

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



FRÜHJAHRSSITZUNG 2012

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2012 - I)

Straßburg, den 30. Mai 2012

FRÜHJAHRSSITZUNG 2012

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2012-I)

Straßburg, den 30. Mai 2012

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Sitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission – Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1 : Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2 : Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union und internationale Organisationen).....	1
Protokoll 3 : Vorbereitung einer diplomatischen Konferenz zur Revision des CLNI	1
Protokoll 4 : Organisation eines ZKR-Kongresses im Jahr 2013	1
Protokoll 5 : Nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt	2
Protokoll 6 : Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	3
III. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 7 : Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	9
IV. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 8 : Schifferpatente und Besatzungen	21
V. Schifffahrtsregeln	
Protokoll 9 : Rheinschifffahrtspolizeiverordnung	21
VI. Strategie der ZKR zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein (RIS-Strategie)	
Protokoll 10 : Strategie der ZKR zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	21
VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 11 : Rheinschiffsuntersuchungsordnung	74
VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen	
Protokoll 12 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen.....	74

IX. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 13 : Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22)	74
Protokoll 14 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2011-I-16).....	87
Protokoll 15 : Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2011 (2011-I-17)	90

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

Protokoll 16 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	92
---	----

XI. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 17 : Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2010.....	127
Protokoll 18 : Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2010	127
Protokoll 19 : Haushalt der Zentralkommission für 2013.....	127
Protokoll 20 : Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2013	127
Protokoll 21 : Annahme von Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR	128
Protokoll 22 : Revision des Stellenplans des Sekretariats	147
Protokoll 23 : Änderung der Personalordnung	149
Protokoll 24 : Änderung der Geschäftsordnung	151
Protokoll 25 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2011	151

XII. Verschiedenes

Protokoll 26 : Pressemitteilung	158
Protokoll 27 : Zeitpunkt der nächsten Sitzung	158



ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2012 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Internationale Zusammenarbeit der ZKR (Europäische Union und internationale Organisationen)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Vorbereitung einer diplomatischen Konferenz zur Revision des CLNI

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Organisation eines ZKR-Kongresses im Jahr 2013

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Überzeugung, dass die Rheinschifffahrt in einem hohem Maße den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung gerecht wird,

in dem Bewusstsein, dass die Zentralkommission auch bisher schon grundsätzlich bei ihren Entscheidungen von diesen Zielen geleitet war,

in der Absicht, die nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt weiter zu fördern,

in der Überzeugung, dass die Zentralkommission ihren Mitgliedstaaten und den Nutzern der Wasserstraße Rhein ein geeignetes Forum bietet, Erkenntnisse und Erfahrungen zur nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt auszutauschen, gemeinsam Strategien zu entwickeln sowie Programme und Maßnahmen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen abzusprechen und zu vereinbaren,

nach Kenntnisnahme des Berichts ihres Ständigen Technischen Ausschusses sowie ihres Ausschusses für Abfallbeseitigung und Umweltfragen,

beschließt, die nachhaltige Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt künftig zu einem der prioritären Ziele der ZKR zu machen,

entscheidet, ihren Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen und ihren Ständigen Technischen Ausschuss zusammenzuführen und diesen neuen Ausschuss „Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt“ zu nennen,

betont, dass die Arbeiten zur nachhaltigen Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt durch den Vorbereitenden Ausschuss koordiniert werden,

fordert ihre Ausschüsse auf, ihre Arbeiten mit den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt systematisch in Einklang zu bringen,

beauftragt

- ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, zukünftig auch übergreifende Themen hinsichtlich der Umwelt sowie grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt zu bearbeiten,
- ihr Sekretariat, in Abstimmung mit allen Fachausschüssen der ZKR und unter inhaltlicher Leitung des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt im Herbst 2012 einen Bericht zur Vorbereitung der zukünftigen Arbeiten bezüglich der nachhaltigen Entwicklung in der Rhein- und Binnenschifffahrt vorzulegen,

beabsichtigt, dieses Thema im Hinblick auf die Vorbereitung des für 2013 geplanten Kongresses zu berücksichtigen.

PROTOKOLL 6

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

Zusatzprotokoll Nr. 6: Anhebung der Geldbußen auf 25.000 Euro
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999
Inkrafttreten : am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	18. Dezember 2002
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	5. Oktober 2011
NIEDERLANDE	20. April 2000
SCHWEIZ	24. September 2001

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

in Straßburg unterzeichnet, am 4. November 1988, 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.

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.

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

¹Abgegebene Erklärungen Luxemburg nach diesem Übereinkommen

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

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

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

*) *Bemerkung des Sekretariats :*

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

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

in Budapest unterzeichnet, am 22. Juni 2001, 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
Niederlanden : 20. Juni 2006
Russland : 11. April 2007
Frankreich : 11. Mai 2007
Deutschland : 10. Juli 2007
Slowakei : 27. November 2007
Moldau : 21. April 2008
Belgien : 5. August 2008
Serbien: 10. Juni 2010⁶

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. Februar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

PROTOKOLL 7

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2011 und den Ausblick auf das Jahr 2012.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

im Jahr 2011 und Ausblick auf das Jahr 2012

I. Allgemeines

a) Allgemeine Lage

Im Jahr 2011 gingen die auf dem traditionellen Rhein beförderten Gütermengen um 5,3 % zurück. Diese Entwicklung ist, in der Reihenfolge ihrer Bedeutung, auf drei Gründe zurückzuführen: Erstens kam es Anfang 2011 aufgrund der einmonatigen Sperrung des Rheins infolge der Havarie der Waldhof vorübergehend zu einer teilweisen Verkehrsverlagerung auf Schiene und Straße. Zweitens führte der zu niedrige Wasserstand im Frühjahr und Herbst aufgrund der deutlich geschmälernten Ladekapazität der Schiffe einige Wochen lang zu vorübergehenden Rückgängen bei den Beförderungen, wobei Baustoffe besonders stark betroffen waren. Und drittens machten sich im zweiten Halbjahr die Folgen des weltweit schwächeren Wirtschaftswachstums bemerkbar.

b) Wasserführung

Die Wasserführung war 2011 für eine optimale Abladung der Einheiten oft wenig günstig, und das über einen längeren Zeitraum. Das Jahr begann mit einer Hochwasserperiode, die zu einer vorübergehenden Unterbrechung der Schifffahrt auf dem Mittelrhein führte. In den Monaten Mai und Juni sowie im Herbst traten teilweise extreme Niedrigwasserperioden auf, welche die Beförderung mit größeren Einheiten auf bestimmten Abschnitten vorübergehend unmöglich machten.

c) Treibstoffpreise

Die Treibstoffpreise sind im Laufe des Jahres 2011 um 6,5 % gestiegen. Nach einem Rückgang zwischen April und Juli wiesen sie im August eine steigende Tendenz auf, mit der Folge, dass sie sich schrittweise wieder dem außergewöhnlichen Niveau von Mitte 2008 annäherten.

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Im Trockenladungsbereich sind die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein über das gesamte Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 4 % zurückgegangen. Im zweiten Halbjahr fiel diese Entwicklung mit einem Rückgang von 6 % im Vergleich zum zweiten Halbjahr 2010 noch drastischer aus.

Landwirtschaftssektor

Die im Landwirtschaftssektor beförderten Mengen haben zwischen 2010 und 2011 insgesamt stagniert. Sie setzen sich zu je einem Drittel aus Getreidebeförderungen, Nahrungsmitteltransporten und verschiedenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, darunter auch Pflanzenölen, zusammen. Im ersten Halbjahr war ein Anstieg der Beförderungsmengen festzustellen. Dieser wurde jedoch im zweiten Halbjahr 2011, hauptsächlich am Ende des Jahres, durch einen Rückgang der Mengen um 4,4 % wieder aufgehoben.

Die Düngemitteltransporte nahmen über das gesamte Jahr um etwas mehr als 1 % zu, gingen im zweiten Halbjahr 2011 verglichen zum Vorjahr jedoch um 9 % zurück.

Stahlsektor

Die Beförderung von Erzen und Metallabfällen legte über das gesamte Jahr 2011 um 4,6 % zu. Im zweiten Halbjahr 2011 betrug der Anstieg verglichen zum Vorjahreszeitraum hingegen nur 1 %. Die Beobachtung der monatlichen Beförderungsmengen zeigte, dass diese Transporte im Laufe des Jahres infolge des allgemein schwächeren Wirtschaftswachstums schrittweise zurückgingen. Die Stahlproduktion nahm weltweit zwar um 6,8 % zu, in Europa fiel der Anstieg mit einer deutlichen Verlangsamung im zweiten Halbjahr 2011 jedoch am schwächsten (ca. +2 %) aus. Die Rohstahlproduktion in Deutschland, die für den Rheinverkehr eine entscheidende Rolle spielt, stieg 2011 lediglich um 1 %. Mit 44,3 Millionen Tonnen lag sie noch unter dem Produktionsniveau des Vorkrisenjahres 2007, obgleich der Produktionsapparat wieder zu mehr als 90 % seiner Kapazität ausgelastet war. Der Anstieg ist so vor allem darauf zurückzuführen, dass einige Hochöfen, die seit Beginn der Krise (insbesondere in Lothringen und Wallonien) stillgelegt waren, ihre Produktion wieder aufgenommen haben. Da inzwischen die Schließung einiger dieser Hochöfen angekündigt wurde, handelt es sich lediglich um einen vorübergehenden Effekt; ab 2012 ist ein strukturell bedingter Rückgang zu befürchten.

Die Beförderungsnachfrage hat bei Stahlprodukten zugenommen. So sind die auf dem Rhein beförderten Mengen 2011 um 15,5 % gestiegen. Im zweiten Halbjahr war mit einem Anstieg von nur noch 4,3 % eine Verlangsamung festzustellen.

Energiesektor: Kohle

Die auf dem Rhein beförderten Kohlemengen gingen über das gesamte Jahr 2011 um 1 % zurück. Dies ist im Wesentlichen mit der Stagnation der Stahlproduktion während dieses Zeitraums zu erklären. Schließlich war die Stahlindustrie neben den Wärmekraftwerken der wichtigste Abnehmer für Kohle. Im zweiten Halbjahr ist das Beförderungsvolumen verglichen zum zweiten Halbjahr 2010 dennoch um 1 % gestiegen.

Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Die Beförderungen von Baustoffen gingen auf dem Rhein 2011 um mehr als 19 % zurück. Dies ist hauptsächlich auf die Schifffahrtsbedingungen im Verlauf dieses Jahres und den hohen Anteil der Transportkosten an den Gesteinskosten dieser Stoffe zurückzuführen. Die Konjunktur war in diesem Sektor insbesondere im zweiten Halbjahr – trotz einer Verlangsamung ab Dezember – robust. Entscheidend für das Niveau der Beförderungsnachfrage aus diesem Sektor war jedoch weiterhin die Höhe der Frachtraten.

b) Frachtniveau

In der Trockenschifffahrt erreichten die Frachtraten im Laufe des Jahres 2011 wieder das Niveau der Zeit vor der Krise 2008. Ende des ersten Halbjahres stiegen die Raten aufgrund der Wasserführung und einer noch hohen Nachfrage sogar über das Vorkrisenniveau. Im zweiten Halbjahr gingen die Frachtraten infolge einer abgeschwächten Transportnachfrage – und trotz niedrigen Wasserstands – teilweise wieder zurück. Dennoch befinden sich die Frachtraten im Trockenladungsbereich in einem leichten Aufwärtstrend.

c) Containertransporte

Die Containertransporte haben auf dem Rhein 2011 im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 % zugenommen. Bei den Leercontainern war dabei ein sehr starker Anstieg um fast 39 % zu verzeichnen, während bei den Vollcontainern ein Rückgang der TEU um 6,5 % festzustellen war. Dieser Rückgang ist zum einen auf die Verkehrsverlagerungen während der Rheinblockade im Januar zurückzuführen, zum zweiten auf das Niedrigwasser und die damit einher gehende Verteuerung der Transporte, und zum dritten auf die weltwirtschaftliche Eintrübung in der zweiten Jahreshälfte. Von März bis Juli tendierten die monatlichen Vollcontainerbeförderungen zu Tal auf Grund der behobenen Rheinblockade und der relativ guten Konjunktur noch nach oben. Ab August kehrte sich dieser Trend genau wie bei den Exporten um, mit der Folge, dass ein deutlicher und kontinuierlicher Rückgang der Beförderungen einsetzte.

Die Unterschiede zwischen der Entwicklung bei vollen und leeren Containern sind im Wesentlichen auf drei Faktoren zurückzuführen. Zum einen hatte der Unfall bei der Lorelei eine gewisse negative Nachwirkung auf die Bereitschaft der Verlager, volle Container der Binnenschifffahrt anzuvertrauen. Zum zweiten wirkte sich das Niedrigwasser (Mai, Juni und im November) auf die Beförderungspreise bei vollen und bei leeren Containern unterschiedlich aus. So stiegen die Frachtraten für volle Container stärker als für leere Container. Aus diesem Grund verlor die Binnenschifffahrt zahlreiche Transporte beladener Container aus Kostengründen an die Bahn.

Die Beförderungspreise für die Transporte von leeren Containern stiegen hingegen viel weniger, und überdies dienten diese zahlreichen Unternehmern als Ersatz für die verloren gegangenen Transporte. Dies erklärt den starken Anstieg der Beförderung von Leercontainern.

In den für den Rheinverkehr wichtigsten Seehäfen Rotterdam und Antwerpen stieg der Containerumschlag in TEU um 6,5 % bzw. 2,6 %.

Das Volumen der auf dem klassischen Rhein beförderten Container überstieg 2011 das im Vorkrisenjahr 2007 beförderte Volumen.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmengen

In der Tankschifffahrt ging das Beförderungsvolumen 2011 im Vergleich zum Vorjahr um über 9 % zurück. Im zweiten Halbjahr war dieser Rückgang des Beförderungsvolumens noch stärker.

Energiesektor: Mineralölprodukte

Die Beförderungen von Mineralölprodukten gingen, in Tonnen gemessen, über das gesamte Jahr 2011 um über 5 % zurück. Die Beobachtung der monatlichen Beförderungsmengen zeigte, dass die Beförderungen dieser Produkte im Gleichschritt mit einem kurzzeitigen Rückgang der Preise von Juli bis September anstiegen. Diese Entwicklung ließ anschließend trotz der üblichen Saisonkäufe aufgrund der Schifffahrtsbedingungen und eines erneuten Anstiegs der Ölpreise nach. Im November erreichte das Beförderungsvolumen schließlich seinen Tiefstand.

Chemiesektor

Der Chemiesektor war im Jahr 2011 von einem Konjunkturabschwung gekennzeichnet. Die Prognosen für die Produktion dieses Sektors in Europa wurden von dem Sektor im Laufe des Jahres nach unten korrigiert. Diese Entwicklung führte für die Rheinschifffahrt im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang von fast 15 % der Beförderungsmengen. Am deutlichsten machte sich der Rückgang im Januar und Februar als Folge der Rheinblockade sowie im November und Dezember unter dem doppelten Einfluss der Wasserführung und eines Produktionsrückgangs in Europa bemerkbar. In den übrigen Monaten lag das Beförderungsvolumen jedoch ebenfalls unterhalb des im entsprechenden Vorjahreszeitraum verzeichneten Volumens.

b) Frachtniveau

Im ersten Halbjahr 2011 war ein allgemein niedriges Frachtniveau festzustellen. Ein Nachfrageanstieg gegen Mitte des Jahres hatte zwischen Juli und Oktober zunächst nur geringe Auswirkung auf die Frachtraten. Ein wirklicher Anstieg der Raten war erst in den drei letzten Monaten des Jahres zu verzeichnen, als eine sehr niedrige Wasserführung als weiterer Faktor hinzukam.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Trockenschifffahrt

In der Trockenschifffahrt kamen 2011 14 neue Motorschiffe mit einer gesamten Tonnage von etwa 33 000 t neu auf den Markt. 2010 waren noch 30 Schiffe mit einer Tonnage von 85 000 t gezählt worden.

Ferner wurden 15 Schubleichter mit einer Kapazität von nahezu 36 000 Tonnen in Betrieb genommen. Im Vorjahr waren es noch 35 Leichter mit einer Kapazität von etwa 50 000 Tonnen gewesen. Nachdem die Neubauten mehrere Jahre lang auf Bestellungen aus der Zeit vor der Krise Ende 2008 beruhten, scheinen die Weichen nun wieder auf Investitionen gestellt zu sein, auch wenn diese angesichts gewisser Überkapazitäten auf dem Markt weiterhin mit Vorsicht getätigt werden.

Des Weiteren kamen zwei Schubboote auf den Markt.

Tankschifffahrt

In der Tankschifffahrt wurden 2011 64 neue Tankmotorschiffe mit einer gesamten Kapazität von 177 000 Tonnen registriert. 2010 waren noch 105 neue Tankschiffe auf den Markt gekommen. Unter diesen Schiffen waren drei Bunkertankschiffe mit einer Kapazität von 6 000 bis knapp 12 000 Tonnen.

Fahrgastschiffe

In diesem Segment kamen im Jahr 2011 9 neue Kabinen- und 9 neue Tagesausflugsschiffe auf den Markt. Damit lag die Zahl der Neubauten deutlich unter leicht über der durchschnittlichen Neubaurate der Vorjahre.

V. Betriebsbedingungen im Jahre 2011

In der Trockenschifffahrt sind die Frachtraten zwar gestiegen, aber die positiven Effekte dieser Entwicklung, die hauptsächlich auf die Wasserführung zurückzuführen ist, wurden aus Betreibersicht durch einen Rückgang der auf dem Rhein beförderten Gütermengen teilweise wieder aufgehoben. Es ist festzustellen, dass das Beförderungsvolumen im Trockenladungsbereich (abgesehen von den Containerbeförderungen) nach wie vor unter Vorkrisenniveau liegt, wohingegen die Kapazitäten fortlaufend gestiegen sind.

In der Tankschifffahrt nimmt die existierende Überkapazität durch das Hinzukommen von Neubauten weiter zu. Dies erschwert die wirtschaftlichen Betriebsbedingungen. Die nötige Anzahl an Doppelhüllenschiffen zur Deckung der mittelfristigen Transportnachfrage scheint fast erreicht zu sein. Im Vorfeld der 2015 und 2018 auslaufenden Fristen wird, angesichts einer allgemein stagnierenden Nachfrage, die Überkapazität auf dem Markt vorerst bestehen bleiben.

VI. Perspektiven für 2012

Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt

Die Prognosen für die Beförderungsnachfrage im Trockenladungsbereich sind für das Jahr 2012 je nach Sensibilität des Sektors in Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit und die Exporte mit mehr oder weniger großen Unsicherheiten behaftet. Den allgemeinen Wirtschaftsprognosen zufolge wird Europa im Laufe des Jahres 2012 in eine erweiterte Rezession eintreten. Im Landwirtschaftssektor wird die Transportnachfrage größtenteils von den Ernten und vom Import/Export abhängen.

Die Kohletransporte dürften entsprechend der Nachfrage aus dem Stahlsektor und der Wärmekraftwerke zunehmen.

Für den Stahlsektor wird in Deutschland ein ähnliches Produktionsniveau wie 2011 erwartet. Die ersten Monate des Jahres 2012 lassen für die Produktion eine steigende Tendenz erwarten, die aufgrund der gut gefüllten Auftragsbücher über das gesamte erste Halbjahr anhalten dürfte. Im französischen Stahlsektor kann von einem ähnlichen Trend ausgegangen werden. Diese Feststellungen lassen auf eine leichte Steigerung der auf dem Rhein beförderten Gütermengen hoffen.

Die Containertransporte dürften entsprechend der Aktivität in den Seehäfen, die von einem gewissen Optimismus künden, weiter zunehmen.

Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt

Die Prognosen was die Aktivität in den beiden Segmente, die für die Nachfrage an die Tankschifffahrt wesentlichen sind, lassen kaum Hoffnung auf eine deutliche Steigerung der Nachfrage im Jahr 2012.

Im Erdölsektor könnte die Beförderungsnachfrage im Vergleich zu 2011 stabil bleiben. So lange die die Erdölpreise auf einem hohen Niveau bleiben, dürften aller Wahrscheinlichkeit nach nur die unbedingt notwendigen Käufe getätigt werden. Wie schon im Jahre 2011 könnten vorübergehende Preisrückgänge für Käufe genutzt werden und so zu einer zeitweiligen Belebung des Marktes führen.

