit hergestellt;

³ Dieses Kapitel bleibt bis zum 1. Januar 2020, dem Tag des Inkrafttretens der Vorschriften der Verordnung (EU) 2016/1628 bezüglich Binnenschiffen, gültig.

7. „Motorenfamilie“ eine von einem Hersteller festgelegte und von der zuständigen Behörde typgenehmigte Zusammenfassung von Motoren, die konstruktionsbedingt ähnliche Eigenschaften hinsichtlich des Niveaus der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aufweisen sollen und den Anforderungen dieses Kapitels entsprechen;
8. „Motorengruppe“ eine von einem Hersteller festgelegte und von der zuständigen Behörde genehmigte Zusammenfassung von Motoren, die konstruktionsbedingt ähnliche Eigenschaften hinsichtlich des Niveaus der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aufweisen sollen und den Anforderungen dieses Kapitels entsprechen, wobei eine Einstellung oder Modifikation einzelner Motoren nach der Typprüfung in festgelegten Grenzen zulässig ist;
9. „Stamm-Motor“ ein aus einer Motorenfamilie oder einer Motorengruppe ausgewählter Motor, der den Anforderungen von Anlage J Teil I Abschnitt 5 entspricht;
10. „Nennleistung“ die Nutzleistung des Motors bei Nenndrehzahl und Volllast;
11. „Hersteller“ die gegenüber der zuständigen Behörde für alle Belange des Typgenehmigungsverfahrens und die Übereinstimmung der Produktion verantwortliche Person oder Stelle. Diese Person oder Stelle muss nicht an allen Stufen der Konstruktion des Motors beteiligt sein. Wird der Motor erst nach seiner ursprünglichen Fertigung durch entsprechende Veränderungen und Ergänzungen für die Verwendung auf einem Fahrzeug im Sinne dieses Kapitels hergerichtet, ist der Hersteller im Regelfall diejenige Person oder Stelle, die die Veränderungen oder Ergänzungen vorgenommen hat;
12. „Beschreibungsbogen“ das Dokument nach Anlage J Teil II, in dem die vom Antragsteller zu liefernden Angaben festgelegt sind;
13. „Beschreibungsmappe“ die Gesamtheit der Daten, Zeichnungen, Fotografien und anderen Unterlagen, die der Antragsteller dem technischen Dienst oder der zuständigen Behörde nach den Anforderungen im Beschreibungsbogen einzureichen hat;
14. „Beschreibungsunterlagen“ die Beschreibungsmappe zuzüglich aller Prüfberichte und sonstiger Dokumente, die der technische Dienst oder die zuständige Behörde in Ausübung ihrer Funktionen beigelegt haben;
15. „Typgenehmigungsbogen“ das Dokument nach Anlage J Teil III, mit dem die zuständige Behörde die Typgenehmigung bescheinigt;
16. „Motorparameterprotokoll“ das Dokument nach Anlage J, Teil VIII, in dem alle Parameter, einschließlich Bauteile (Komponenten) und Motoreinstellungen, die das Niveau der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln des Motors beeinflussen einschließlich deren Änderungen, festgehalten sind;

17. „Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter“ das nach § 8a.11 Nr. 3 zu Zwecken der Durchführung der Einbau-, Zwischen- oder Sonderprüfungen erstellte Dokument.

§ 8a.02

Grundregel

1. Dieses Kapitel gilt für alle Motoren mit einer Nennleistung (P_N) von 19 kW oder mehr, die in Fahrzeuge oder in Maschinen an Bord eingebaut sind, sofern diese Maschinen nicht unter einschlägige Verordnungen oder Richtlinien der Europäischen Union hinsichtlich der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln fallen.

Wenn Motoren die Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/1628 erfüllen, findet dieses Kapitel keine Anwendung.

Wenn Motoren die Anforderungen dieses Kapitels erfüllen, findet das Kapitel 9 des ES-TRIN keine Anwendung.

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

P_N [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO_x [g/kWh]	PT [g/kWh]
$19 \leq P_N < 37$	5,5	1,5	8,0	0,8
$37 \leq P_N < 75$	5,0	1,3	7,0	0,4
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,0	6,0	0,3
$130 \leq P_N < 560$	3,5	1,0	6,0	0,2
$P_N \geq 560$	3,5	1,0	$n \geq 3150 \text{ min}^{-1} = 6,0$ $343 \leq n < 3150 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)} - 3$ $n < 343 \text{ min}^{-1} = 11,0$	0,2

3. Die Einhaltung der Vorschriften nach Nummer 2 wird für einen Motortyp, eine Motorengruppe oder eine Motorenfamilie durch eine Typgenehmigung festgestellt. Die Typgenehmigung wird in einem Typgenehmigungsbogen bescheinigt. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter hat dem Antrag auf Untersuchung nach § 2.02 eine Kopie des Typgenehmigungsbogens beizufügen. Eine Kopie des Typgenehmigungsbogens und des Motorparameterprotokolls sind an Bord mitzuführen.

4. a) Nach dem Einbau des Motors an Bord, jedoch vor seiner Inbetriebnahme, wird eine Einbauprüfung durchgeführt. Diese Prüfung, die Teil der Erstuntersuchung des Fahrzeuges oder einer Sonderuntersuchung auf Grund des Einbaus des betreffenden Motors ist, führt entweder zur Eintragung des Motors in dem erstmals auszustellenden Schiffsattest oder zur Änderung des bestehenden Schiffsattestes.
b) Die Untersuchungskommission kann auf eine Einbauprüfung nach Buchstabe a verzichten, wenn ein Motor, dessen Nennleistung P_N weniger als 130 kW beträgt, durch einen Motor mit gleicher Typgenehmigung ersetzt wird. Voraussetzung ist, dass der Schiffseigner oder sein Bevollmächtigter den Ersatz des Motors unter Beifügung einer Kopie der Typgenehmigungsurkunde sowie Nennung der Identifizierungsnummer des neu eingebauten Motors der Untersuchungskommission mitteilt. Diese ändert entsprechend das Schiffsattest unter Nr. 52.
5. Zwischenprüfungen des Motors müssen im Rahmen der wiederkehrenden Untersuchung nach § 2.09 durchgeführt werden.
6. Nach jeder wesentlichen Änderung eines Motors, die sich auf die Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln des Motors auswirkt, muss stets eine Sonderprüfung durchgeführt werden.
7. Die Typgenehmigungsnummern und die Identifizierungsnummern aller an Bord eines Fahrzeuges installierten Motoren, die den Anforderungen dieses Kapitels unterliegen, sind von der Untersuchungskommission im Schiffsattest unter der Nummer 52 zu vermerken.
8. Die zuständige Behörde kann sich zur Erfüllung von Aufgaben nach diesem Kapitel eines Technischen Dienstes bedienen.

§ 8a.03

Antrag auf Typgenehmigung

1. Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Motortyp, eine Motorenfamilie oder eine Motorengruppe ist vom Hersteller bei der zuständigen Behörde zu stellen. Dem Antrag sind eine Beschreibungsmappe, der Entwurf eines Motorparameterprotokolls und der Entwurf einer Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter beizufügen. Der Hersteller hat für die Typprüfungen einen Motor, der den in Anlage J Teil II Anhang 1 aufgeführten wesentlichen Merkmalen entspricht, vorzuführen.
2. Stellt die zuständige Behörde im Fall eines Antrags auf Typgenehmigung für eine Motorenfamilie oder eine Motorengruppe fest, dass der eingereichte Antrag hinsichtlich des ausgewählten Stamm-Motors für die in Anlage J Teil II Anhang 2 beschriebene Motorenfamilie oder Motorengruppe nicht repräsentativ ist, so ist ein anderer und gegebenenfalls ein zusätzlicher, von der zuständigen Behörde zu bezeichnender Stamm-Motor zur Genehmigung nach Nummer 1 bereitzustellen.

3. Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Motortyp, eine Motorenfamilie oder eine Motorengruppe darf nicht bei mehr als einer zuständigen Behörde gestellt werden. Für jeden zu genehmigenden Motortyp, jede zu genehmigende Motorenfamilie oder jede zu genehmigende Motorengruppe ist ein gesonderter Antrag zu stellen.

§ 8a.04

Typgenehmigungsverfahren

1. Die zuständige Behörde, bei der der Antrag gestellt wird, erteilt die Typgenehmigung für alle Motortypen, Motorenfamilien oder Motorengruppen, die den Beschreibungen in den Beschreibungsmappen entsprechen und den Anforderungen dieses Kapitels genügen.
2. Die zuständige Behörde füllt für jeden Motortyp, jede Motorenfamilie oder jede Motorengruppe, die sie genehmigt, alle einschlägigen Teile des Typgenehmigungsbogens aus, dessen Muster in Anlage J Teil III enthalten ist; sie erstellt oder prüft das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen. Typgenehmigungsbogen sind nach dem Verfahren in Anlage J Teil IV zu nummerieren. Der ausgefüllte Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen sind dem Antragsteller zuzustellen.
3. Erfüllt der zu genehmigende Motor seine Funktion oder hat er spezifische Eigenschaften nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs, in das er eingebaut werden soll, und kann aus diesem Grund die Einhaltung einer oder mehrerer Anforderungen nur geprüft werden, wenn der zu genehmigende Motor mit anderen echten oder simulierten Fahrzeugteilen zusammen betrieben wird, so ist der Geltungsbereich der Typgenehmigung für diesen Motor (diese Motoren) entsprechend einzuschränken. Im Typgenehmigungsbogen für einen Motortyp, eine Motorenfamilie oder eine Motorengruppe sind in solchen Fällen alle Einschränkungen ihrer Verwendung sowie sämtliche Einbauvorschriften aufzuführen.
4. Jede zuständige Behörde übermittelt
 - a) den übrigen zuständigen Behörden bei jeder Änderung die Liste der Motortypen, Motorenfamilien und Motorengruppen (mit den Einzelheiten in Anlage J Teil V), deren Genehmigung sie in dem betreffenden Zeitraum erteilt, verweigert oder entzogen hat;
 - b) auf Ersuchen einer anderen zuständigen Behörde
 - aa) eine Abschrift des Typgenehmigungsbogens für den Motortyp, die Motorenfamilie oder die Motorengruppe mit oder ohne den Beschreibungsunterlagen für jeden Motortyp, jede Motorenfamilie oder jede Motorengruppe, deren Genehmigung sie erteilt, verweigert oder entzogen hat, und gegebenenfalls
 - bb) die Liste der Motoren, die entsprechend den erteilten Typgenehmigungen hergestellt wurden, nach der Beschreibung in § 8a.06 Nr. 3, die die Einzelheiten nach Anlage J Teil VI enthält.

5. Jede zuständige Behörde übermittelt dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt jährlich und zusätzlich dazu bei Erhalt eines entsprechenden Antrags eine Abschrift des Datenblatts nach Anlage J Teil VII über die Motortypen, Motorenfamilien und Motorengruppen, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist.

§ 8a.05

Änderung von Genehmigungen

1. Die zuständige Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihr jede Änderung der in den Beschreibungsunterlagen erwähnten Einzelheiten mitgeteilt wird.
2. Der Antrag auf eine Änderung oder Erweiterung einer Typgenehmigung ist ausschließlich an die zuständige Behörde zu stellen, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt hat.
3. Sind in den Beschreibungsunterlagen erwähnte Einzelheiten geändert worden, so stellt die zuständige Behörde folgendes aus:
 - a) soweit erforderlich, korrigierte Seiten der Beschreibungsunterlagen, wobei die Behörde jede einzelne Seite so kennzeichnet, dass die Art der Änderung und das Datum der Neuausgabe deutlich ersichtlich sind. Bei jeder Neuausgabe von Seiten ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen (das dem Typgenehmigungsbogen als Anlage beigelegt ist) entsprechend auf den neuesten Stand zu bringen;
 - b) einen revidierten Typgenehmigungsbogen (mit einer Erweiterungsnummer), sofern Angaben darin (mit Ausnahme der Anhänge) geändert wurden oder die Mindestanforderungen dieses Kapitels sich seit dem ursprünglichen Genehmigungsdatum geändert haben. Aus dem revidierten Genehmigungsbogen müssen der Grund für seine Änderung und das Datum der Neuausgabe klar hervorgehen.

Stellt die zuständige Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass wegen einer an den Beschreibungsunterlagen vorgenommenen Änderung neue Versuche oder Prüfungen gerechtfertigt sind, so unterrichtet sie hiervon den Hersteller und stellt die oben angegebenen Unterlagen erst nach der Durchführung erfolgreicher neuer Versuche oder Prüfungen aus.

§ 8a.06

Übereinstimmung

1. An jeder in Übereinstimmung mit der Typgenehmigung hergestellten Einheit müssen die in Anlage J Teil I Abschnitt 1 festgelegten Kennzeichen einschließlich der Typgenehmigungsnummer vom Hersteller angebracht sein.

