## PROTOKOLL 16

### Anpassung des internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahren

### Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bewusstsein der Auswirkungen von Ereignissen und Unfälle, welche Behinderungen auf dem Rhein verursachen,

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

nimmt die von ihrem Ausschuss vorgeschlagenen Änderungen des internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahrens zur Anpassung an die Auswirkungen von Pandemien mit Befriedigung zur Kenntnis,

fordert ihre Delegationen auf, dieses internationale Verfahren möglichst zum 1. Oktober 2021 in die bestehenden nationalen Verfahren zu integrieren,

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

**Anlage**

**Anlage zu Protokoll 16**

**Anpassung des internationalen Alarm- und Kommunikationsverfahrens (auf Grundlage Beschluss 2009-II-9)**

## 1. Ziel der Kommunikation

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

Das Verfahren ist auch auf andere unvorhergesehene Ereignisse, welche zu einer Sperrung der Schifffahrt führen, anzuwenden. Ein solches unvorhergesehenes Ereignis ist zum Beispiel die Reduzierung der Betriebszeiten der Binnenwasserstraßeninfrastruktur im Falle einer Pandemie.

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

## 2. Einteilung der Ereignisse

Die Ereignisse werden entsprechend der Auswirkung auf die Schifffahrt eingeteilt:

**Ereignisklassen**

| *Klasse* | *Behinderung* | *Gesamtdauer* | *Kommunikation* |
|---|---|---|---|
| 1 | kurzzeitige Verkehrsbehinderung | ≤ 4 h | örtlich |
| 2 | mittelfristige Verkehrsbehinderung | ≤ 12 h | angrenzende Verkehrsposten/Revierzentralen |
| 3 | langfristige Verkehrsbehinderung | > 12 h | gesamtes Netz |

Die Bewertung ist nach bestem Wissen und Gewissen vorzunehmen. In Zweifelsfällen ist die nächsthöhere Klasse zu wählen. Bei mehreren kurzzeitigen Sperrungen (z.B. jeweils unter 4 Stunden) an mehreren aufeinander folgenden Tagen ist die voraussichtliche Gesamtdauer der Sperrung abzuschätzen.

## 3. Kommunikationsinhalte

Die Informationen, die dem Empfängerkreis von den örtlich zuständigen Behörden am Unfallort bzw. Ort des unvorhergesehenen Ereignisses mitzuteilen sind, umfassen die primären Informationen, die den Unfall bzw. das unvorhergesehene Ereignis näher beschreiben: Ort, Art, Auswirkungen für die Schifffahrt, voraussichtliche Dauer, Ende, Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs (siehe Meldebericht Schifffahrtsbehinderung).

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

a) Sofortige Meldung von neuen Nachrichten über das Ausmaß des Ereignisses wie
   - Änderung der Schifffahrtsverhältnisse,
   - Änderung bei der voraussichtlichen Dauer der Schifffahrtsbehinderungen,
   - Auftreten weiterer Nebeneffekte für die Schifffahrt;

b) Meldungen zur Sachlage mindestens zwei Mal pro Tag bei Havarien, bei anderen Ereignissen in angemessenen Abständen in Abhängigkeit der Dauer des Ereignisses, jedoch mindestens einmal pro Woche;

c) Bei jeder Meldung wird die Uhrzeit der nächsten Meldung genannt; alle Meldungen werden mit einer Seriennummer versehen;

d) Schlussmeldung.

## 4. Format der Kommunikation

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

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

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

## 5. Kommunikationsnetz und -wege

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

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

a) die Revierzentralen Basel, Gambsheim (CARING), Oberwesel und Duisburg sowie die Verkehrsposten Nimwegen, Tiel, Dordrecht und Wijk bij Duurstede;

b) die zentralen Verkehrsposten der Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen sowie Schelde Radar;

c) das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Die Unterrichtung weiterer Dienststellen richtet sich nach den nationalen Verfahren.

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

# MELDEBERICHT „SCHIFFFAHRTSBEHINDERUNG AUF DEM RHEIN“

| | |
|---|---|
| 1. **WER** meldet? Nr. ☐ | Revierzentrale/Verkehrsposten |
| | Aktuelle Meldung Datum: Uhrzeit: ☐ Schlussmeldung |
| | Nächste Meldung Datum: Uhrzeit: |
| | 1. Meldung Datum: Uhrzeit: |
| 2. **WO** fand das Ereignis statt? | Ortsbeschreibung (Kilometer, rechte oder linke Seite) |
| 3. **WAS** ist geschehen? | ☐ Havarie<br>☐ Betriebsstörung<br>☐ Schaden am Gewässerbett/Anlagen<br>☐ Unfall mit gefährlichen Transportgütern<br>☐ Verlust von Containern<br>☐ Ölunfall<br>☐ Sonstiges Ereignis:<br>_____<br>☐ Personenunfall/Schäden<br>Umfang<br>_____<br>☐ Gefährdung für Umwelt, Bevölkerung<br>Wenn ja, welche:<br>_____ |
| | Sonstige wichtige Hinweise |
| 4. **WANN** fand das Ereignis statt? | Datum: Uhrzeit: |
| 5. (Schifffahrts-) **BEHINDERUNG** | von km ..... bis km ..... |
| | Beide Richtungen ☐ Abwechselnd Tal-/Bergfahrt ☐ |
| | Ereignisklasse: 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ [1] |
| | Behinderung, voraussichtlich zwischen: und |
| 6. **LAGEMELDUNG** | |

| 7. **Welche** Maßnahmen sind eingeleitet? | | ab | | bis (voraussichtlich) | | beendet | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Datum | Uhrzeit | Datum | Uhrzeit | Datum | Uhrzeit |
| | A Bergungsarbeiten | | | | | | |
| | B Reparaturarbeiten | | | | | | |
| | C Sonstiges: _____ | | | | | | |

| 8. **ENDE** Aufhebung der Sperre bzw. Ende der Behinderung und Freigabe des Verkehrs | | Datum | Uhrzeit |
|---|---|---|---|
| | Beide Richtungen | | |
| | Zu Tal | | |
| | Zu Berg | | |

Fassung April 2021

[1] Siehe Rückseite

**ERLÄUTERUNGEN**

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

EREIGNISKLASSEN

| *Klasse* | *Behinderung* | *Gesamtdauer* | *Meldung* |
|---|---|---|---|
| 1 | kurzzeitige Verkehrsbehinderung | ≤ 4 h | **örtlich** |
| 2 | mittelfristige Verkehrsbehinderung | ≤ 12 h | **Angrenzende Verkehrsposten /Revierzentralen** |
| 3 | langfristige Verkehrsbehinderung | > 12 h | **Gesamtes Netz** |

Gesamtes Netz:

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