Im Chemiesektor bleiben die Aussichten für die Produktion der europäischen Chemieindustrie angesichts der nach unten korrigierten Wachstumsprognosen sehr verhalten. Unter diesen Umständen kann lediglich von einer moderaten Zunahme der auf dem Rhein beförderten Gütermengen ausgegangen werden.

*

Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs

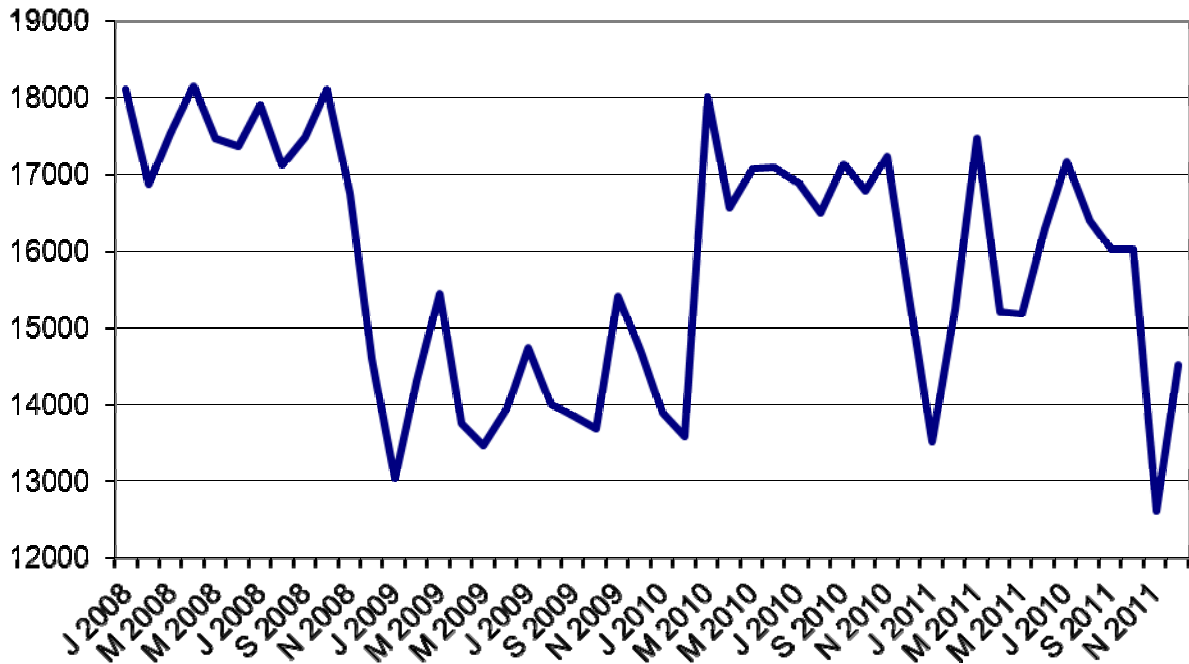
<i>Jahr (in 1000 t)</i>	2011	2010	Entwicklung 2011/2010	2. Halbjahr 2011	2. Halbjahr 2010	Entwicklung 2011/2010
Landwirtschaftlicher Bereich	19 948	19 930	0,1%	9 748	10 195	-4,4%
Düngemittel	4 321	4 272	1,1%	2 114	2 326	-9,1%
Feste mineralische Brennstoffe	29 274	29 576	-1,0%	14 893	14 746	1,0%
Erze u. Metallabfälle	33 312	31 852	4,6%	15784	15 632	1,0%
Eisen, Stahl u. NE-Metalle	11 022	9 542	15,5%	5 341	5 123	4,3%
Baustoffe	27 814	34 603	-19,6%	14 342	17 709	-19,0%
Verschiedenes, darunter Container und Fertigwaren	15 412	17 259	-10,7%	7 746	8 681	-10,8%
Von der Trockenschiffahrt beförderte Menge	141 103	147 034	-4,0%	69 968	74 412	-6,0%
Erdölsektor	28 235	29 810	-5,3%	14 860	15 660	-5,1%
Chemische Erzeugnisse	16 387	19 256	-14,9%	7 944	9 801	-18,9%
Von der Tankschiffahrt beförderte Menge	44 622	49 066	-9,1%	22 804	25 461	-10,4%
Insgesamt beförderte Menge	185 725	196 100	-5,3%	92 772	99 873	-7,1%

<i>Jahre</i>	2011			2010			Entwicklung		
	leer	beladen	insgesamt	leer	beladen	insgesamt	leer	beladen	insgesamt
Container in TEU	623 873	1 351 257	1 975 130	448 975	1 445 459	1 894 434	39%	-6,5%	4,3%

<i>2. Halbjahr</i>	2011			2010			Entwicklung		
	leer	beladen	insgesamt	leer	beladen	insgesamt	leer	beladen	insgesamt
Container in TEU	312 651	678 665	991 316	248 160	766 435	1 014 595	26%	-11,5%	-2,3%

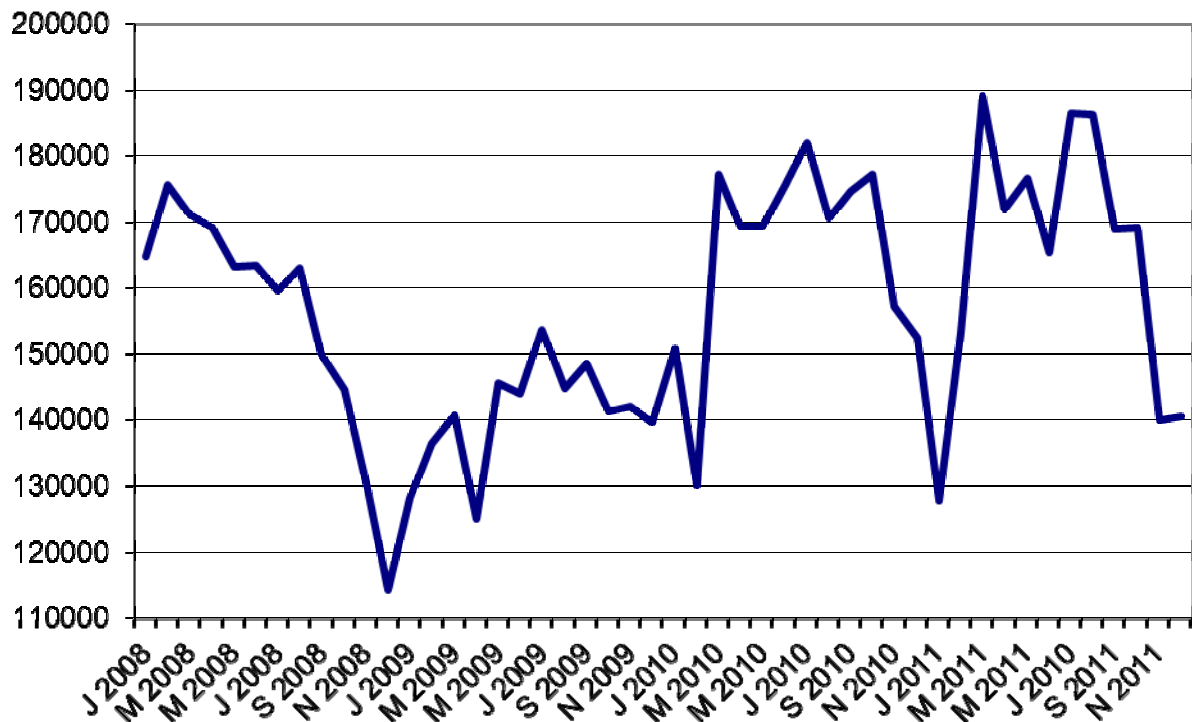
Quellen : ZKR-Sekretariat, Destatis

Monatliche Entwicklung der Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein (in 1000 t)



Quellen : Sekretariat der ZKR, Destatis

Monatliche Entwicklung der Containertransporte auf dem Traditionellen Rhein (in TEU)



Quellen : Sekretariat der ZKR, Destatis

Prognosen für 2012 (Binnenschifffahrt DE)

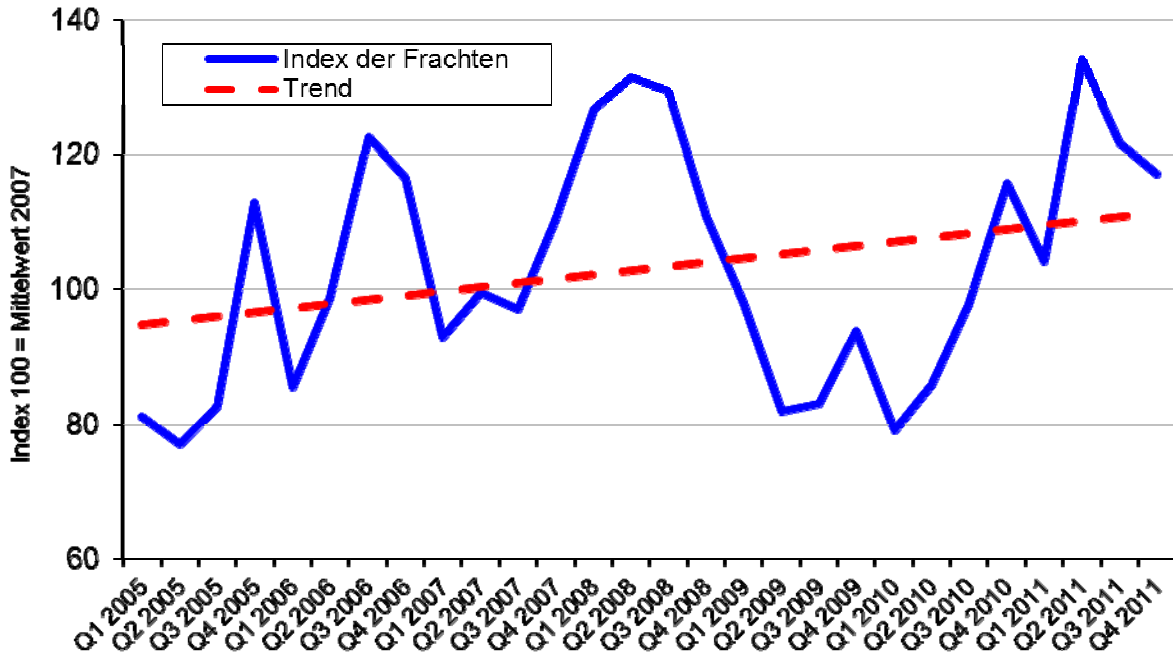
Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	Schlechte Ernten werden durch Seehafen-Importe ausgeglichen	16,00%	0
Kohle	dt. Stahlprod.: in 2012: +/- 0 %, (*) aber Basiseffekt in der Schifffahrt	19,00%	+
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod.: in 2012: +/- 0 %; aber Basiseffekt (*) siehe oben	20%	+
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod.: in 2012: +/- 0 %; aber Basiseffekt (*) siehe oben	8,00%	+
Baustoffe	Eher rückläufiges Aufkommen am Rhein	27,00%	-
Andere Güter / Container	Container-Wachstum noch beständig	10%	++
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt			+
Erdölprodukte	Wieder ansteigender Ölpreis	60%	0
Chemie	Chemische Industrie +/- 0 %; aber Basiseffekt	40%	+
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt			+