2. Enthält die Typgenehmigung Einschränkungen der Verwendung nach § 8a.04 Nr. 3, so müssen jeder hergestellten Einheit detaillierte Angaben über diese Einschränkungen und sämtliche Einbauvorschriften vom Hersteller beigelegt sein.
3. Der Hersteller übermittelt auf Anforderung der Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres und sofort nach jedem von der Behörde angegebenen zusätzlichen Zeitpunkt eine Liste mit den Identifizierungsnummern (Seriennummern) aller Motoren, die in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieses Kapitels seit dem letzten Bericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem diese Bestimmungen erstmalig anwendbar wurden, hergestellt wurden. Soweit sie nicht durch das Motorkodierungssystem zum Ausdruck kommen, müssen auf dieser Liste die Korrelationen zwischen den Identifizierungsnummern und den entsprechenden Motortypen, Motorenfamilien oder Motorengruppen und den Typgenehmigungsnummern angegeben werden. Außerdem muss die Liste besondere Informationen enthalten, wenn der Hersteller die Produktion eines genehmigten Motortyps, einer genehmigten Motorenfamilie oder einer genehmigten Motorengruppe einstellt. Falls die zuständige Behörde keine regelmäßige Übermittlung dieser Liste vom Hersteller verlangt, muss dieser die registrierten Daten für einen Zeitraum von mindestens 40 Jahren aufbewahren.

§ 8a.07

Anerkennung gleichwertiger anderer Normen

1. Nach Maßgabe der folgenden Tabelle gelten Typgenehmigungen entsprechend den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft als gleichwertig mit den Typgenehmigungen entsprechend den Bedingungen und Bestimmungen dieses Kapitels:

Motoranwendung	Richtlinie	Motorkategorie
Schiffshauptantrieb	2004/26/EG	V
Hilfsmotor mit konstanter Drehzahl	2004/26/EG	V
	97/68/EG	H, I, J, K D, E, F, G
Hilfsmotor mit variabler Drehzahl und variabler Last	2004/26/EG	V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann die Gleichwertigkeit von anderen entsprechenden Normen in internationalen Vorschriften oder in Vorschriften der Rheinuferstaaten oder Belgiens oder dritter Staaten mit den Bedingungen und Bestimmungen dieses Kapitels für die Typgenehmigung von Motoren anerkennen.

§ 8a.08

Kontrolle der Identifizierungsnummern

1. Die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt, sorgt dafür, dass die Identifizierungsnummern der in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieses Kapitels hergestellten Motoren - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den anderen zuständigen Behörden - registriert und kontrolliert werden.
2. Eine zusätzliche Kontrolle der Identifizierungsnummern kann in Verbindung mit der Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion nach § 8a.09 erfolgen.
3. Bezüglich der Kontrolle der Identifizierungsnummern teilen der Hersteller oder seine in den Rheinufestaaten und Belgien niedergelassenen Beauftragten der zuständigen Behörde auf Anforderung unverzüglich alle erforderlichen Informationen über seine/ihre Direktkäufer sowie die Identifizierungsnummern der Motoren mit, die als nach § 8a.06 Nr. 3 hergestellt gemeldet worden sind.
4. Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der zuständigen Behörde die in § 8a.06 festgelegten Anforderungen einzuhalten, so kann die Genehmigung für den betreffenden Motortyp, die betreffende Motorenfamilie oder die betreffende Motorengruppe zurückgezogen werden. In einem solchen Fall wird das Informationsverfahren nach § 8a.10 Nr. 4 angewandt.

§ 8a.09

Konformität der Produktion

1. Die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt, vergewissert sich vorher – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den anderen zuständigen Behörden -, dass geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um eine wirksame Kontrolle der Konformität der Produktion hinsichtlich der Anforderungen der Anlage J Teil I Abschnitt 4 sicherzustellen.
2. Die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt hat, vergewissert sich – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den anderen zuständigen Behörden -, dass die in Nummer 1 genannten Vorkehrungen hinsichtlich der Bestimmungen der Anlage J Teil I Abschnitt 4 weiterhin ausreichen und jeder nach den Anforderungen dieses Kapitels mit einer Typgenehmigungsnummer ausgestattete Motor weiterhin der Beschreibung im Typgenehmigungsbogen und seinen Anhängen für den genehmigten Motortyp, die genehmigte Motorenfamilie oder die genehmigte Motorengruppe entspricht.

§ 8a.10

Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp, der genehmigten Motorenfamilie oder der genehmigten Motorengruppe

1. Eine Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp, der genehmigten Motorenfamilie oder der genehmigten Motorengruppe liegt vor, wenn Abweichungen von den Merkmalen im Typgenehmigungsbogen oder gegebenenfalls von den Beschreibungsunterlagen festgestellt werden, die von der zuständigen Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, nicht nach § 8a.05 Nr. 3 genehmigt worden sind.
2. Stellt die zuständige Behörde, die eine Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass Motoren, die mit einer Konformitätsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem Motortyp, der Motorenfamilie oder der Motorengruppe übereinstimmen, für den oder die sie die Genehmigung erteilt hat, so ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Produktion befindlichen Motoren wieder mit dem genehmigten Motortyp, der genehmigten Motorenfamilie oder der genehmigten Motorengruppe übereinstimmen. Die zuständige Behörde, die die mangelnde Übereinstimmung festgestellt hat, unterrichtet die anderen zuständigen Behörden und das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt von den getroffenen Maßnahmen, die bis zum Entzug der Typgenehmigung gehen können.
3. Kann eine zuständige Behörde nachweisen, dass Motoren, die mit einer Typgenehmigungsnummer versehen sind, nicht mit dem genehmigten Motortyp, der genehmigten Motorenfamilie oder der genehmigten Motorengruppe übereinstimmen, so kann sie von der zuständigen Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, verlangen, dass die in der Produktion befindlichen Motoren auf Konformität mit dem genehmigten Motortyp, der genehmigten Motorenfamilie oder der genehmigten Motorengruppe geprüft werden. Die hierzu notwendigen Maßnahmen sind binnen sechs Monaten nach dem Antragsdatum zu ergreifen.
4. Die zuständigen Behörden unterrichten sich gegenseitig und das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt innerhalb eines Monats über jeden Entzug einer Typgenehmigung und über die Gründe hierfür.

§ 8a.11

Einbau-, Zwischen- und Sonderprüfung

1. Die zuständige Behörde prüft anlässlich der Einbauprüfung nach § 8a.02 Nr. 4, bei Zwischenprüfungen nach § 8a.02 Nr. 5 und bei Sonderprüfungen nach § 8a.02 Nr. 6 den aktuellen Zustand des Motors in Bezug auf die im Motorparameterprotokoll spezifizierten Komponenten, die Kalibrierung und die Einstellung seiner Parameter.

Kommt die Behörde zu dem Ergebnis, dass der Motor nicht mit dem genehmigten Motortyp, der genehmigten Motorenfamilie oder der genehmigten Motorengruppe übereinstimmt, kann sie verlangen, dass die Konformität des Motors wiederhergestellt wird, die Typgenehmigung nach § 8a.05 entsprechend geändert wird oder eine Messung der tatsächlichen Emissionen anordnen.

Wird die Konformität des Motors nicht wiederhergestellt, oder wird die Typgenehmigung nicht entsprechend geändert, oder zeigen die Messungen, dass Emissionen die Grenzwerte nach § 8a.02 Nr. 2 nicht einhalten, verweigert die zuständige Behörde die Ausstellung eines Schiffsattestes oder zieht ein bereits erteiltes Schiffsattest ein.

2. Bei Motoren mit Abgasnachbehandlungssystem muss die Funktion des Abgasnachbehandlungssystems im Rahmen der Einbau-, Zwischen- oder Sonderprüfung überprüft werden.
3. Die Prüfungen nach Nummer 1 erfolgen anhand der Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter. In dieser, vom Hersteller zu erstellenden und von einer zuständigen Behörde zu genehmigenden Anleitung, sind die abgasrelevanten Bauteile sowie Einstellungen und Parameter spezifiziert, unter deren Verwendung bzw. Einhaltung von der fortwährenden Erfüllung der Abgasgrenzwerte ausgegangen werden kann. Sie enthält mindestens:
 - a) Angabe des Motortyps, der Motorenfamilie oder der Motorengruppe mit Spezifizierung der Nennleistung und Nenndrehzahl;
 - b) Auflistung der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter;
 - c) Eindeutige Merkmale zur Identifikation der zugelassenen abgasrelevanten Komponenten (z.B. auf den Komponenten befindliche Bauteilnummern);
 - d) Angabe der abgasrelevanten Motorparameter wie Einstellbereiche des Einspritzzeitpunktes, der zulässigen Kühlwassertemperatur, des maximalen Abgasgedruckes.

Bei Motoren mit Abgasnachbehandlungssystemen muss diese Anleitung auch Verfahren zur Kontrolle der einwandfreien Funktion der Abgasnachbehandlungsanlage beinhalten.

§ 8a.12

Zuständige Behörden und Technische Dienste

1. Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die Namen und Anschriften der zuständigen Behörden und Technischen Dienste mit, die für die Durchführung dieses Kapitels verantwortlich sind. Die Technischen Dienste müssen der Europäischen Norm EN ISO/IEC 17025 : 2005 unter Beachtung der nachfolgenden Bedingungen genügen:
 - a) Motorenhersteller können nicht als Technische Dienste anerkannt werden.
 - b) Für die Zwecke dieses Kapitels kann ein Technischer Dienst mit Zustimmung der zuständigen Behörde Einrichtungen außerhalb der eigenen Prüfstelle benutzen.

2. Technische Dienste außerhalb der Rheinuferstaaten, Belgiens oder der Mitgliedstaaten der Europäischen Union können nur auf Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anerkannt werden.

§ 8a.13

Übergangsbestimmungen des Kapitels 8a

1. Die Vorschriften des Kapitels 8a gelten nicht
- a) für Motoren, die vor dem 1.1.2003 an Bord installiert waren,
 - b) für Austauschmotoren*, die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden.
2. Abweichend von § 8a.02 Nummer 2, für Motoren, die vor dem 1.7.2007 an Bord installiert waren, gelten die Grenzwerte der folgenden Tabelle:

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

- c) Die Kapitel 3 bis 8 und 9 bis 24 werden aufgehoben.
- d) Die Überschrift der Anlage J wird wie folgt gefasst:

**„Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln -
Ergänzende Bestimmungen und Muster von Bescheinigungen⁴“.**

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

⁴ Diese Anlage bleibt bis zum 1. Januar 2020, dem Tag des Inkrafttretens der Vorschriften der Verordnung (EU) 2016/1628 bezüglich Binnenschiffen, gültig.

e) *Anlage O* wird wie folgt gefasst:

„Anlage O

**Verzeichnis der dem Schiffsattest nach § 1.04
als gleichwertig anerkannten Zeugnisse und Modalitäten für deren Anerkennung**

Lfd. Nr.	Dem Schiffsattest nach § 1.04 als gleichwertig anerkannte Zeugnisse	Modalitäten für deren Anerkennung	Datum der Anerkennung
1	Nach dem 30. Dezember 2008 erteilte oder erneuerte Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe, die bestätigen, dass die damit ausgestatteten Fahrzeuge unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Anhang II Kapitel 24 den technischen Vorschriften des Anhangs II der letztgültigen Fassung der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG voll entsprechen.	Auf dem Rhein verkehrende Fahrzeuge, die nach dem 30. Dezember 2008 ein Gemeinschaftszeugnis erhalten haben, müssen Motoren eingebaut haben, die entweder die Grenzwerte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, wie in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgelegt oder die vergleichbaren Grenzwerte der letztgültigen Fassung der Richtlinie 97/68/EG einhalten.	27. November 2008
2	Nach dem 6. Oktober 2018 erteilte oder erneuerte Unionszeugnisse für Binnenschiffe, die bestätigen, dass diese Fahrzeuge unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Kapitel 32 des ES-TRIN den Vorschriften der letztgültigen Fassung der Richtlinie (EU) 2016/1629 voll entsprechen.	Auf dem Rhein verkehrende Fahrzeuge, die nach dem 6. Oktober 2018 ein Unionszeugnis erhalten haben, müssen Motoren eingebaut haben, die entweder die Grenzwerte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, wie in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgelegt, oder die vergleichbaren Grenzwerte der letztgültigen Fassung der Richtlinie 97/68/EG einhalten.	XX.XX.20XX

“

f) *Die Anlagen B bis I, K bis N und P bis T werden aufgehoben.*

PROTOKOLL 21

Neubau einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe im Rheinhafen Breisach, Rhein-km 226,790

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Neubau einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe im Rheinhafen Breisach bei Rhein-km 226,790 rechtes Ufer zur Kenntnis.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Neubau einer Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt

Zusammenfassung

In Breisach bei Rhein-km 226,790 soll eine neue schwimmende Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt gebaut werden.

Die Rheinhafen Breisach GmbH betreibt zwischen Rhein-km 225,900 und 227,580 den Hafen Breisach.

Aufgrund der steigenden Bedeutung der Fahrgastschifffahrt am Standort Breisach und der derzeit ungenügenden Anzahl an Anlegestellen für die Fahrgastschifffahrt südlich des Hafens, beabsichtigt die Rheinhafen Breisach GmbH eine schwimmende Anlegestelle zu errichten.

Die Anlegestelle ersetzt eine nicht mehr benötigte Liegestelle der Güterschifffahrt.

An dem vorgesehenen Standort befinden sich derzeit noch vier Dalben der nicht mehr benötigten Liegestelle die als Wartepplätze von der Rheinhafen Breisach AG bereitgestellt werden. Für den Neubau der schwimmenden Anlegestelle werden die bestehenden Dalben entfernt.

Hintergrund

1. **Art des Bauwerks**
Schwimmende Anlegestelle für die Fahrgastschifffahrt
2. **Nächster Ort/Gemeinde**
Breisach am Rhein
3. **Rhein-km**
226,790, im Hafengebiet des Rheinhafens Breisach
4. **Art der Baumaßnahme**
Baumaßnahmen im Wasser (Einbringen von Dalben) und an Land (Auflagerfundament Zugangssteg und Einbringen von Verankerungsdalben).

Allgemeine Beschreibung

5. **Fahrwasserbreite**
Die Breite des Flussbettes auf der Achse der schwimmenden Anlegestelle beträgt 208 m, auf 186,73 m NHN.
6. **Fahrrinnenbreite**
Zwischen 120 m – 140 m im Bereich der Anlegestelle.
7. **Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der schwimmenden Anlegestelle**

Schwimmende Anlegestelle:

3,50 m in Ost-West-Richtung

10,00 m in Nord-Süd-Richtung

1,65 m Tiefe von der Plattform aus

Die Länge des Zugangssteiges beträgt 20 m und die Breite 1,70 m.

Schiffs Liegeplatz:

ca. 200 m in Nord-Süd-Richtung

22,80 m in Ost-West-Richtung

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Am rechten Ufer unterhalb der Spundwand des Rheinhafens Breisach. Außerhalb der Fahrrinne (auch während der Baustellenphasen).

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Das nächste Bauwerk befindet sich in 200 m Entfernung (Achsabstand) unterhalb und 100 m (Schiffsbug) oberhalb der schwimmenden Anlegestelle.

Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

10. Form der schwimmenden Anlegestelle über der Fahrrinne (gerade/gebogen)

Die schwimmende Anlegestelle ragt nicht in die Fahrrinne.

11. Niedrigster Punkt der schwimmenden Anlegestelle in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Entfällt

12. Höchster Punkt der schwimmenden Anlegestelle in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste Punkt der schwimmenden Anlegestelle liegt auf 190,880 m NHN, jedoch außerhalb der Fahrrinne.

13. HSW (m, Höhenbezugssystem)

186,98 m NHN

14. Durchfahrtshöhe bei HSW

Entfällt

15. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)

Entfällt

16. Überdeckung von Kabeln, Rohrleitungen oder Bauwerken in der Gewässersohle

Keine

Berücksichtigung der Radarschifffahrt

17. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Entfällt

18. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Entfällt

19. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks

Entfällt

20. Geplantes Konstruktionsmaterial

Entfällt

Angaben zum Bauablauf

21. Beschreibung des Bauablaufs

Die erforderlichen Baumaßnahmen werden von Wasser und von Land aus durchgeführt.

Bau der Verankerungsdalben an Land. Auslegen des Schwimmponton und Verankerung, Einbau der Dalben im Wasser.

Keine der Baustellenphasen hat Auswirkungen auf die Fahrrinne.

22. Ausführungszeitraum

Unverzüglich.

23. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

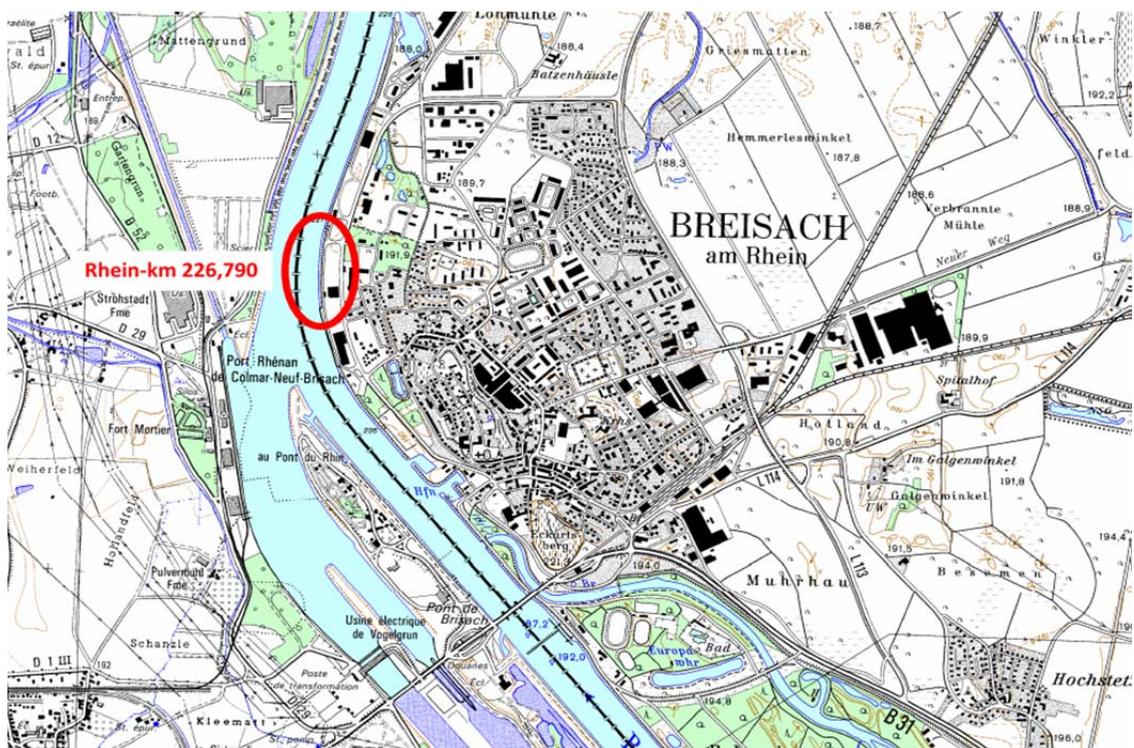
Eine Einschränkung der Schifffahrt ist für die Dauer der Baumaßnahme nicht zu erwarten.

24. Dauer der geplanten Schifffahrtssperrn (Total/teilweise)

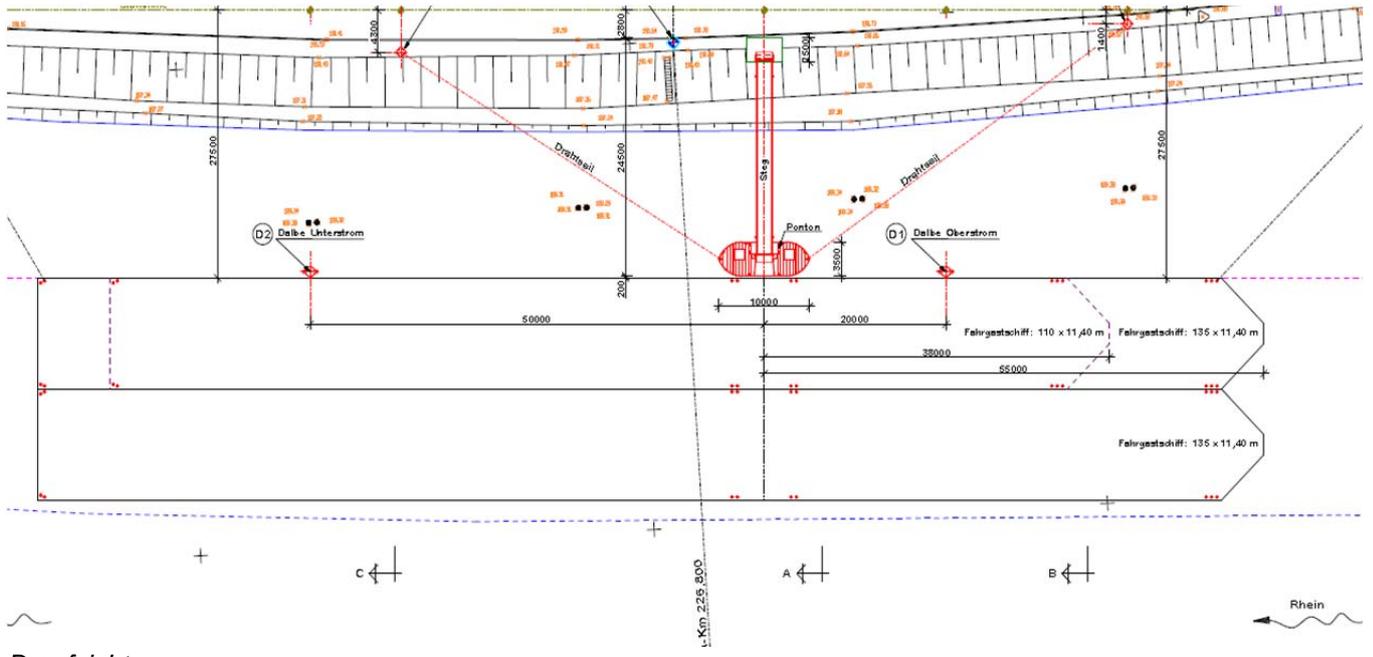
Keine

Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

25. Lageplan der schwimmenden Anlegestelle:

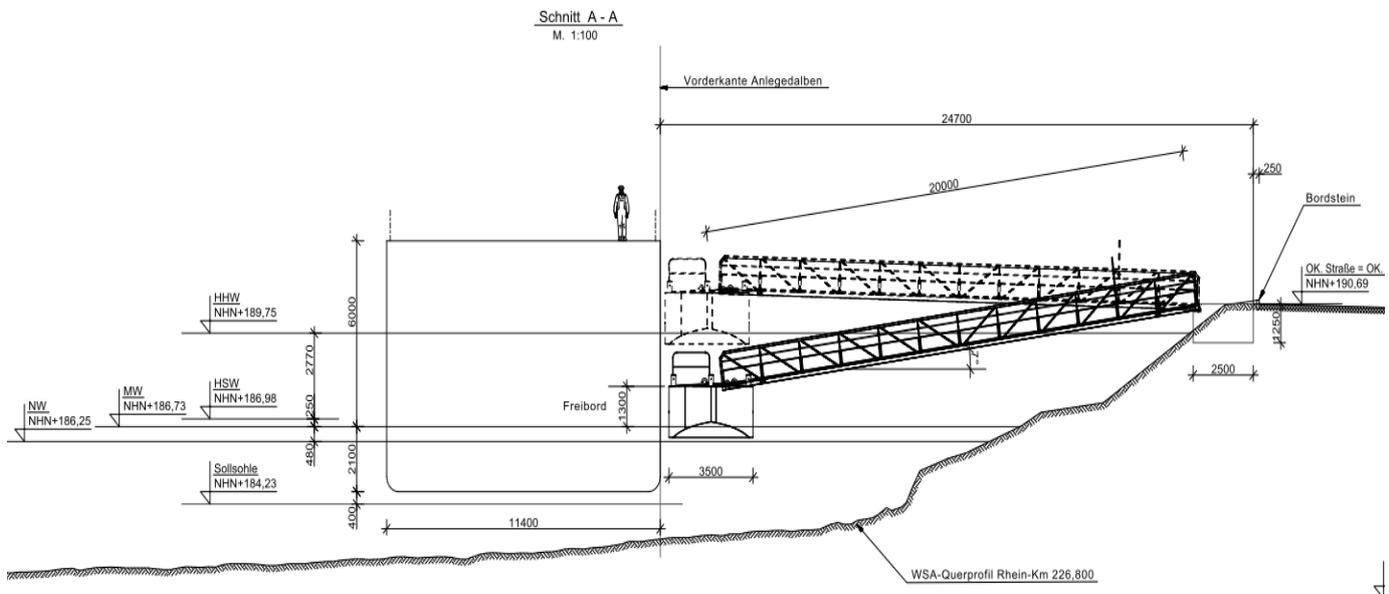


Lageplan Breisach



Draufsicht

26. Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss):



Querprofil

PROTOKOLL 22

Neubau einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe bei Kehl, Rhein-km 294,760

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Neubau einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe bei Kehl, Rhein-km 294,760, rechtes Ufer, zur Kenntnis.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Neubau einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe bei Kehl, Rhein-km 294,760

Zusammenfassung

In Kehl bei Rhein-km 294,760 soll eine neue schwimmende Anlegestelle für die Fahrgastschiffahrt gebaut werden.