Quellen:

Eurofer
 Euracoal
 Verein deutscher Kohleimporteure
 Verband der chemischen Industrie
 CEFIC
 Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

(*) Unter Basiseffekt ist hier zu verstehen, dass die Transporte in der Binnenschifffahrt im Jahr 2011 auf Grund besonderer Umstände (1.Unfall bei der Loreley im Januar; 2.schockartige Abschwächung der Konjunktur zur Jahresmitte; 3.Niedrigwasser) nach unten gedrückt wurden. Es ist nicht davon auszugehen dass sich beide negativen Effekte im laufenden Jahr wiederholen. Daher liegen die Zuwachsraten im Stahl- und Chemiebereich, und auch bei Kohle, die in der Spalte ganz rechts durch die Symbole (+; 0, etc.) angedeutet sind, leicht über den von den jeweiligen Industriezweigen verlautbarten Prognose-Werten.

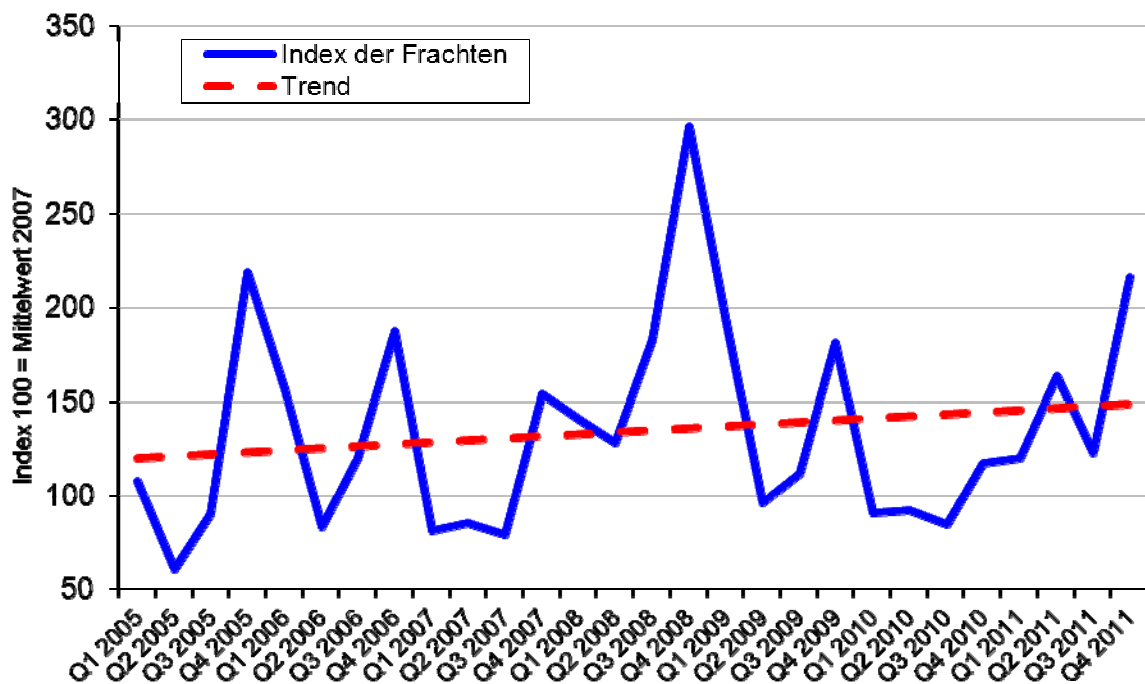
Entwicklung	
0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / ++
11 % bis 15 %	--- / +++
16 % bis 20 %	---- / ++++
über 20 %	----- / ++++



Entwicklung der Frachtraten in der Trockenschifffahrt

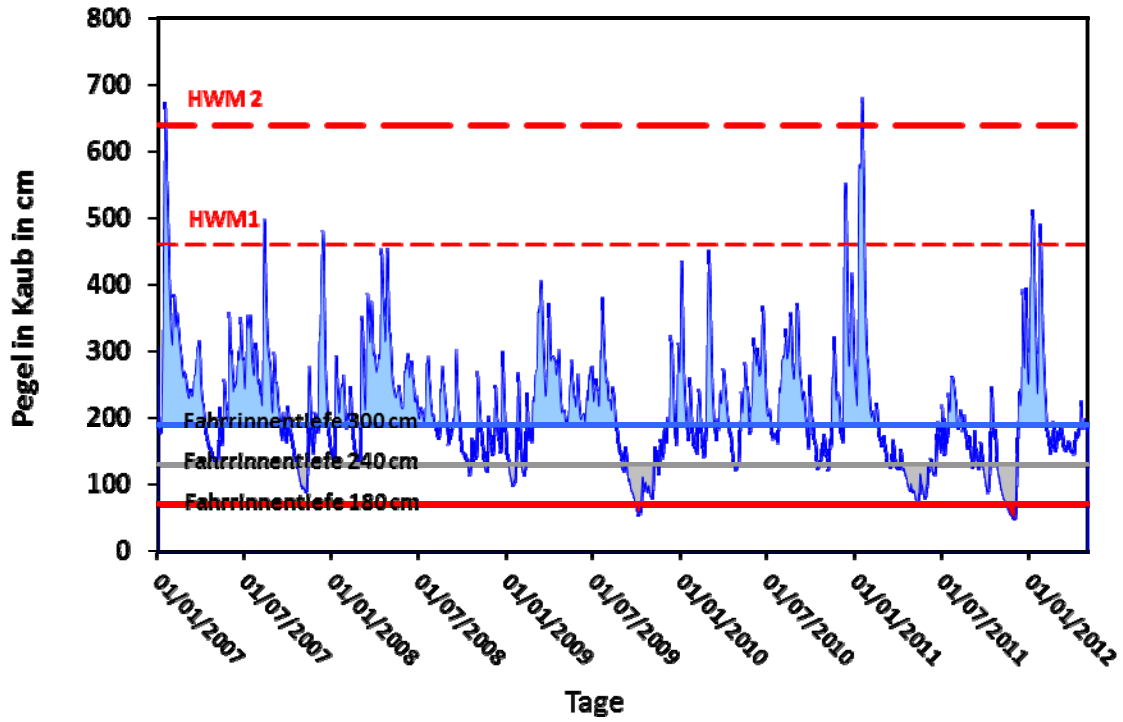
Quelle : NEA

Entwicklung der Frachten in der Tankschifffahrt (Erdölsektor)



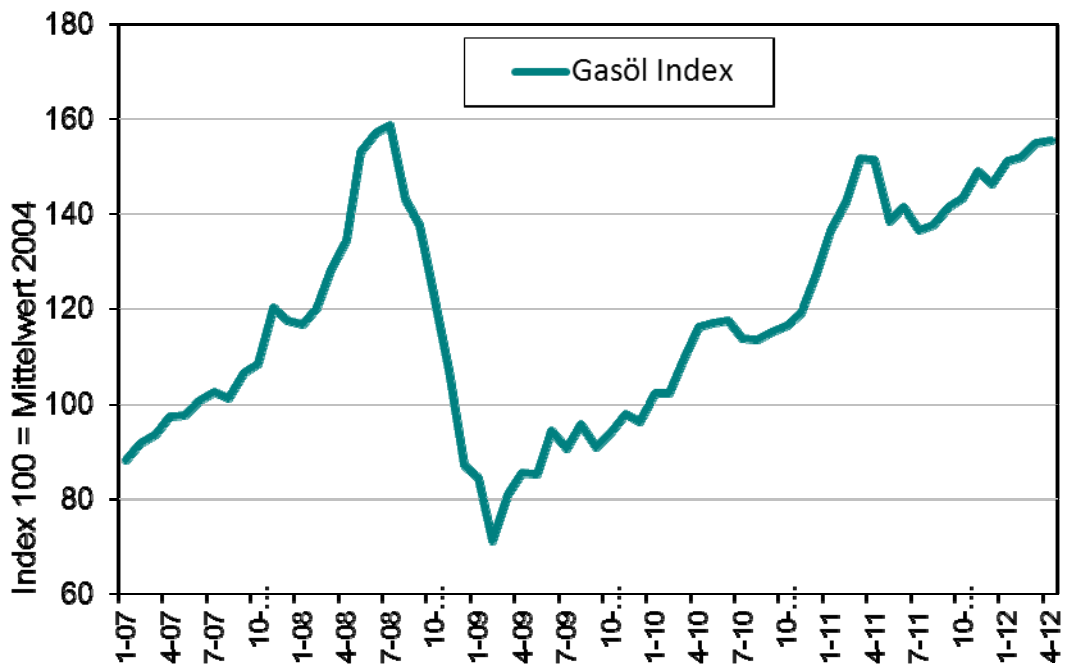
Quellen : NEA, PJK international

Entwicklung der Wasserführung bei Kaub



Quelle: Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

Entwicklung der Gasölpreise



Quelle : CBRB

Neubauten
(nach Einsatzjahr)

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

Schiffstyp	2011			Total depuis 2008		
	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	14	33 048	13 242	237	777 336	340 837
Güterschubleichter	15	35 768		173	339 980	
Insgesamt	29	68 816	13 242	410	1 117 316	340 837
Tankmotorschiffe	64	176617	74 545	352	1 051 015	382 260
Tankschubleichter	2	3 262		2	3 262	
Insgesamt	66	179 879	74 545	354	1 054 277	382 260
Schubboote	2		1 268	16		17 868
Schleppboote	0		0	10		12 480
Insgesamt	2		1 268	26		30 348
Kabinenschiffe	9		11 392	46		39 768
Ausflugsschiffe	9		2 441	53		16 556
Insgesamt	18		13 833	99		56 324