Die Anlegestelle besteht aus dem Zugangssteg, den Ponton und die dazu gehörigen Führungsdalben des Pontons, der Anlegedalben für die Schiffe und das landseitige Stegfundament, sowie einen landseitigen Verankerungsdalben.

Die Anlegestelle soll für zwei Schiffe bis zu einer Verdrängung von je 2600 m³ in doppelter Belegung zu Berg genutzt werden.

Hintergrund

- 1. Art des Bauwerks**
Schwimmende Anlegestelle für die Fahrgastschiffahrt
- 2. Nächster Ort/Gemeinde**
Kehl am Rhein
- 3. Rhein-km**
294,760
- 4. Art der Baumaßnahme**
Baumaßnahmen im Wasser (Einbringen von Dalben) und an Land (Auflagerfundament Zugangssteg und das Einbringen von einem Verankerungsdalben).

Allgemeine Beschreibung

- 5. Fahrwasserbreite**
Breite des Rheins auf der Achse der schwimmenden Anlegestelle beträgt 264 m, auf 135,29 m NHN bei Mittelwasser.
- 6. Fahrrinnenbreite**
120 m im Bereich der Anlegestelle
- 7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Bauwerks**
Schwimmende Anlegestelle:
3,50 m in Ost-West-Richtung
10,00 m in Nord-Süd-Richtung
1,65 m Tiefe von der Plattform aus
Die Länge des Zugangssteiges beträgt 20 m und die Breite 1,50 m.

Schiffsliegeplatz:

ca. 200 m in Nord-Süd-Richtung
22,80 m in Ost-West-Richtung

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Am rechten Ufer, von Rhein-km 294,700 – 294,900 unterhalb der bereits bestehenden schwimmenden Anlegestelle A-Rosa. Außerhalb der Fahrrinne (auch während der Baustellenphasen).

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Zur nächsten bereits bestehenden schwimmenden Anlegestelle sind es 430 m nach Oberstrom, bei Rhein-km 294,330. Geplant ist ebenfalls noch eine schwimmende Anlegestelle bei Rhein-km 294,520. Unterstromig ist das nächste Bauwerk die öffentliche Liegestelle bei Rhein-km 297,000.

Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

10. Form der schwimmenden Anlegestelle über der Fahrrinne (gerade/gebogen)

Die schwimmende Anlegestelle ragt nicht in die Fahrrinne

11. Niedrigster Punkt des Bauwerkes in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Entfällt

12. Höchster Punkt des Bauwerkes in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste Punkt der schwimmenden Anlegestelle liegt auf 140,350 NHN (Anlegedalben), jedoch außerhalb der Fahrrinne.

13. HSW (m, Höhenbezugssystem)

137,71 m NHN

14. Durchfahrtshöhe bei HSW

Entfällt

15. Durchfahrtsbreite bei HSW mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)

Entfällt

16. Überdeckung von Kabeln, Rohrleitungen oder Bauwerken in der Gewässersohle

Keine.

Berücksichtigung der Radarschiffahrt

17. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut

Entfällt

18. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

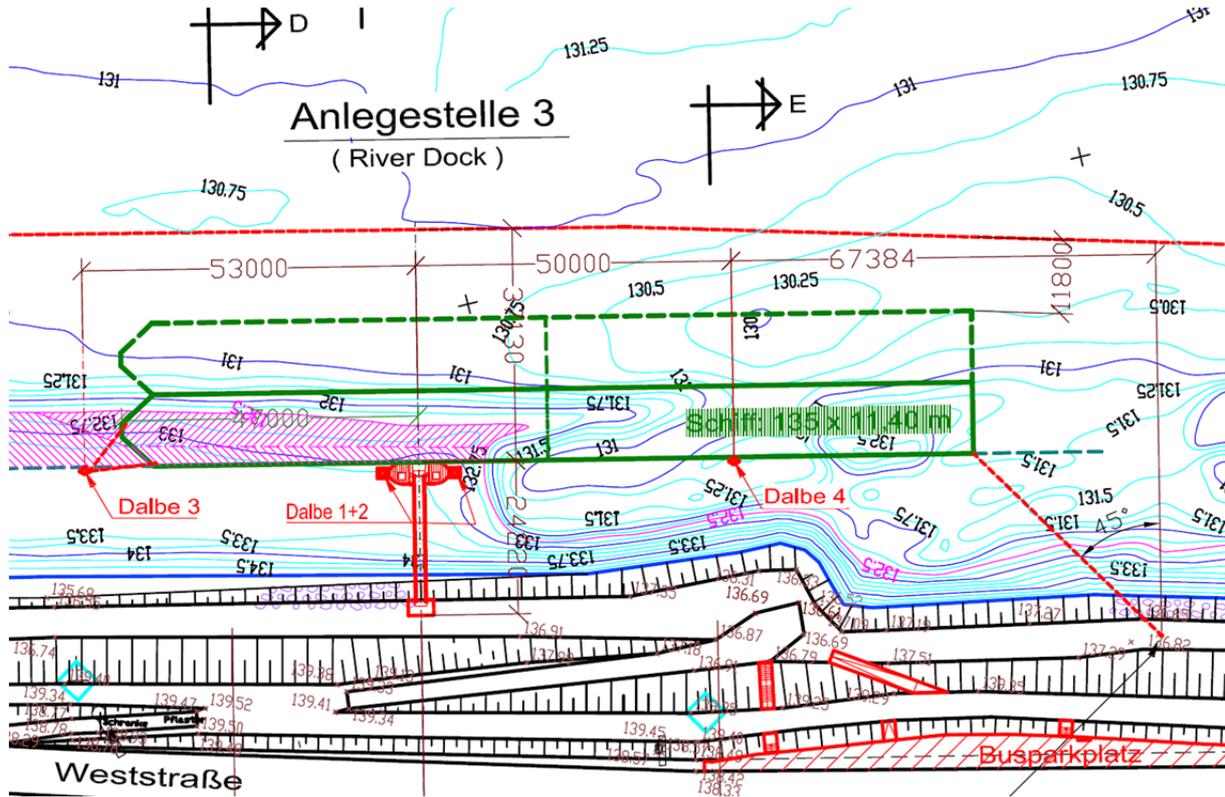
Entfällt.

19. Geplante Konstruktionsform des Bauwerkes

Entfällt

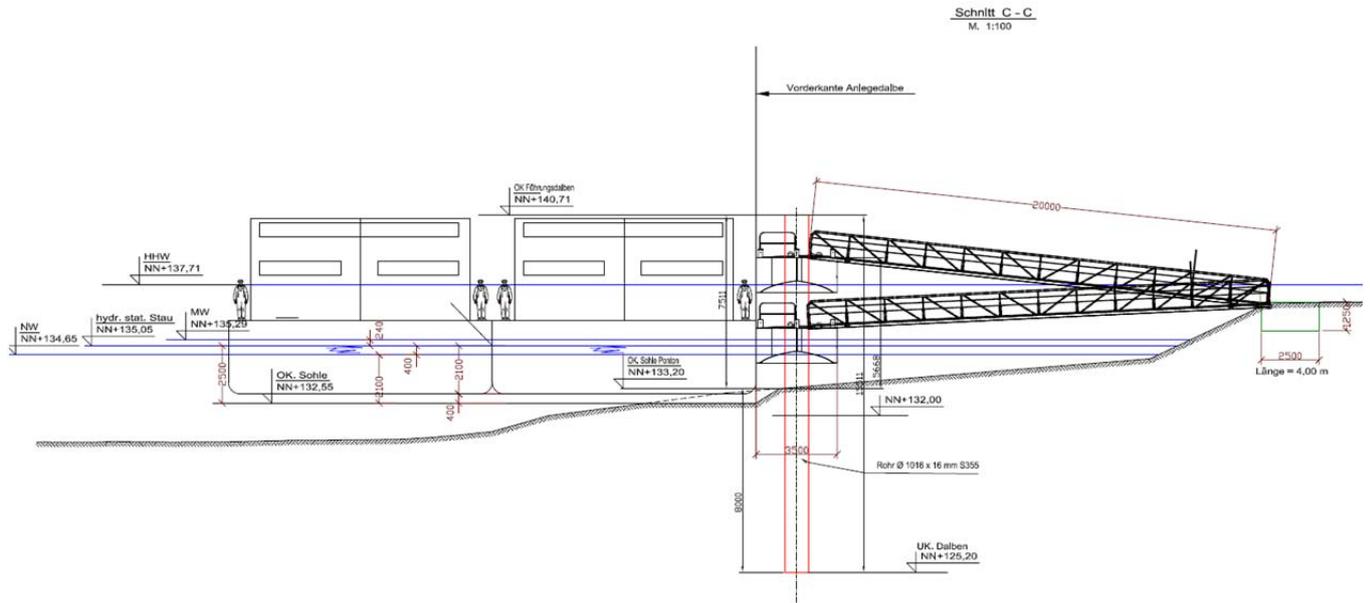
20. Geplantes Konstruktionsmaterial

Entfällt



Übersicht im Lageplan

26. Querprofil der Wasserstraße mit schwimmender Anlegestelle, Schnitt C – C (mit Sohlprofil und Uferanschluss):



Querprofil, Schnitt C - C

PROTOKOLL 23

Ersatzneubau der Merwedebrücke, Rhein-km 956,680

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Neubau einer Straßenbrücke bei Gorinchem, Rhein-km 956,680 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Brücken^[1] über den Rhein Merwedebrücke auf der A27 über die Boven-Merwede bei Rhein-km 956,68

Allgemein

Das Projekt A27 Houten-Hoopolder hat die Verbesserung des Verkehrsflusses zum Ziel. Hierzu wird die bestehende Brücke über die Boven-Merwede bei Gorinchem durch zwei breitere Brücken ersetzt.

In den untenstehenden Beschreibungen und Zeichnungen sind die für die Schifffahrt wesentlichen Merkmale und Baubedingungen festgelegt. Diese bilden die Rahmenbedingungen für den weiteren Entwurf, der von einem Bauunternehmen erarbeitet wird. Der endgültige Brückentypus, die Materialauswahl und dergleichen wurde noch nicht festgelegt. Denn bei dem weiteren Entwurf soll auf die Fachkenntnis des Marktes mit Blick auf die Ausführungsdetails zurückgegriffen werden, um einen optimalen Entwurf zu erhalten.

Die wesentlichsten Merkmale und Baubedingungen für die Schifffahrt sind die folgenden:

- 1. Art der Brücke**
Bei diesem Bauwerk handelt es sich um eine Brücke, deren Überbau über das Fahrwasser als eine Bogenbrücke oder Schrägseilbrücke mit einem Pylon ausgeführt werden wird.
Die beigefügte Zeichnung zeigt das Beispiel einer Bogenbrücke.
 - 2. Nächster Ort / Stadt**
Gorinchem
 - 3. Rheinkilometer**
956,68
 - 4. Art der Baumaßnahme**
Die Merwedebrücke wird aus zwei nebeneinander gelegenen Brücken bestehen. Stromabwärts (Westen) von der bestehenden Brücke wird eine neue Brücke für den Straßenverkehr in der Nord-Süd-Richtung gebaut werden. An der Stelle der abzureißenden Brücke wird eine neue Brücke für den Straßenverkehr in Süd-Nord-Richtung gebaut werden.
In beide Brücken wird ein bewegbares Teil aufgenommen.
- A. Allgemeine Beschreibung**
- 5. Fahrwasserbreite** (außerhalb des Bauwerkbereichs)
Die Fahrwasserbreite außerhalb des Gebiets des Bauwerks beträgt ungefähr 380 m. Das ist die Breite zwischen den Kopfenden der Bühnen an der Südseite und dem Ufer an der Nordseite im rechten Winkel zur Flussachse (Normalbreite).
 - 6. Fahrrinnenbreite** ((außerhalb des Bauwerkbereichs)
Die Normalbreite vor Ort beträgt ungefähr 300 m.
 - 7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser**
Im Fahrwasser werden für den bewegbaren Teil der Brücke an der Nordseite Pfeiler errichtet.
An der Südseite wird außerhalb der Fahrrinne ein Pfeiler für den Überbau positioniert.
 - 8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne**
In der Fahrrinne werden keine Pfeiler oder Pylone gebaut werden.
Die Breite der Durchfahrtsöffnungen wird vor Ort 240 m betragen.

^[1] Siehe hierzu auch: Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Beschluss 2012-I-13).

9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen

Für die Schifffahrt ist vor Ort eine Durchfahrtsöffnung des feststehenden Teils der Brücke von 240 m freigegebenen. Bezüglich des beweglichen Teils ist vor Ort eine Durchfahrtsöffnung in einer Breite von 30 m freigegebenen.

Für die Brücke werden in Übereinstimmung mit der Anlage 7 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Richtlinie Schifffahrtszeichen 2008 die entsprechenden Verkehrszeichen aufgestellt werden.

10. Breite des Brückenüberbaues

Die Breite der Brücke stromabwärts (Westen) beträgt 27,30 m.

Die Breite der Brücke stromaufwärts (Osten) beträgt 27,30 m.

Der Zwischenabstand zwischen beiden Brücken wird zwischen 12 und 15 m betragen.

11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom / Unterstrom)

Oberstrom: Autobahnbrücke Martinus Nijhoffbrücke der A2 über die Waal in der Nähe von Zaltbommel bei Km 22,96.

Unterstrom: Moerdijkbrücken auf der Bahnlinie Breda-Rotterdam und auf der A16 über das Hollands Diep in der Nähe von Moerdijk bei Km 25,50.
Merwedebrücke auf der N3 über die Beneden-Merwede in der Nähe von Papendrecht bei Km 16,70.

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

12. Form des Überbaues (gerade/gebogen)

Die Unterkante des Überbaues wird fast gerade sein ($R=12400$ m).

13. Niedrigster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der niedrigste Punkt des Überbaues (Unterkante der Brücke) liegt mindestens bei 13,60 m + NAP.

14. Höchster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste Punkt des Überbaues (Unterkante der Brücke) liegt bei ungefähr 15,00 m + NAP.

15. MHW (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste schiffbare Wasserstand MHW beträgt vor Ort 4,40 m + NAP.

16. Durchfahrtshöhe bei MHW

Die Durchfahrtshöhe bei MHW beträgt mindestens 9,10 m.

17. Durchfahrtsbreite bei MHW mit einer Höhe von 9,10 m

Die Durchfahrtsbreite mit einer Durchfahrtshöhe von 9,10 m beträgt 240 m.

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständigen/Behörde/ Institut

Bezüglich der Radarbildstörungen muss der weitere Entwurf der Brücke dem Bericht des niederländischen Informationsdienstes für Verkehr und Transport (*Adviesdienst Verkeer en Vervoer* AVV) „Durch Brücken erzeugte Radarbildstörungen für die Schifffahrt“ (Rijkswaterstaat, 2000) entsprechen.

19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Die zu treffenden Maßnahmen sind vom weiteren Entwurf abhängig.

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Der Überbau über das Fahrwasser wird als Bogenbrücke oder Schrägseilbrücke mit einem Pylon außerhalb der Fahrrinne ausgeführt werden.

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

Das Konstruktionsmaterial hängt vom weiteren Entwurf ab: Beton, Stahl oder eine Kombination der beiden Materialien.

D. Angaben zum Bauablauf

22. Art der Brückenmontage

Die Art der Brückenmontage des Überbaues hängt von den weiteren Entwurfsentscheidungen ab.

23. Ausführungszeitraum

Die Bauarbeiten finden zwischen 2022 und 2026 statt.

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Die Einschränkung des Lichtraumprofils hängt vom weiteren Entwurf und dem sich daraus ergebenden Brückentypus ab. Während des Baus werden die Einschränkungen auf ein Mindestmaß reduziert. Zur geringstmöglichen Beeinträchtigung der Schifffahrt gilt auf jeden Fall Folgendes:

- a) außerhalb der unter 24b und 25a genannten Zeiträume stehen immer 2 Fahrspuren mit jeweils einer Mindestbreite von 74,2 m zur Verfügung, wobei für die maßgebende Schifffahrt (6-Leichterschubverband, B= 34,2 m) ein Überholverbot gilt.
- b) für eine Höchstdauer von 24 Stunden steht jedes Mal 1 Fahrspur mit einer Mindestbreite von 74,2 m zur Verfügung, wobei für die maßgebende Schifffahrt (6-Leichterschubverband, B= 34,2 m) ein Einbahnverkehr und für die übrige Schifffahrt ein Überholverbot gilt.

25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (total/halbseitig)

Die Schifffahrtssperren und ihre Dauer hängen vom weiteren Entwurf und dem sich daraus ergebenden Brückentypus ab. Schifffahrtssperren werden gar nicht oder wenn dann nur sehr begrenzt vorgenommen werden. Zur geringstmöglichen Beeinträchtigung der Schifffahrt gilt auf jeden Fall Folgendes:

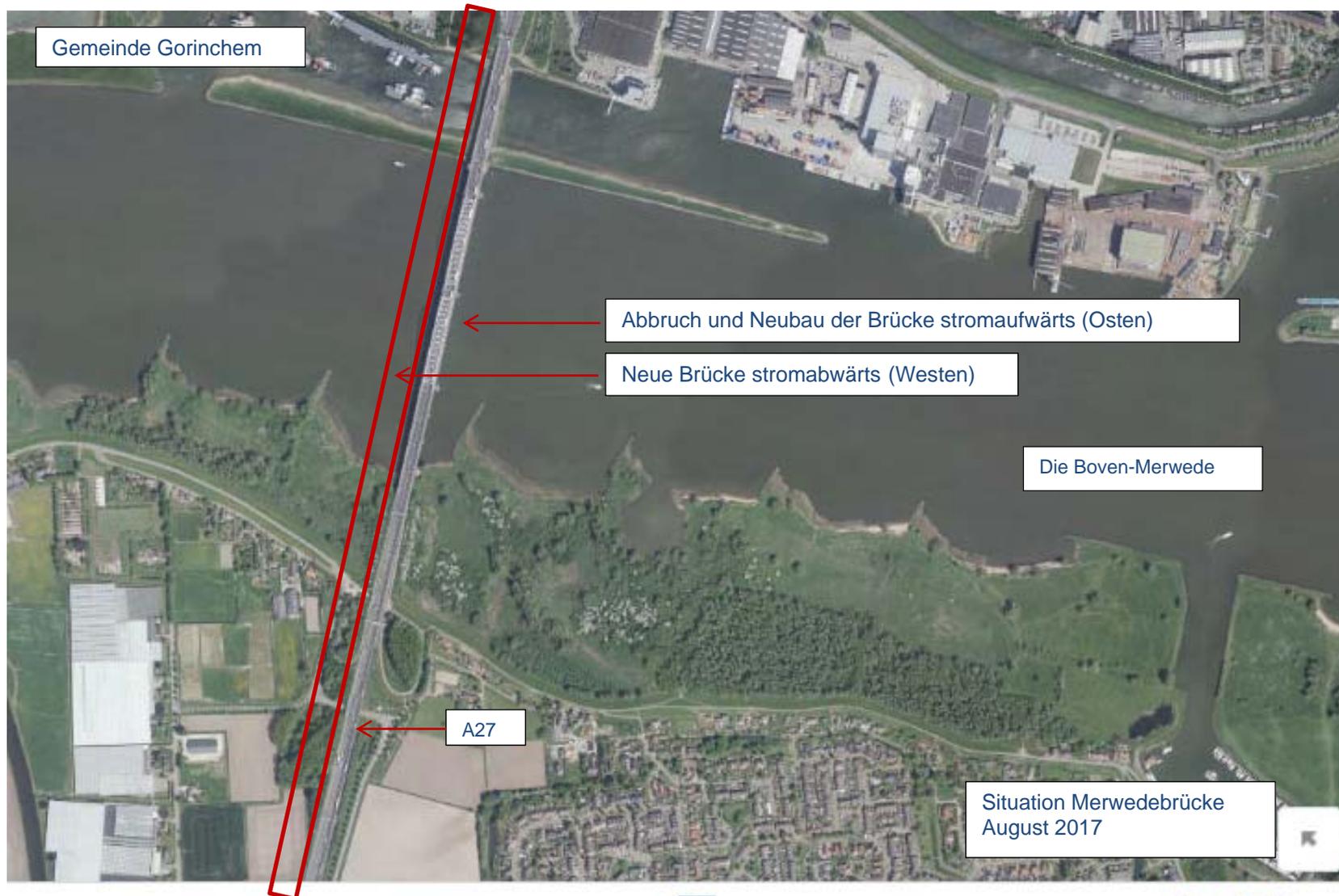
- a) Wenn eine Baumethode gewählt wird, für die eine totale Sperrung der Boven-Merwede notwendig ist, dann beläuft sich die Höchstdauer der Sperrung auf 24 Stunden. Eine solche Sperrung wird der Arbeitsgruppe und dem Ausschuss vorgelegt.

Für die unter 24b und 25a beschriebenen Beschränkungen bzw. Sperrungen gilt ferner Folgendes:

- Abhängig von der gewählten Baumethode sind in Absprache mit der Wasserstraßenbehörde kürzere Beschränkungen oder Sperrungen von 2x12 Stunden, 4x6 Stunden oder 6 x 4 Stunden möglich.
- Die gesamten unter 24b beschriebenen Beschränkungen dürfen nicht mehr als 24 Stunden pro Woche betragen. Zudem darf nur eine Beschränkung pro Woche stattfinden.
- Die gesamten unter 25a beschriebenen Sperrungen dürfen nicht mehr als insgesamt 24 Stunden während der gesamten Bauzeit betragen. Zudem darf nur eine Sperrung pro Woche stattfinden.
- Die unter 24b und 25a beschriebenen Beschränkungen bzw. Sperrungen sind nur während der Wochenenden, an einem Samstag bzw. Sonntag zulässig.

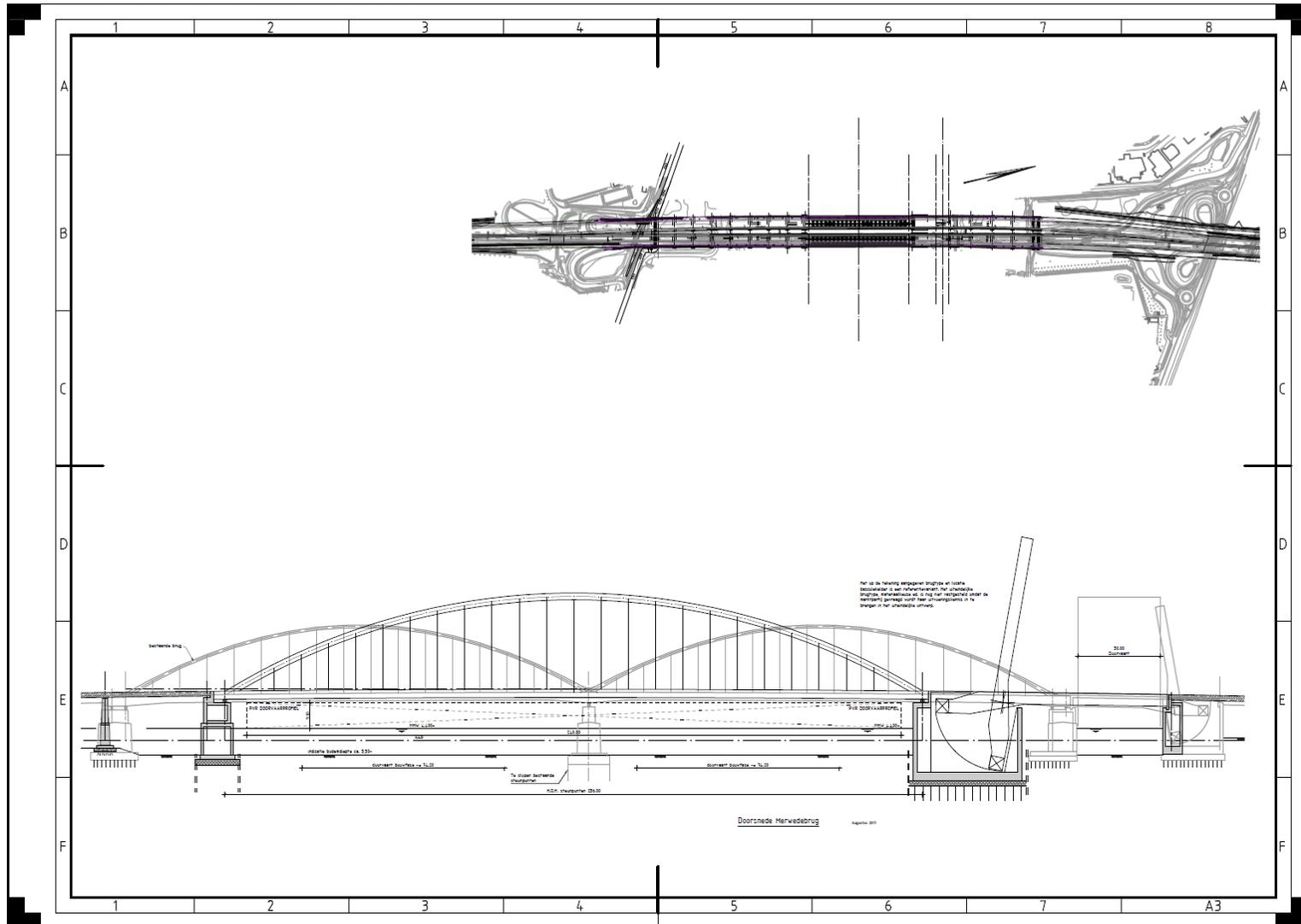
E. Zeichnungen

26. Übersichtszeichnung



Lageskizze Merwedebrücke

27. Schnitt durch Straße mit dem Bauwerk



Zeichnungen Merwedebrücke

PROTOKOLL 24

Ersatzneubau der Brücke von Hagestein, Rhein-km 949,000

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Neubau einer Straßenbrücke bei Hagestein, Rhein-km 949,000 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Brücken^[1] über den Rhein Brücke von Hagestein auf der A27 über die Lek bei Rhein-km 949,000

Allgemein

Das Projekt A27 Houten-Hoopolder hat die Verbesserung des Verkehrsflusses zum Ziel. Hierzu werden die bestehenden Brücken über die Lek bei Hagestein durch zwei breitere Brücken ersetzt.