Quelle: Schätzung erstellt vom ZKR-Sekretariat auf der Basis Angaben vom IVR ergänzt durch Angaben der WSD-Südwest für die Deutschen Schiffe

PROTOKOLL 8

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Strategie der ZKR zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste am Rhein

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Beschlüsse 2001-II-19 und 2011-II-6,

in der Erwägung, dass Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste (River Information Services – RIS) Sicherheit, Effizienz und Logistik-Leistungen fördern, ein besseres Funktionieren der Binnenschiffahrt in logistischen Ketten ermöglichen sowie zu einer sicheren und umweltfreundlichen Binnenschiffahrt beitragen,

in dem Bewusstsein der Verpflichtungen, die sich für vier der fünf Mitgliedstaaten der ZKR aus dem Gemeinschaftsrecht ergeben,

unter Berücksichtigung der Ergebnisse ihrer ausführlichen Konsultationen mit den internationalen Verbänden des europäischen Binnenschiffahrtsgewerbes,

mit dem Ziel einer koordinierten Implementierung der RIS am Rhein,

beschließt die beigefügte Strategie der ZKR zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschiffahrtswirtschaftsinformationsdienste am Rhein,

nimmt Kenntnis von der beigefügten Ergänzung des Arbeitsprogramms des Polizeiausschusses,

beauftragt ihren Polizeiausschuss die Strategie bei Bedarf in eigener Zuständigkeit fortzuschreiben.

Anlagen

Strategie der ZKR zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste am Rhein

1. Einleitung

Die Delegationen der ZKR haben entschieden, zur koordinierten Implementierung der Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (River Information Services – RIS) am Rhein eine Strategie zu entwickeln. Ausgehend von den allgemeinen und den RIS-spezifischen Zielen der ZKR werden die von der ZKR und ihren Mitgliedstaaten zu ergreifenden Maßnahmen abgeleitet. Die Strategie berücksichtigt insbesondere die Verpflichtungen, die sich für vier der fünf Mitgliedstaaten der ZKR aus dem Gemeinschaftsrecht ergeben.

Ziel der ZKR ist die Förderung der Prosperität der Rheinschifffahrt. Darunter versteht sie die Gewährleistung eines angemessenen wirtschaftlichen Rahmens, die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrs auf dem Rhein sowie die Einbindung der Rheinschifffahrt in das europäische Binnenschifffahrtswirtschaftssystem u.a. unter Berücksichtigung neuer Technologien. Weiteres Ziel der ZKR ist die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards für die Schifffahrt und ihr Umfeld, worunter sie die Sicherheit der Schifffahrt im engeren Sinn wie auch die Förderung der Umweltfreundlichkeit der Rheinschifffahrt versteht (Beschluss 2001-I-3). Diese Ziele bestimmen auch ihre Arbeiten zu den Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdiensten.

Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste, überwiegend bekannt unter ihrer englischsprachigen Bezeichnung River Information Services (RIS), wurden zwischen 1997 und 2005 als ein vollständiges Set von Diensten zum Informationsaustausch zwischen Schiffen untereinander sowie zwischen Schiffen, Wasserstraßenbehörden und logistischen Parteien entwickelt. Von Anfang an bestand RIS aus verkehrs- und transportbezogenen Diensten für staatliche Behörden, Primärdiensten für das Gewerbe und Kombinationen derselben. Die ZKR bietet seit dieser Zeit und insbesondere mit der Einrichtung ihrer Arbeitsgruppe für die RIS im Jahre 1998 eine institutionelle Basis für die Entwicklung der RIS-Standards, unterstützt von vier unabhängig agierenden Expertengruppen. Die RIS-Standards sind im Wesentlichen technische Beschreibungen von elektronischen Verfahren zum Informationsaustausch und deren Nutzung. Sie bilden die Grundlage für die Harmonisierung der Informationsdienste am Rhein und am gesamten europäischen Wasserstraßensystem. Verschiedene dieser Standards wurden mittlerweile von der EU, der Donaukommission und auch der UNECE angenommen. Bis heute ist die ZKR jedoch die einzige Institution, die alle Standards offiziell festgestellt hat.

Die Ziele der RIS bestehen darin, Sicherheit, Effizienz und Logistik-Leistungen zu fördern, um ein besseres Funktionieren der Binnenschifffahrt in logistischen Ketten zu ermöglichen sowie zu einer sicheren und umweltfreundlichen Binnenschifffahrt beizutragen. Informationsdienste der See- und der Binnenschifffahrt sollten, soweit notwendig, kompatibel miteinander sein.

Die 2005 veröffentlichte Richtlinie 2005/44/EG (RIS-Richtlinie)⁷ fordert für die Anwendung von RIS ebenfalls vorgenannte technische Standards (Spezifikationen), die die EU-Mitgliedstaaten anzuwenden haben⁸. Außerdem verpflichtet sie die Mitgliedstaaten, für Schifffahrtsstraßen der ECMT-Klasse IV und höher, die mit dem Schifffahrtsstraßennetz eines anderen EU-Mitgliedstaats verbunden sind,

- a) den RIS-Benutzern alle relevanten Daten für die Navigation und Reiseplanung auf den entsprechenden Binnenwasserstraßen zu übermitteln. Diese Daten müssen zumindest in einem elektronischen Format zugänglich sein;
- b) zu gewährleisten, dass auf allen ihren Binnenwasserstraßen der Klasse Va und darüber gemäß der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen den RIS-Benutzern über die unter Buchstabe a genannten Daten hinaus navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten zur Verfügung stehen;
- c) insoweit nationale oder internationale Vorschriften ein Meldeverfahren für Schiffe vorsehen, die zuständigen Behörden in die Lage zu versetzen, elektronische Meldungen der erforderlichen Daten von Schiffen zu empfangen. Im Falle grenzüberschreitender Transporte ist diese Information den zuständigen Behörden des Nachbarstaates zu übermitteln. Eine solche Übermittlung muss abgeschlossen sein, bevor die Fahrzeuge die Grenze erreichen;
- d) sicherzustellen, dass Nachrichten für die Binnenschifffahrt, einschließlich Wasserstandsberichte (beziehungsweise Berichte über den maximal zulässigen Tiefgang) und Eisberichte für ihre Binnenwasserstraßen, in standardisierter, codierter und abrufbarer Form bereitgestellt werden. Die standardisierte Nachricht muss mindestens die für die sichere Schiffsführung erforderlichen Informationen enthalten. Die Nachrichten für die Binnenschifffahrt müssen mindestens in einem elektronischen Format zugänglich sein.

Darüber hinaus fordert die RIS-Richtlinie, dass die Mitgliedstaaten den Schutz der erlangten Daten sicherstellen.

Anders als die RIS-Richtlinie, die sich an die Mitgliedstaaten richtet und von diesen die Anwendung der Standards fordert, sind von der ZKR die Standards nicht als solche eingeführt. Vielmehr schreiben besondere Vorschriften der Rheinschifffahrtsverordnungen die Standards vor durch das Gebot der Nutzung bestimmter Technologien der RIS, wie beim obligatorischen elektronischen Melden, oder der Typzulassung von Inland ECDIS Geräten für den Navigationsmodus und von Inland AIS Geräten. (Siehe Abschnitt 5.3.)

⁷ Richtlinie 2005/44/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft.

⁸ Diese Verpflichtung gilt übrigens erst dann, wenn die EU die betreffenden Standards durch eine Verordnung verbindlich eingeführt hat. Dies ist für den Inland ECDIS Standard noch nicht der Fall.

2. RIS-Dienste

Ein RIS-Dienst liefert und verwendet Informationen. Er unterstützt die Nutzer von RIS, ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Dienste sind Mittel für die Nutzer von RIS, um die von RIS unterstützten Ziele zu erreichen. In den Richtlinien und Empfehlungen für Binnenschifffahrtswasserstraßeninformationssysteme von PIANC sind die folgenden RIS-Dienste definiert:

(1) Fahrwasserinformationssystem

(2) Verkehrsinformationssystem

- (a) Taktische Verkehrsinformationen
- (b) Strategische Verkehrsinformationen

(3) Verkehrsmanagement

- (a) Örtliches Verkehrsmanagement (Schiffsverkehrsdienste - VTS)
- (b) Schleusen- und Brückenmanagement
- (c) Verkehrsplanung

(4) Unterstützung der Unfallbekämpfung

(5) Information für die Transportlogistik

- (a) Reiseplanung
- (b) Transportmanagement
- (c) Intermodales Hafen- und Umschlagstellenmanagement
- (d) Ladungs- und Flottenmanagement

(6) Informationen zur Durchsetzung von Rechtsvorschriften

(7) Statistik

(8) Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren

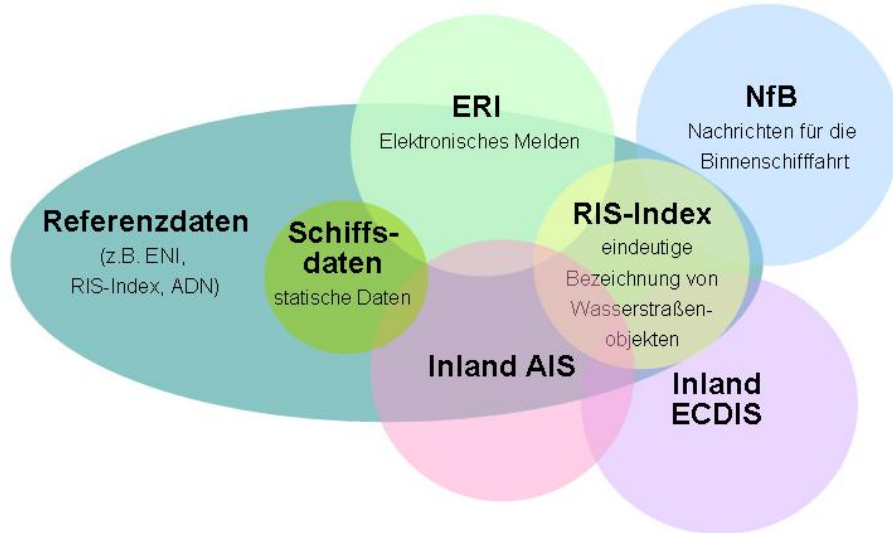
3. RIS-Technologien

Die Dienste der RIS werden mit verschiedenen Technologien realisiert. In einigen Fällen stehen zur Erreichung bestimmter Ziele mehrere Technologien zur Auswahl. Die mit der Strategie vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich stets auf bestimmte Technologien. Daher werden nachfolgend die wichtigsten RIS-Technologien vorgestellt.