In den untenstehenden Beschreibungen und Zeichnungen sind die für die Schifffahrt wesentlichen Merkmale und Baubedingungen festgelegt. Diese bilden die Rahmenbedingungen für den weiteren Entwurf, der von einem Bauunternehmen erarbeitet wird. Der endgültige Brückentypus, die Materialauswahl und dergleichen wurde noch nicht festgelegt. Denn bei dem weiteren Entwurf soll auf die Fachkenntnis des Marktes mit Blick auf die Ausführungsdetails zurückgegriffen werden, um einen optimalen Entwurf zu erhalten.

Die wesentlichsten Merkmale und Baubedingungen für die Schifffahrt sind die folgenden:

- 1. Art der Brücke**
Bei diesem Bauwerk handelt es sich um eine Brücke, deren Überbau über das Fahrwasser als Brücke im freien Vorbau, Schrägseilbrücke mit 2 Pylonen oder Bogenbrücke ausgeführt werden soll. Die beigefügte Zeichnung zeigt als Beispiel eine Brücke im freien Vorbau.
- 2. Nächster Ort / Stadt**
Nieuwegein und Hagestein.
- 3. Rheinkilometer**
949,000
- 4. Art der Baumaßnahme**
Die Brücke von Hagestein wird aus zwei nebeneinander gelegenen Brücken bestehen. Stromabwärts (Westen) von den bestehenden Brücken wird eine neue Brücke für den Straßenverkehr in der Nord-Süd-Richtung gebaut werden. An der Stelle der abzureißenden bestehenden Brücken wird eine neue Brücke für den Straßenverkehr in Süd-Nord-Richtung gebaut werden.
- A. Allgemeine Beschreibung**
- 5. Fahrwasserbreite** (außerhalb des Bauwerkbereichs)
Die Fahrwasserbreite außerhalb des Gebiets des Bauwerks beträgt ungefähr 160 m.
- 6. Fahrrinnenbreite** (außerhalb des Bauwerkbereichs)
Die Normalbreite vor Ort beträgt 140,80 m.
- 7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser**
Es werden keine Pfeiler oder Pylonen in das Fahrwasser gesetzt.
- 8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne**
Es werden keine Pfeiler oder Pylonen in die Fahrrinne gesetzt.

^[1] Siehe hierzu auch: Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Beschluss 2012-I-13).

9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen

Für die Schifffahrt ist vor Ort eine Durchfahrtsöffnung des feststehenden Teils der Brücke in der Breite von 112,64 m freigegebenen.

Für die Brücke werden in Übereinstimmung mit der Anlage 7 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Richtlinie Schifffahrtszeichen 2008 die entsprechenden Verkehrszeichen aufgestellt werden.

10. Breite des Brückenüberbaues

Die Breite der Brücke stromabwärts (Westen) beträgt 31,75 m.

Die Breite der Brücke stromaufwärts (Osten) beträgt 27,25 m.

Der Zwischenabstand zwischen beiden Brücken wird ungefähr 11 m betragen.

11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom / Unterstrom)

Oberstrom: Eisenbahnbrücke Culemborg auf der Bahnlinie 's-Hertogenbosch-Utrecht über die Lek in der Nähe von Culemborg bei Km 8,8.

Unterstrom: Lekbrücke Vianen und die Jan Blankenbrug-Brücke auf der A2 über die Lek in der Nähe von Vianen bei Km 2,85.

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

12. Form des Überbaues (gerade/gebogen)

Die Gestaltung der Unterkante des Überbaues hängt vom weiteren Entwurf ab.

- Bei einer Brücke im freien Vorbau wird die Unterkante des Überbaues leicht gebogen mit einem Pfeiler von ungefähr 6 m (Höhenunterschied zwischen der Mitte des Überbaues und den Stützen) geplant werden.
- Bei einer Schrägseil- oder Bogenbrücke wird die Unterkante des Überbaues fast gerade sein (R=12400 m).

13. Niedrigster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der niedrigste Punkt des Überbaues (Unterkante der Brücke) liegt mindestens bei 15,80 m + NAP.

14. Höchster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste Punkt der Unterkante der Brücke hängt vom weiteren Entwurf und dem Vertikalverlauf und der Querneigung der Straße ab.

Für eine Brücke im freien Vorbau bedeutet dies ungefähr 22,50 m + NAP.

Für eine Schrägseil- oder Bogenbrücke bedeutet dies ungefähr 17,00 m + NAP

15. MHW (m, Höhenbezugssystem)

Der höchste schiffbare Wasserstand MHW beträgt 6,50 m + NAP.

16. Durchfahrtshöhe bei MHW

Die Durchfahrtshöhe bei MHW beträgt mindestens 9,10 m.

17. Durchfahrtsbreite bei MHW mit einer Höhe von 9,10 m

Die Durchfahrtsbreite mit einer Durchfahrtshöhe von 9,10 m beträgt 112,64 m.

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständigen/Behörde/ Institut

Bezüglich der Radarbildstörungen muss der weitere Entwurf der Brücke dem Bericht des niederländischen Informationsdienstes für Verkehr und Transport (*Adviesdienst Verkeer en Vervoer* AVV) „Durch Brücken erzeugte Radarbildstörungen für die Schifffahrt“ (Rijkswaterstaat, 2000) entsprechen.

19. Betroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Die zu treffenden Maßnahmen sind vom weiteren Entwurf abhängig.

20. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Der Überbau über das Fahrwasser wird als Brücke im freien Vorbau, Bogenbrücke oder Schrägseilbrücke mit 2 Pylonen ausgeführt werden.

21. Geplantes Konstruktionsmaterial

Das Konstruktionsmaterial hängt vom weiteren Entwurf ab. Für eine Brücke im freien Vorbau wäre es Beton, für eine Bogen- oder Schrägseilbrücke käme Beton, Stahl oder eine Kombination der beiden Materialien infrage.

D. Angaben zum Bauablauf

22. Art der Brückenmontage

Die Art der Brückenmontage des Überbaues hängt von den weiteren Entwurfsentscheidungen ab.

23. Zeitraum der Bauarbeiten

Die Bauarbeiten finden zwischen 2024 und 2028 statt.

24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Die Einschränkung des Lichtraumprofils hängt vom weiteren Entwurf und dem sich daraus ergebenden Brückentypus ab. Zur geringstmöglichen Beeinträchtigung der Schifffahrt gilt auf jeden Fall Folgendes:

- In Absprache mit der Wasserstraßenbehörde darf erforderlichenfalls die Durchfahrthöhe über dem Fahrwasser über eine beschränkte Breite (höchstens 15 m) um nicht mehr als 2,00 m auf eine Höhe von 13,60 m + NAP verringert werden.
- Sobald die Durchfahrthöhe von 11,00 m durch das Hängegerüst oder durch den Wasserstand beschränkt wird, müssen über einen ununterbrochenen Abstand von 50 m in der dafür zur Verfügung stehenden Fahrrinne das Hängegerüst entfernt werden und die Fahrrinne der Schifffahrt zur Verfügung gestellt werden. Es muss dann ein Einbahnverkehr eingerichtet werden. Außerdem hat die ausführende Baufirma kontinuierlich für eine Begleitung durch die Verkehrszentrale zu sorgen.
- Die Breite der Fahrrinne muss mindestens 50 m betragen. Über diese Breite hinweg darf es bezüglich des Höchsten Schiffbaren Wasserstands + 9,10 m keine Höhenbeschränkung und bei niedrigen Wasserständen keine Tiefenbeschränkung geben.

25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (total/teilweise)

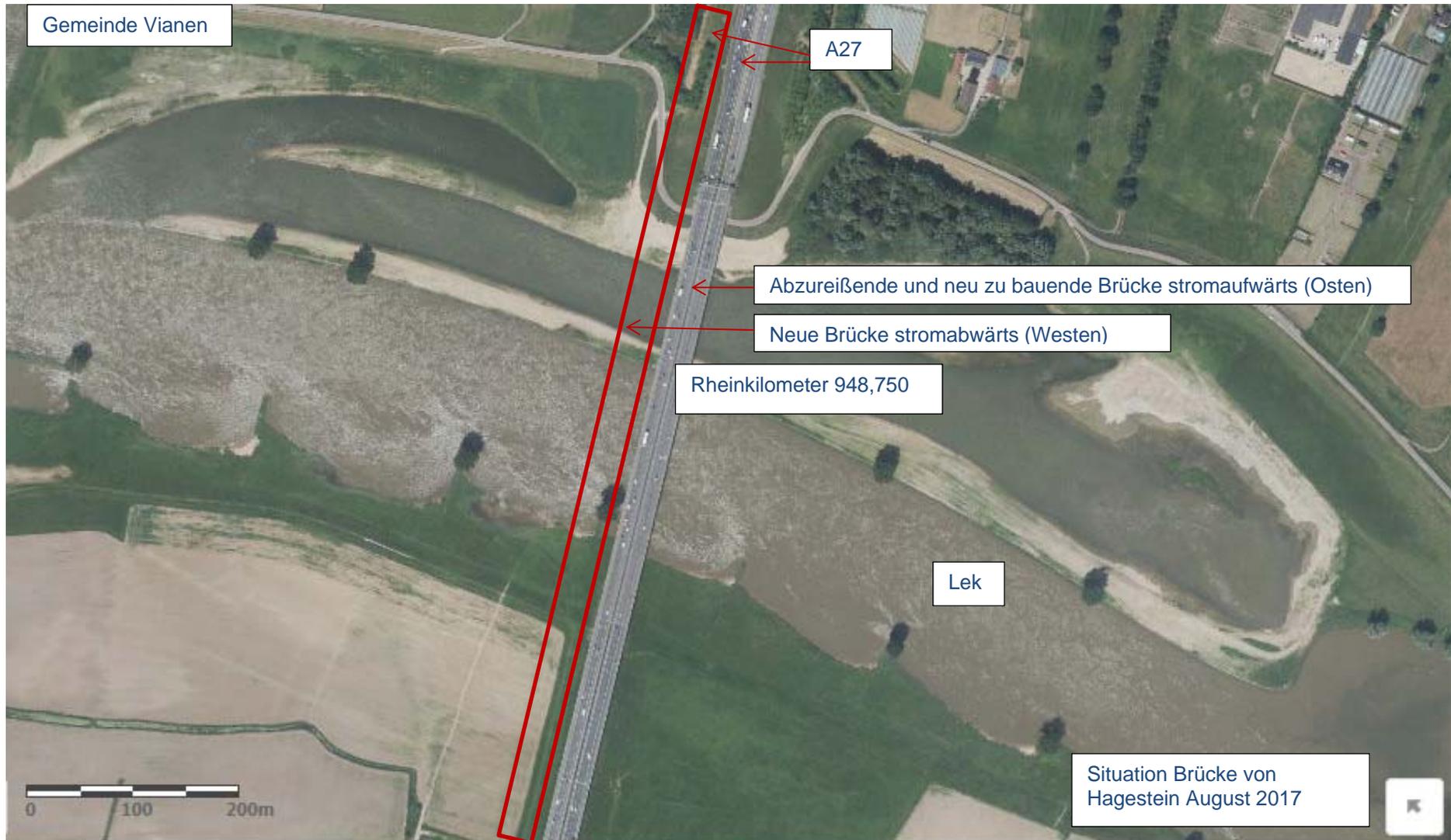
Die Schifffahrtssperren und ihre Dauer hängen vom weiteren Entwurf und dem sich daraus ergebenden Brückentypus ab. Schifffahrtssperren werden gar nicht oder wenn dann nur sehr begrenzt vorgenommen werden. Zur geringstmöglichen Beeinträchtigung der Schifffahrt gilt auf jeden Fall Folgendes:

- Wenn eine Baumethode gewählt wird, bei der kontinuierlich Brückenteile eingefügt werden, dann wird die Wasserstraßenbehörde grundsätzlich keine Sperrung der Wasserstraße zulassen. Es ist jedoch möglich mit einer intensiven Begleitung durch die Verkehrszentrale eine Reihe von kurzen zeitlich befristeten Einschränkungen für die Schifffahrt zu gestatten.
- Wenn eine Baumethode gewählt wird, bei der durch die Bewegung des Baufahrzeugs immer eine zusätzliche Beschränkung der Durchfahrthöhe entsteht, die über der zugelassenen Beschränkung von 2 m liegt, wird hierzu grundsätzlich keine Sperrung der Wasserstraße gestattet werden. Es ist jedoch möglich mit einer intensiven Begleitung durch die Verkehrszentrale eine Reihe von kurzen zeitlich befristeten Einschränkungen für die Schifffahrt zu gestatten.
- Wenn eine Baumethode gewählt wird, bei der eine vollständige Sperrung der Lek notwendig ist, gilt eine Höchstdauer von 24 Stunden für die Sperrung. Eine solche Sperrung wird der Arbeitsgruppe und dem Ausschuss vorgelegt.