3.1 RIS-Schlüsseltechnologien

Die RIS-Schlüsseltechnologien haben eine zentrale Position bei den zur Verfügung gestellten RIS-Diensten. Die RIS-Schlüsseltechnologien sind Inland ECDIS, Elektronisches Melden, Inland AIS und Nachrichten für die Binnenschifffahrt. Die effiziente und effektive Nutzung der RIS Schlüsseltechnologien basiert sich auf der Spezifikation und Codierung, Formalisierung und harmonisierten Nutzung von Referenzdaten. Besondere Elemente der Referenzdaten sind Schiffsdaten und der RIS-Index.

Bild 1: RIS Schlüsseltechnologien und Referenzdaten



Inland ECDIS

Inland ECDIS bedeutet *Electronic Chart Display and Information System* für die Binnenschifffahrt. ECDIS ist ein Navigationsinformationssystem, das ausgewählte Informationen aus einer elektronischen Navigationskarte (*Electronic Navigational Chart (ENC)*) darstellt, mit Positionsinformationen von Navigationssensoren verbindet und bei Bedarf zusätzliche navigationsbezogene Informationen einblendet.

Der *Informationsmodus* von Inland ECDIS Geräten ist im Prinzip ein elektronischer Atlas und dient der Orientierung und Information über die Wasserstraße, nicht jedoch zum Steuern des Fahrzeuges. Mit einem positionierenden Messwertgeber verbunden kann das Kartenbild automatisch so nachgeführt werden, dass sich das eigene Fahrzeug immer in der Mitte des Bildschirms befindet. Auch die Darstellung anderer Schiffe, die mit Inland AIS ausgerüstet sind, ist möglich, wenn das Gerät mit einem Inland AIS Transponder verbunden ist.

Unter *Navigationsmodus* wird die Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeuges mit Radar und unterlegtem Kartenbild verstanden. Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, sind Navigationsradaranlagen im Sinne der Vorschriften über die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschifffahrt und unterliegen daher einem Typpenehmigungsverfahren. Die Position des Fahrzeuges muss aus einem laufend positionierenden System abgeleitet werden, dessen Genauigkeit den Anforderungen einer sicheren Schiffsführung entspricht.

Inland AIS

Inland AIS (AIS steht für *Automatic Identification System*) ist eine RIS Schlüsseltechnologie für den automatischen Austausch von Identifikations- und nautischen Daten zwischen Schiffen sowie zwischen Schiffen und Stellen an Land. Inland AIS ist ein kooperatives System, das heißt, jeder Teilnehmer am Datenaustausch muss über ein funktionierendes Inland AIS-Gerät verfügen. Inland AIS ist ein Instrument für die Verfolgung und Aufspürung (*Tracking and Tracing*) von Binnenschiffen mit dem Ziel, Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt zu verbessern. Inland AIS unterstützt die schiffsseitige Navigation (*Onboard-Navigation*), das landbasierte Verkehrsmanagement einschließlich der Schiffsverkehrsdienste, das Schleusen- und Brückenmanagement, die Verkehrsplanung, die Unfallbekämpfung, die Information für die Transportlogistik und die Information für die Rechtsdurchsetzung.

Elektronisches Melden

Elektronisches Melden ist eine RIS-Schlüsseltechnologie, die die RIS-Dienste Strategische Verkehrsinformation, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Statistik, die Rechtsdurchsetzung, Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren sowie Information für die Transport Logistik erleichtert.

Nachrichten für die Binnenschifffahrt

Nachrichten für die Binnenschifffahrt ist eine RIS-Schlüsseltechnologie, die in standardisierter Form und sprachenunabhängig wasserstraßen- und verkehrsbezogene Informationen sowie hydrographische Informationen, nämlich Wetter-, Wasserstands- und Eisinformationen, liefert. Nachrichten für die Binnenschifffahrt unterstützen Fahrwasserinformationsdienste und die Verkehrsplanung als Teil der Informationen für Transportlogistik.

3.2 Referenz-Daten

RIS-Referenz- und Code-Tabellen sind Schlüsselemente der RIS-Standards und ein wichtiges Bindeglied zwischen den verschiedenen RIS-Diensten. Der Austausch von elektronischen Daten ohne direkte menschliche Eingriffe zwischen den RIS-Benutzern und den RIS-Diensten wird durch die Verwendung von Codes und Referenzen erleichtert.

3.3 Basistechnologien im Zusammenhang mit den RIS

Neben den speziellen RIS-Schlüsseltechnologien gibt es Basistechnologien, wie Radar und Sprechfunkdienste über UKW, die seit vielen Jahrzehnten als wichtige navigationsunterstützende Technologien genutzt werden und ebenso für RIS-Dienste von elementarer Bedeutung sind.

Sprechfunk auf Binnenwasserstraßen

Der Sprechfunkdienst auf Binnenwasserstraßen ermöglicht den Sprechfunk für bestimmte Zwecke durch Verwendung von vereinbarten Kanälen und Betriebsverfahren (Verkehrskreise). Der Sprechfunkdienst auf Binnenwasserstraßen umfasst fünf Verkehrskreise:

- Schiff-Schiff,
- Nautische Information,
- Schiff-Hafenbehörden,
- Funkverkehr an Bord,
- öffentlicher Nachrichtenaustausch (auf freiwilliger Basis).

Von diesen fünf Verkehrskreisen sind nur die ersten drei für RIS wichtig. Der Sprechfunk ermöglicht direkte und schnelle Mitteilungen zwischen den Schiffsführern, Wasserstraßenverwaltungen und Hafenbehörden. Er ist für den Austausch dringend erforderlicher Informationen auf Echtzeitbasis am besten geeignet.

Radar

Radar sollte als das primäre Navigationsinstrument verwendet werden, da es ein wirklichkeitsgetreues Abbild der aktuellen Position der Schiffe liefert. Zudem ist Radar im Gegensatz zum Inland AIS ein nicht kooperatives System, das heißt auch ohne aktive Beteiligung des georteten Gegenstandes detektiert es diesen als „Radarecho“. Radar ist die Grundlage für die taktische Verkehrsinformationsdarstellung an Bord eines Schiffes. Wenn Inland ECDIS im Navigationsmodus verwendet wird, werden die Radarinformationen mit der elektronischen Schifffahrtkarte unterlegt. Soweit Inland AIS Informationen vorliegen, werden diese eingeblendet. Im Navigationsmodus hat das Radarbild die höchste Priorität der Darstellung. Landgestütztes Radar sollte die vorrangige Informationsquelle für ein taktisches Verkehrsbild in einem VTS sein.

4. Ziele und Rahmenbedingungen der ZKR hinsichtlich RIS

4.1 Ziele

Aufbauend auf die allgemeinen Ziele der ZKR und in der Erkenntnis, dass die Informationstechniken in verschiedenen Bereichen des Verkehrs sich dynamisch fortentwickeln und auf diesem für die Binnenschifffahrt zukunftssträchtigen Bereich die ZKR die weitere Entwicklung mitgestalten sollte, um die Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Rheinschifffahrt weiter zu fördern, hat die ZKR in der Vergangenheit ihre Ziele hinsichtlich der RIS festgelegt.

Die ZKR beabsichtigt, die Harmonisierungsbestrebungen auf europäischer Ebene zu unterstützen und die Einheitlichkeit von Diensten in der Binnenschifffahrt durch vereinbarte Standards auf dem Rhein zu fördern. Insbesondere hat sie ihre Arbeitsgruppe beauftragt, die Anwendung der RIS auf dem Rhein unter Berücksichtigung der RIS-Richtlinien⁹ (von PIANC) zu prüfen (Beschluss 2001-II-19). Die Implementierung grenzüberschreitender RIS hat gezeigt, dass eine Standardisierung allein nicht ausreicht, die Harmonisierung der RIS sicherzustellen. Daher haben die Rheinuferstaaten im Rahmen der ZKR bei der Einführung der RIS große Anstrengungen unternommen, auch die Verfahren zur Bereitstellung und Durchführung der RIS zu vereinheitlichen und aufeinander abzustimmen bis hin zur Ahndung von möglichen Verstößen gegen die einschlägigen Rechtsvorschriften. Ziel der ZKR ist es, nicht nur die gleichzeitige, sondern auch eine harmonisierte Einführung der RIS entlang des Rheins zu erreichen.

Schiffsseitige Vorbedingung für eine harmonisierte Einführung ist eine einheitliche Mindestausstattung der Schiffe mit den für die Nutzung der RIS notwendigen Geräten. Auch hier ist die Setzung von technischen Standards allein nicht ausreichend. Zusätzlich hat die ZKR daher Vorschriften erlassen, die auf eine effiziente Weise die Einhaltung der technischen Standards sicherstellen. Sofern notwendig hat sie auch die Pflichtausstattung der Schiffe mit den notwendigen Geräten eingeführt.

⁹

Die ZKR hat die RIS-Richtlinien mit Beschluss 2003-I-22 angenommen. Diese Richtlinien wurden 2004 und 2011 nochmals überarbeitet. (Siehe auch Abschnitt 2)

RIS lässt sich für das Verkehrsmanagement, die Sicherheit der Schifffahrt, den Umweltschutz und die Transportlogistik einsetzen. Die ZKR behandelt in dieser Strategie vor allem das Verkehrsmanagement und die Sicherheit der Schifffahrt. Die RIS-Systeme sowohl an Bord als auch an Land können auch für die Transportlogistik eingesetzt werden. Das ist nur möglich, wenn dafür ausreichende Vereinbarungen getroffen wurden, um den Datenschutz der Schifffahrt und der Schiffe sicherzustellen.

Die Initiative zur Nutzung von RIS-Informationen für Logistik ist die Verantwortung des Gewerbes im weiten Sinne.

4.2 Rahmenbedingungen

Datenschutz

Die Informationen, die zwischen der Schifffahrt und den Wasserstraßenverwaltern über RIS-Systeme ausgetauscht werden, werden nur durch die Wasserstraßenverwalter unter anderem für das Verkehrsmanagement auf dem Rhein verwendet und werden ohne Zustimmung der Betroffenen nicht Dritten zur Verfügung gestellt.

Die ZKR-Mitgliedstaaten sind dafür verantwortlich, den Datenschutz gesetzlich sicherzustellen.

Kosten-Nutzen

Die für die Umsetzung von RIS-Diensten erforderlichen Investitionen müssen in einem akzeptablen Verhältnis stehen zu dem dabei zu erwarteten (gesellschaftlichen) Nutzen. Wie bei der ZKR üblich wird zu einigen Punkten eine Folgenabschätzung durchgeführt.

5. Empfehlungen

Die ZKR empfiehlt in Beziehung auf diese Strategie:

- Aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 11/60¹⁰ müssen alle Ladepapiere an Bord sein. Im Bemühen um papierarmes Fahren ersucht die ZKR die Europäische Kommission, diese Verordnung an die technische Entwicklung anzupassen.
- Der Schifffahrt kommt es zugute, wenn RIS, die auf dem Rhein implementiert werden, auch auf dem angrenzenden Wasserstraßennetz eingeführt werden. Dabei ist zu denken an papierarmes Fahren, elektronisches Melden und Schleusen- und Liegeplatzmanagement. Die ZKR empfiehlt ihren Mitgliedstaaten, dies umzusetzen.

¹⁰

Verordnung Nr. 11 über die Beseitigung von Diskriminierungen auf dem Gebiet der Frachten und Beförderungsbedingungen gemäß Artikel 79 Absatz (3) des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 16. August 1960)

6. Derzeitige Nutzung von RIS entlang des Rheins (Ist-Zustand)

6.1 Bisher unterstützte Ziele

Die bisherigen Maßnahmen unterstützen im Wesentlichen die Ziele

- Sicherstellen von Kommunikation und Informationsaustausch Schiff – Schiff, Schiff – Land und Land – Schiff zur Begegnungsabsprache, Meldung und Information über Ereignisse,
- Unterstützung der visuellen Wahrnehmung während der Fahrt durch gezielte Informationsbereitstellung und
- Unterstützung der Unfallbekämpfung durch Einführung einer Meldepflicht für bestimmte Schiffe, von denen eine erhöhte Gefährdung im Fall einer Havarie für den Schiffsverkehr und die Umwelt ausgeht.

Die einzelnen Maßnahmen wurden i.d.R. schrittweise am Rhein eingeführt und je nach Bedarf weiterentwickelt und ergänzt.

6.2 Detaillierte Beschreibung der Ziele und Aufgaben

In der **Anlage 1 Tabelle 1** sind die bisher durch RIS unterstützten Ziele und Aufgaben entlang des gesamten Rheines hinsichtlich der Schifffahrt auf dem Rhein detailliert beschrieben. Ergänzend sind die jeweils korrespondierenden Dienste, die eingesetzten RIS-Technologien¹¹ und die von der ZKR und den Mitgliedstaaten veranlassten und geregelten Maßnahmen aufgeführt. Spezifische Anwendungen entlang des Rheins, die aufgrund besonderer Erfordernisse eingeführt worden sind, sind in **Anlage 1 Tabelle 2** zusammengestellt.

6.3 Derzeitige Regelungen zu bordseitiger Ausstattung und Nutzung

Eine wesentliche Voraussetzung zur Unterstützung der Durchsetzung der bereits heute durch RIS unterstützten Ziele und Aufgaben entlang des Rheins bilden die in der RheinSchPV und der RheinSchUO verankerten Festlegungen zur Zulassung der Geräte und deren Nutzung an Bord.

Derzeit bestehen Zulassungs- und Nutzungsanforderungen für

- Sprechfunkanlagen,
- Radargeräte (einschl. Wendeanzeiger),
- Inland ECDIS Geräte im Navigationsmodus,
- Inland AIS Geräte.

Für Sprechfunkanlagen besteht eine Nutzungs- und Einschaltverpflichtung während der Fahrt, während Radargeräte bei unsichtigem Wetter zwingend zu benutzen sind. (Spezielle Regelungen gelten für Kleinfahrzeuge und Fähren.) Radargeräte dürfen nur in Kombination mit einem Wendeanzeiger genutzt werden. Gleiches gilt für Inland ECDIS Geräte, die unter der Verwendung von Inland ECDIS beim Steuern des Fahrzeuges mit überlagertem Radarbild betrieben werden können (Navigationsmodus). Für Inland ECDIS im Navigationsmodus existiert eine Nutzungsverpflichtung der amtlich herausgegebenen elektronischen Schifffahrtskarten.

Sowohl für die Nutzung des Sprechfunks als auch für die Fahrt bei Radar muss der Schiffsführer die erforderlichen Befähigungen nachweisen können.

¹¹ Fax, E-Mail, SMS werden nicht in den RIS-Richtlinien (2004) erwähnt, sind jedoch auch als RIS Technologien zu betrachten.

Die derzeitigen Vorschriften für AIS umfassen die ausschließliche Nutzungserlaubnis von Inland AIS für alle Binnenschiffe/-verbände und Kleinfahrzeuge. Lediglich Seeschiffe dürfen bestimmte maritime AIS-Geräte nutzen. Kleinfahrzeuge müssen, sobald sie Inland AIS nutzen, außerdem mit einer in gutem Betriebszustand befindlichen Sprechfunkanlage für den Verkehrskreis Schiff-Schiff ausgerüstet sein.

Für die Zulassung und die Nutzung von Inland ECDIS im Informationsmodus, GPS-Empfängern und Wendegeschwindigkeitsreglern existieren bisher keine Regelungen.

RIS werden vorrangig für die Großschifffahrt¹² konzipiert. Die Klein- und damit vor allem die Sportschifffahrt wurden daher weitestgehend bei der Formulierung von Anforderungen für Navigationsgeräte und deren Nutzung ausgenommen. Bisher kann die Kleinschifffahrt die RIS auf freiwilliger Basis nutzen, wenn sie über eine Geräteausstattung wie bei Fahrzeugen der Großschifffahrt verfügt. In der Seeschifffahrt erlaubte spezielle AIS-Geräte für die Sportschifffahrt (AIS Geräte der Klasse B) sind zurzeit auf dem Rhein nicht zugelassen.

Anlage 2 gibt die aktuellen Vorschriften der ZKR über RIS-Dienste und Ausrüstungen wieder.

7. Entwicklung der RIS Strategie der ZKR

Die Auswahl künftiger Maßnahmen zur Erweiterung der RIS am Rhein, also der RIS-Strategie der ZKR im engeren Sinn, erfolgt anhand von Kriterien, die der Polizeiausschuss der ZKR vorab festgelegt hat. Die Kriterien erlauben es, nicht nur die Wichtigkeit der Maßnahmen zu bewerten, sondern auch deren Dringlichkeit. Damit kann die ZKR neben der üblichen Reihung der Maßnahmen nach deren Bedeutung auch eine geeignete zeitliche Abfolge der Bearbeitung der einzelnen Maßnahmen in ihren Gremien festlegen.

7.1 Entscheidungskriterien

Die der RIS-Strategie der ZKR zugrundeliegenden Kriterien sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Neben den üblichen Kriterien Nutzen und Kosten, die genauer spezifiziert sind, wird auch berücksichtigt, ob für die Durchführung einer Maßnahme eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten aufgrund der RIS-Richtlinie besteht. Das Kriterium kritische Entwicklung beschreibt, ob aufgrund besonderer Entwicklungen in der Rheinschifffahrt eine Maßnahme innerhalb eines bestimmten Zeitfensters durchgeführt werden sollte.

	Entscheidungskriterien									
	Kosten				Nutzen				Sonstige	
Maßnahme	ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung

¹² Unter Großschifffahrt wird die Schifffahrt mit Fahrzeugen, die keine Kleinfahrzeuge nach § 1.01 Buchstabe m RheinSchPV sind, verstanden.

Im Rahmen der Entwicklung der Strategie ist eine qualitative Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen anhand der vorstehenden Kriterien angemessen. Eine quantitative Bewertung im Rahmen einer Folgenabschätzung sollte erst erfolgen, wenn aufgrund der qualitativen Bewertung bestimmte Maßnahmen von der ZKR als sinnvoll und umsetzungswürdig erachtet werden.

Die qualitative Bewertung erfolgt für jede der vorgeschlagenen Maßnahme unter Nutzung vorstehender Tabelle. Die dabei verwendeten Zeichen sind in den nachfolgenden Tabellen erklärt. Ist ein Kriterium nicht bewertbar, so wird N.A. = nicht anwendbar angegeben.

Entscheidungskriterien Kosten

Die Bewertung der Kosten hängt davon ab, bei wem sie entstehen. Für das Schifffahrtsgewerbe und die Mitgliedstaaten beschränkt sich die Bewertung weitestgehend auf Investitionskosten, da eine Bewertung anderer Kosten im Rahmen dieser Strategie praktisch nicht möglich ist.

Hinsichtlich der ZKR werden keine oder geringe Kosten angesetzt, wenn eine Maßnahme keine signifikanten Arbeiten der Gremien und keine Beschlussfassung erfordert. Mittlere Kosten werden beispielsweise angesetzt, wenn eine Maßnahme Routinearbeiten der Gremien und eine übliche Beschlussfassung notwendig macht. Hohe Kosten werden beispielsweise angesetzt, wenn mehrere Gremien umfangreiche Arbeiten erbringen müssen, insbesondere verbunden mit der Einsetzung von Expertengruppen.

Hinsichtlich des Schifffahrtsgewerbes werden keine oder geringe Kosten angesetzt, wenn mit einer Maßnahme keine Verpflichtung für das Schifffahrtsgewerbe einhergeht. Mittlere Kosten werden angesetzt, wenn beispielsweise eine Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS im Informationsmodus vorgesehen ist. Hohe Kosten werden angesetzt, wenn beispielsweise eine Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS im Navigationsmodus vorgesehen ist. (Inland ECDIS im Navigationsmodus schließt die Radaranlage mit ein.)