Je nach gewählter Baumethode können kurze Sperrungen von 2 x 12 Stunden, 4 x 6 Stunden oder 6 x 4 Stunden in Absprache mit der Wasserstraßenbehörde ermöglicht werden. Die Sperrungsdauer während der gesamten Bauzeit darf 24 Stunden nicht überschreiten. Zudem darf nur eine Sperrung pro Woche stattfinden.

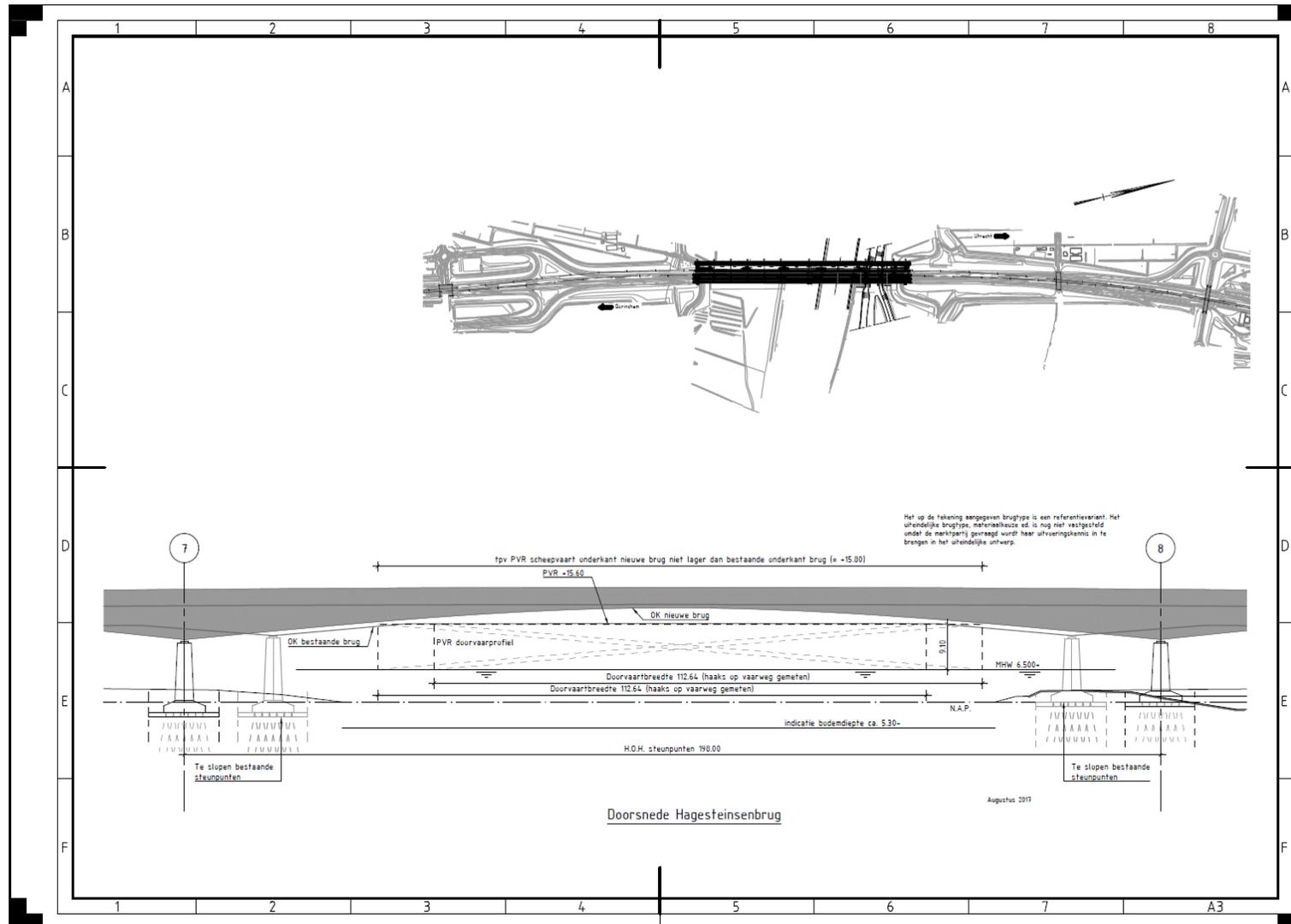
E. Zeichnungen

26. Lageplan mit Bauwerk



Lageskizze Brücke von Hagestein

27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk



Zeichnungen Brücke von Hagestein

PROTOKOLL 25

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

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen und das Bemühen um Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die zeitgleiche Ausführung der Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen,

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

bittet die deutsche und französische Delegation,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 25

**Tabelle der Betriebseinstellungen 2018 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 26. September 2017**

Be- treiber	Schleuse	Beginn Unter- brechung der Schifffahrt	Ende Unter- brechung der Schifffahrt	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	10/09/18	16/11/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	28/05/18	08/06/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	12/03/18	16/03/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	09/04/18	16/11/18	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	12/03/18	16/03/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	28/05/18	29/06/18	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	12/03/18	16/03/18	Risiko von Beeinträchtigungen ¹
EDF	Vogelgrün große Kammer	11/06/18	10/08/18	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	12/03/18	16/03/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	14/05/18	26/10/18	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	12/03/18	16/03/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	16/07/18	10/08/18	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	12/03/18	16/03/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	28/05/18	12/10/18	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	12/03/18	16/03/18	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	18/06/18	24/08/18	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	02/04/18	20/04/18	Risiko von Beeinträchtigungen
		04/06/18	13/07/18	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambsheim östliche Kammer	23/04/18	12/05/18	Risiko von Beeinträchtigungen
		16/07/18	31/08/18	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	16/07/18	20/07/18	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	17/09/18	19/10/18	Risiko von Beeinträchtigungen

¹ Der Stoßbalken der Schleuse von Vogelgrün wurde sehr stark beschädigt und wird während der für Juni bis August 2018 geplanten Betriebseinstellung repariert. Bis diese Arbeiten erledigt sind, ist die nutzbare Länge der großen Kammer auf 170 m begrenzt. Verbände von über 170 m Länge können die kleine Kammer benutzen. Während der einwöchigen Arbeiten an der kleinen Kammer im März 2018 werden schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen ergriffen, damit Verbände von über 170 m Länge die Schleusen von Vogelgrün durchfahren können und die Schifffahrt für solche Verbände nicht eine Woche lang unterbrochen ist. Das Gewerbe wird über diese Sondermaßnahmen mittels einer Nachricht für die Binnenschifffahrt informiert.

PROTOKOLL 26

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

Anlagen zu Protokoll 26

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
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2017-I-9	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung §§ 1.08, 4.07 und 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017			13.6.2017
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018				5.12.2017
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018				5.12.2017

*) 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
1998-II-26	§ 11.01 – Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	§ 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2016-I-10	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017				29.11.2017	3.2.2017
2017-I-15	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 11.02 Nr. 4 bis 7, 11.04 Nr. 2, Kapitel 14a, außer 14a.07 Nr. 1, 15.14 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 1 und 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, Anlage I, Bild 10, Anlagen Q, R und S)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017
2017-I-16	Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen 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, Übergangsbestimmungen zu §§ 3.04 Nr. 7, 7.01 Nr. 2, 8.10 Nr. 2, 9.01 und 12.02 Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2017	16.8.2017				13.6.2017

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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 RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015			11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungs- zeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016			12.5.2017	22.6.2016	
2016-II-9	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anpassung der Besatzungs- vorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführer- zeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	

4.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

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

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

Österreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +43	E-Mailadresse
1.	Point Electronics GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Stumpergasse 41-43 A-1060 Wien	(0)1597 088-0	mail@point.at
2.	Verbund Service GmbH	Am Hof 6a A-1010 Wien	(0)50 313-0	schiffstechnik.itk-services@verbund.com www.verbund.com

...

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	(0)9372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232-1309-0	yr@schiffswerft-braun.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
6.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelner Straße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(anerkannt vom 1.4.1993 bis 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	(0)38392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Nicht mehr tätig seit 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	(0)3933 802204	info@iea-rossdorf.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
22.	Imtech marine germany GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Albert-Einstein-Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
28.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	(0)40-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik <i>(Nicht mehr tätig seit 1.1.2017)</i>	Lärchenstraße 14 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	(0)991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	(0)3841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
36.	Radio Maurer (Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	(0)621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein (Nicht mehr tätig seit 19.11.2015)	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
42.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
43.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	(0)203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
44.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
45.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
47.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
48.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
49.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
50.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
51.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de
52.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
53.	Hugo Dircks Marinetechnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.de

...

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(anerkannt vom 6.1.2010 bis 6.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 11.2.2016 bis 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(anerkannt vom 12.9.2016 bis 12.9.2017)</i> <i>(anerkannt vom 12.9.2017 bis 12.9.2021)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	Imtech Marine Netherlands <i>(anerkannt vom 31.7.2009 bis 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 16.2.2016 bis 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 14.3.2016 bis 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V <i>(anerkannt vom 1.11.2016 bis 1.3.2017)</i> <i>(anerkannt vom 10.4.2017 bis 1.3.2021)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10 428 33 44	info@radioholland.com www.radioholland.com
4.	Navimar B.V. <i>(anerkannt vom 17.12.2009 bis 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(anerkannt vom 14.7.2010 bis 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2015)</i> <i>(anerkannt ab 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
9.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
10.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
11.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
12.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtbv.nl www.dmtbv.nl
13.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
14.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
15.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
16.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
17.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
18.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
19.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl

...

4.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

4. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für den Einbau oder Austausch von Inland AIS Geräten anerkannten Fachfirmen

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

Österreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +43	E-Mail Webseite
1.	1st-Relief e.U.	Lindenhofweg 18 / 5 A-8043 Graz	(0)720 371 371	office@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH (anerkannt vom 18.3.2009 bis 17.7.2012)	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	(0)50 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org
5.	Nauticast GmbH	Lützowgasse 12-14 / 3OG A-1140 Wien	(0)1 5 237 237-0	support@nauticast.com www.nauticast.com
6.	Verbund Service GmbH	Am Hof 6a A-1010 Wien	(0)50 313-0	schiffstechnik.itk-services@verbund.com www.verbund.com

...

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
2.	Argenaut GmbH <i>(nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelner Straße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles <i>(anerkannt vom 17.9.2010 bis 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Nicht mehr tätig seit 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
17.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH <i>(nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Albert- Einstein-Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 1.1.2017)</i>	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	service@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	tmginfo@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein (anerkannt vom 21.5.2010 bis 19.11.2015)	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Vessel-Navigation-Systems	Blandorferstraße 25 D-26524 Hage	(0)4936 9172888	info@gallandt.de www.gallandt.de
37.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
38.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
39.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
40.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
41.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-0	yr@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
43.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
44.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
45.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden - Bauhof Minden (nur für Fahrzeuge der WSV)	Bauhofstraße 11 D-32425 Minden	(0)571 6458-2928	bhf-minden@wsv.bund.de
46.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
47.	EnBaj Elektro- und Informationstechnik	Schützenhausstr. 6 D-97828 Marktheidenfeld	(0)9391 503647	info@enbaj.de www.enbaj.de
48.	Hugo Dircks Marinetechnik	Düppelstraße 18 D-48429 Rheine	(0)5971 64524	Info@hugo-dircks.de www.hugo-dircks.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.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr
5.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
6.	RADIO HOLLAND France (ex ETNA)	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)9 53 69 08 61	patrick.campagnoli@rhmarinegroup.com www.radioholland.net
7.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
8.	FLUVIATECH	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
9.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.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.

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
10.	LORRAINE NAUTISME	2 rue des Alliés F-57050 Metz	(0)3 87 32 21 22	info@lorraine-nautisme.fr http://lorraine-nautisme.fr
11.	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
12.	PROMAT SECURITE	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
13.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
14.	Sud Communication	Espace fréjorgues Ouest 317 Rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
15.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

...

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(anerkannt vom 6.1.2010 bis 6.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 11.2.2016 bis 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(anerkannt vom 8.1.2010 bis 8.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 12.9.2016 bis 12.9.2017)</i> <i>(anerkannt vom 12.9.2017 bis 12.9.2021)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2015)</i>	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
4.	Huisman Maritiem B.V. <i>(anerkannt vom 9.11.2009 bis 9.11.2015)</i>	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
5.	Imtech Marine Netherlands <i>(anerkannt vom 31.7.2009 bis 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 16.2.2016 bis 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 14.3.2016 bis 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 1.11.2016 bis 1.3.2017)</i> <i>(anerkannt vom 10.4.2017 bis 1.3.2021)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10-4283344	info@radioholland.com www.radioholland.com
6.	Navimar B.V. <i>(anerkannt vom 17.12.2009 bis 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
7.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(anerkannt vom 14.7.2010 bis 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
8.	SAM Electronics Nederland B.V. <i>(anerkannt vom 25.11.2009 bis 25.11.2014)</i>	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. & Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2020)</i>	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 317437 (0)228 755397	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/ radioinspections@shiptron.nl http://www.shiptron.com/
10.	Werkina Werkendam B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2015)</i> <i>(anerkannt ab 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
11.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
12.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
13.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasterdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl
14.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
15.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
16.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
17.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtbv.nl www.dmtbv.nl
18.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
19.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
20.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
21.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
22.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
23.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
24.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
25.	WNL Marine Electronics B.V. (aanerkant vom 6.11.2017 bis 5.11.2018)	Trawlerkade 88 NL-1976 CC IJmuiden	(0)255534755	pieter@wnl.nl www.wnl.nl

...

5.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

(Beschluss 2010-I-8)

Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2

Für die Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente zuständige Behörden (§ 7.14 Nr. 3)

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het afgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel	alle Patente
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Guichet de la navigation Rue Canal de l'Ourthe, 9 4031 Liège Tel : 00 32 4231 65 33 Email : guichet.navigation@spw.wallonie.be	Großes Patent und Radarpatent
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel	Großes, Sport- und Behördenpatent
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155	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 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 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62	alle Patente

Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde Autoriteit die het afgeeft	Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Soorten patent als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
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 90 46	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 44036 Nantes Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20	alle Patente
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 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 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80	alle Patente
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Großes Patent, Sportpatent

5.2 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

Fahrtenschreiber

**Anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Überprüfung
nach § 3.10 und Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
Stand: August 2017**

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

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Heinz Port GmbH
Theodor-Heuss-Str. 15
D-66130 Saarbrücken
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

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

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV ¹ , D

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

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ²

A&O Schiffselektrik und –elektronik
Kastanienstraße 10
D-47447 Moers
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

Carl Goldberg
Reeperbahn 37
D-21481 Lauenburg
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

DSD Hilgers Stahlbau GmbH
Hilgersstraße
D-56598 Rheinbrohl

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

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Nicht mehr tätig seit 25.03.2014)

Elektro Jansen, Inh. J. Jansen
Boschstraße 22
D-49733 Haren (Ems)

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

² SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (früher: Rheinschifffahrtsdirektion Basel (RSD))

Elektrotechnik Kemming
Kirchstraße 21
D-45711 Datteln

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

Jentson Nachrichtentechnik
Alter Postweg 150
D-26133 Oldenburg

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

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

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

KSE Schiffselektronik
Andreas Strake
Rother Berg 80
D-47589 Uedem

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

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

Mohrs + Hoppe GmbH
Saaler Bogen 6
D-13088 Berlin

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Reystar Elektrotechnik
Liebigstraße 17b
D-47608 Geldern

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

Wolfgang Hagelstein
Anlagen für die Schifffahrt
Alte Heerstraße 63
D-56329 St. Goar-Fellen
(Nicht mehr tätig seit 19.11.2015)

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

Alphatron Marine Deutschland GmbH
Nienhöfener Str. 29-37
D-25421 Pinneberg
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Technik-Service T. Schwerdtfeger
Am Streite 10
D-56729 Nachtsheim

Elektro Point Markus Mollus
Honigstraße 21
D-47137 Duisburg

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft
Am neuen Rheinhafen 14
D-67346 Speyer

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben Nr.: NT29

Snijder Scheepselektro B.V.
Sisalstraat 9
NL -8281 JJ Genemuiden
Plomben Nr.: NT20

Schafberger Funktechnik
Georg Schafberger
Wolfsegger Str. 16
D - 93195 Wolfsegg-Stetten

Dr.-Ing. Dieter Urmann
Sachverständiger für Binnenschifffahrt
D-93049 Regensburg

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

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

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Nicht mehr tätig seit 25.03.2014)

Elektro Weber
Lessingstr. 1
D-74855 Haßmersheim
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

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

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

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

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

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
7	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben Nr.: NT29

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

- Angaben liegen nicht vor -

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

- Angaben liegen nicht vor -

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Marble Automation
Keteldiep 6
NL-8321 MH Urk
Plomben-Nr.: M01

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblasserdam
Plomben-Nr.: M26

A. Rullens Installatiebedrijf bv
Sterrekroos 11
NL-4941 VZ Raamsdonksveer
Plomben-Nr.: M05

Linssen Electronica BV
Postbus 7213
NL-6050 AE MAASBRACHT
Plomben-Nr.: M08

Werkina Werkendam BV
Biesboschhaven Noord 1b
NL4251 NL Werkendam
Plomben-Nr.: M10

Seko Scheepelektrotechniek B.V.
Buitenweistraat 4
NL-3372 BC Hardinxveld-Giessendam
Plomben-Nr.: M23

Hoogendijk Electric
Ijseldijk 422
NL-2922 BP Krimpen a/d IJssel
Plomben-Nr.: M25

Snijder Scheepselektro B.V.
Mr. Snijder
Sisalstraat 9
NL-8281 JJ Genemuiden
Plomben-Nr.: M28

Sterkenburg Elektrotechniek
Bereklaauw 11
NL-4251 KP Werkendam
Plomben-Nr.: M29

Verhoef Elektrotechniek
Industrieweg 79
NL - 3360 AB Sliedrecht
Plomben-Nr.: M21

Van Stappen & Cada Scheepselektro
Vosseschijnstraat haven 140
B-2030 Antwerpen
Plomben-Nr.: M04

VEM Elektrotechniek BV
Klokweg 16
NL-3034 KK Rotterdam
Plomben-Nr.: M16

M.E.Z. Maritiem Elektro Zeeland
Choorhoekseweg 2
NL- 4424 NW Wemeldinge
Plomben-Nr.: M36

Scheepselectra Antwerpen BvbA
Mexicostraat 1b
B-2030 Antwerpen
Plomben-Nr.: M41

De Keizer Marine Engineering B.V.
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
Plomben-Nr.: M19

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Technik-Service T. Schwerdtfeger
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Plomben-Nr.: M32

Service Electro
Haven 138
B-2030 Antwerpen
Plomben-Nr.: M30

Teus Vlot Diesel & Marine BV
Baanhoek 182b
NL-3361 GN Sliedrecht
Plomben-Nr.: M37

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Plomben Nr.: M43

Piet Brouwer Elektrotechniek Urk
Marsdiep 19
NL-8321 MC URK
Plomben Nr.: M42

Gova Scheepselektronika B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
Plomben Nr.: M11

LEEUWESTEIN SCHEEPSINSTALLATIES BV
Keizerhof 14
NL-3311 JP Dordrecht
Plomben-Nr.: M03

Vissers & van Dijk B.V.
Bunkerhaven 22
NL-6051 LR Maasbracht
Plomben-Nr. : M50

Kadlec & Brödlin GmbH
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg
Plomben-Nr.: M49, K&B

Hugo Dircks Marinetechnik
Düppelstraße 18
D-48429 Rheine
Plomben-Nr.: M52

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

OF3005

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

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

Radio Holland Marine Lauwersoog
Haven 24
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen
Industrieweg 20
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk
Westhavenkade 32
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen
Stationsplein 11
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden
Trawlerkade 98
NL-1976 CC IJmuiden

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

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle
Nieuwpoort

PROTOKOLL 27

Haushalt der Zentralkommission für 2018

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt 2018 an, der auf **2.659.026,- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Mitgliedsstaates beläuft sich unter Berücksichtigung der Zahlung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Höhe von **30.000,- €** und der Zahlung des CDNI in Höhe von **150.000,- €** auf **531.805,20,- €**

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

PROTOKOLL 28

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2016

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2016 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 29

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2016

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers und des Sekretariats erteilt die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer dem Generalsekretär für die Jahresrechnung 2016 Entlastung.

PROTOKOLL 30

Genehmigung der Rechnungslegung für das Haushaltsjahr 2016 des Multi-Annual Financial Arrangement

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2016 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 31

Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,

beschließt die Änderung des Anhangs 2 zur Personalordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 31

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstaltersstufe	A6	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe	A5	Wert der Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe						12 983	414	10 917	320	2 Jahre
10. Dienstaltersstufe						12 568	414	10 597	320	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						12 154	414	10 277	320	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			13 897	457	2 Jahre	11 740	414	9 957	320	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			13 440	457	2 Jahre	11 326	414	9 636	320	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	14 865	613	12 983	457	2 Jahre	10 912	414	9 316	320	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	14 252	613	12 527	457	2 Jahre	10 498	414	8 996	320	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	13 639	613	12 070	306	1 Jahr	10 232	266	8 784	212	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	13 026	409	11 764	306	1 Jahr	9 967	266	8 572	212	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	12 617	409	11 458	306	1 Jahr	9 701	266	8 360	212	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	12 208		11 152		1 Jahr	9 435	266	8 148	212	1 Jahr

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	A3	Wert der Dienstaltersstufe	A2	Wert der Dienstaltersstufe	A1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	9 377	272	8 241	254	6 592	196	4 934	115	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	9 105	272	7 987	254	6 396	196	4 819	115	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 833	272	7 734	254	6 200	196	4 704	115	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 562	272	7 480	254	6 004	196	4 588	115	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 290	272	7 227	254	5 809	196	4 473	115	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 018	272	6 973	254	5 613	196	4 358	115	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 747	272	6 720	254	5 417	196	4 243	115	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 475	183	6 466	169	5 221	129	4 128	115	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 292	183	6 297	169	5 091	129	4 013	115	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 109	183	6 129	169	4 962	129	3 898	115	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 927		5 960		4 833		3 782		1 Jahr

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstaltersstufe	B4	Wert der Dienstaltersstufe	B3	Wert der Dienstaltersstufe	B2	Wert der Dienstaltersstufe	B1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 855	120	4 285	108	3 753	95	3 250	81	2 882	74	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 735	120	4 177	108	3 658	95	3 169	81	2 808	74	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 615	120	4 069	108	3 563	95	3 089	81	2 734	74	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 495	120	3 961	108	3 468	95	3 008	81	2 660	74	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 374	120	3 853	108	3 373	95	2 927	81	2 587	74	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 254	120	3 745	108	3 278	95	2 846	81	2 513	74	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 134	120	3 637	108	3 184	95	2 765	81	2 439	74	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 014	120	3 529	108	3 089	95	2 685	81	2 365	74	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 894	120	3 421	108	2 994	95	2 604	81	2 292	74	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 773	120	3 313	108	2 899	95	2 523	81	2 218	74	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 653		3 205		2 804		2 442		2 144		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstaltersstufe	C5	Wert der Dienstaltersstufe	C4	Wert der Dienstaltersstufe	C3	Wert der Dienstaltersstufe	C2	Wert der Dienstaltersstufe	C1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 089	96	3 680	86	3 347	79	3 009	69	2 761	65	2 512	60	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	3 994	96	3 595	86	3 268	79	2 940	69	2 697	65	2 452	60	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	3 898	96	3 509	86	3 190	79	2 871	69	2 632	65	2 393	60	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	3 802	96	3 423	86	3 111	79	2 803	69	2 567	65	2 333	60	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	3 706	96	3 337	86	3 032	79	2 734	69	2 503	65	2 274	60	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	3 610	96	3 251	86	2 953	79	2 665	69	2 438	65	2 214	60	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	3 514	96	3 165	86	2 874	79	2 597	69	2 374	65	2 154	60	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 418	96	3 079	86	2 796	79	2 528	69	2 309	65	2 095	60	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 322	96	2 994	86	2 717	79	2 459	69	2 244	65	2 035	60	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 226	96	2 908	86	2 638	79	2 391	69	2 180	65	1 976	60	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 130		2 822		2 559		2 322		2 115		1 916		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	8 334	247	6 690	198			3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 086	247	6 492	198			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	7 839	247	6 294	198			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	7 591	247	6 096	198			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	7 344	247	5 898	198			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 096	247	5 700	198			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	6 849	247	5 502	198			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	6 601	247	5 305	198			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	6 354	247	5 107	198	4 159	160	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 106		4 909		4 000		1 Jahr

PROTOKOLL 32

Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2017 und vom 31. Dezember 2017 auf den 1. Januar 2018 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2017 sowie vom 31. Dezember 2017 auf den 1. Januar 2018 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 33

Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 34

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 35

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 7. Juni 2018, in Straßburg, statt.