Hinsichtlich der Mitgliedstaaten werden keine oder geringe Kosten angesetzt, wenn eine Maßnahme keine signifikanten Investitionen und lediglich die üblichen rechtssetzenden Arbeiten erfordern. Mittlere Kosten werden beispielsweise angesetzt, wenn eine Maßnahme Investitionen zur Aufrüstung von Verkehrsposten oder umfangreiche gesetzgeberische Arbeiten notwendig macht. Hohe Kosten werden beispielsweise angesetzt, wenn umfangreiche informationstechnische Landinfrastrukturen aufgebaut werden müssen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass sich die Kosten der verschiedenen Maßnahmen nicht addieren. Sofern aufgrund einer Maßnahme Ausstattungen an Bord oder an Land erfolgen, können andere Maßnahmen darauf aufbauen. Die Kosten für die Ausstattung fallen nur einmal an.

	Bewertung
Hohe Kosten	++
Mittlere Kosten	+
Sehr geringe oder keine Kosten	o

Bewertungskriterien für Nutzen

	Bewertung
sehr starke Verbesserung	++
Verbesserung	+
keine Auswirkung	o
Verschlechterung	-
sehr starke Verschlechterung	--

Bewertungskriterien für sonstige Entscheidungskriterien (Vorgabe EU; kritische Entwicklung)

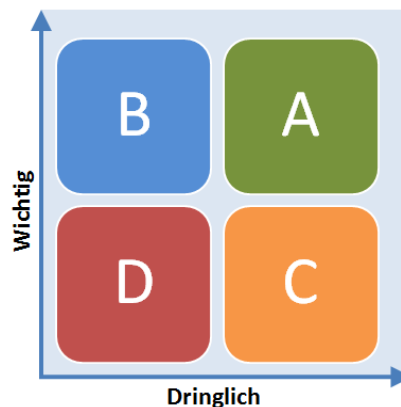
	Bewertung
Vorhanden	ja
Nicht vorhanden	nein

7.2 Prioritätensetzung

Die Prioritätensetzung berücksichtigt die **Dringlichkeit** und **Wichtigkeit** der vorgeschlagenen Maßnahmen, wobei diese wie folgt verstanden werden:

- *Dringlichkeit* beschreibt die Notwendigkeit oder die Nützlichkeit, eine Maßnahme kurzfristig zu erledigen, also die (zeitliche) Priorität.
- *Wichtigkeit* beschreibt die Bedeutung einer Maßnahme für die Rheinschifffahrt.

Nach der Bewertung der Dringlichkeit und Wichtigkeit werden die Maßnahmen in das nachstehende Koordinatensystem platziert.



A-Maßnahmen: Diese Maßnahmen sind wichtig und sie müssen schnell erledigt werden.

B-Maßnahmen: Diese Maßnahmen sind wichtig, jedoch nicht dringlich. Hierfür sind Vorschläge unterbreitet, wann sie – auch mittel- und langfristig – vorbereitet und umgesetzt werden sollten.

C-Maßnahmen: Diese Maßnahmen müssen schnell erledigt werden, es sind aber keine wichtigen Aufgaben. Die Erledigung sollte jedoch nicht dazu führen, dass wegen begrenzter Ressourcen A- oder B-Maßnahmen unerledigt bleiben.

D-Maßnahmen: Derartige Maßnahmen sind weder wichtig, noch dringlich.

Die Prioritätensetzung dient auch der Vorbereitung des Arbeitsprogramms der ZKR, da dieses für jede vorgesehene Aktivität sowohl deren Priorität (Wichtigkeit) wie auch deren Bearbeitungszeitraum (Dringlichkeit) angibt.

7.3 Künftige Maßnahmen

Die derzeit denkbaren weiteren Maßnahmen, die in den nächsten Jahren von Seiten der ZKR aufgegriffen werden könnten, sind nachfolgend und im Detail in der **Anlage 3** beschrieben. Hierbei sind einige Maßnahmen aufgeführt, die die Einführung anderer bedingen oder erst parallel zu anderen Maßnahmen wirtschaftlich werden. Beispielsweise werden für viele Anwendungen erst durch die Nutzung der AIS-Landinfrastruktur die erforderlichen Investitionen wirtschaftlich.

Insbesondere sind folgende Maßnahmen zu diskutieren:

- Weitere Verbesserung der Kommunikation und des Informationsaustausches Schiff – Schiff, Schiff – Land und Land – Schiff (M-I.1) durch
 - Nutzung der AIS-Technik für sicherheitsrelevante Meldungen
 - durch Vereinheitlichung von Meldungen (Meldepflicht, Schleusungsanmeldung etc.) durch Abschaffung von nicht mehr häufig gebräuchlichen Meldemöglichkeiten z.B. per Fax oder Telefon.
- Bereitstellung zusätzlicher Informationen mit dem Ziel der Verbesserung der derzeitigen Möglichkeiten zur visuellen Wahrnehmung während der Fahrt (M-I.2) durch:
 - Verpflichtung zur bordseitigen Nutzung von amtlich herausgegebenen elektronischen Schifffahrtskarten in allen Inland ECDIS Applikationen (auch Informationsmodus),
 - Festlegung von einheitlichen Kriterien zur Herstellung und Erneuerung der elektronischen Schifffahrtskarten für Wasserstraßen und Häfen bzgl. der Mindestdateninhalte, dem Turnus für Erneuerung, etc.,
 - Zulassung von AIS-Geräten der Klasse B für Sport- oder Kleinfahrzeuge,
 - Ausschließliche Nutzung von GNSS-Empfängern mit maritimer oder anderer Zulassung (Zertifizierung),
 - Ausschließliche Nutzung von Satellitenkompassen mit maritimer oder anderer Zulassung (Zertifizierung),
 - Festlegung zum möglichen Anschluss der Blauen Tafel an das Inland AIS,
 - Einführung von Maßnahmen zur Erleichterung der Selbstwahrschau (AIS-Selbstwahrschau in Kombination mit Inland ECDIS).
- Weitere Erleichterungen für die Schifffahrt und/oder Verwaltung hinsichtlich der Unterstützung der Unfallbekämpfung erreichbar (M-I.3) durch:
 - Vereinheitlichung der streckenbezogenen Meldepflichten,
 - Schrittweise Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle meldepflichtigen Fahrzeuge,
 - Schrittweise Ausweitung der Meldepflicht auf alle Fahrzeuge,
 - Diskussion über mögliche Reduzierung von Meldepunkten nach Einführung einer Inland AIS-Einschaltverpflichtung,
 - Aussendung von sicherheitsrelevanten Meldungen via Inland AIS im Falle einer Havarie.

- Unterstützung des Verkehrsmanagements (M-I.4) durch
 - Unterstützung der selbst einzuholenden Informationen über die aktuellen Liegeplatzbelegungen
 - Schleusen- und Brückenmanagement
 - Liegeplatzmanagement
- Erreichung einer besseren Disziplin bei der Einhaltung der Fahrtzeiten durch erleichterte Kontrollierbarkeit (M-I.5).
- Erleichterung der Durchführung der Marktbeobachtung durch Nutzung einer verbesserten Datenbasis (M-II,1).
- Steigerung der Effizienz an Bord (M-II.2)
 - Vereinfachung der Verwaltungsverfahren durch Anstreben von papierlosem Fahren.

7.4 Detaillierte Beschreibung der künftigen Maßnahmen

In **Anlage 3** sind für die Erarbeitung der Strategie alle künftig durch RIS insgesamt zu unterstützenden Ziele und Aufgaben hinsichtlich der Schifffahrt auf dem Rhein detailliert dargestellt. Die neuen Maßnahmen beinhalten ausschließlich die gegenüber dem IST-Zustand erforderlichen weiteren Maßnahmen. Ergänzend sind die jeweils korrespondierenden Dienste, die zusätzlich benötigten RIS-Technologien, die notwendigen Maßnahmen und die Ergebnisse der Prioritätensetzung aufgeführt. Die Bewertung jeder einzelnen der möglichen künftigen Maßnahmen und deren Priorisierung sind in **Anlage 4** wiedergegeben.

Maßnahmen, die dem Schutz der Umwelt dienen, sind nicht explizit als solche bezeichnet, jedoch berücksichtigt. Beispielsweise tragen alle Maßnahmen, die die Erhöhung der Sicherheit als Ziel haben, auch zur Vermeidung oder Reduzierung der Eintragung gefährlicher Stoffe in die Wasserstraße bei. Maßnahmen des Verkehrsmanagements können dazu beitragen, den Verkehrsfluss effizienter zu gestalten. Ein effizienter Verkehrsfluss wiederum ermöglicht den Treibstoffverbrauch der Schiffe und damit die Emissionen zu reduzieren.

8. Rolle der ZKR im Europa der RIS

Mit der Richtlinie 2005/44/EG hat die EU einen Rahmen für die Einführung und Fortschreibung technischer Anforderungen, Spezifikationen und Bedingungen, die harmonisierte, interoperable und offene RIS auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft gewährleisten, geschaffen. Diese Einführung und Fortschreibung technischer Anforderungen, Spezifikationen und Bedingungen erfolgt durch die Europäische Kommission, die von dem in Artikel 11 genannten Ausschuss unterstützt wird. Die EU fördert im Rahmen verschiedenster Projekte die Forschung und Entwicklung von RIS. Außerdem beteiligt sie sich finanziell am Aufbau von RIS-Infrastrukturen der Mitgliedstaaten.

Die Spezifikationen und Standards der RIS werden von den unabhängigen RIS Expertengruppen erarbeitet. Ihre Vorschläge für Standards und andere Unterlagen stellen sie der EU, der ZKR und anderen internationalen Organisationen zur Verfügung. Die EU und die ZKR setzen diese rechtsverbindlich um. Die ZKR arbeitet mit den Expertengruppen zusammen und prüft aufgrund ihrer ganzheitlichen Herangehensweise deren Vorschläge auf ihre Vereinbarkeit mit den einschlägigen Vorschriften und ihre praktische Anwendbarkeit. So trägt sie insbesondere dazu bei, dass die Standards in die technischen Anforderungen an die Schiffe und ihre Ausrüstungen integriert werden können. Die ZKR fördert die Arbeit der Expertengruppen durch ihre zeitnahe formelle Verabschiedung der Standards. Die Expertengruppen werden in vielen Fällen für die ZKR tätig.

Die ZKR hat zudem frühzeitig eine wichtige Rolle bei der Implementierung der RIS am Rhein übernommen. Sie sorgt zusammen mit den Rheinuferstaaten dafür, dass die RIS für die Rheinschifffahrt in abgestimmter Weise eingeführt werden. Dazu nutzt sie ihre verordnungsrechtlichen Kompetenzen wie auch Absprachen zwischen den Staaten zum Vorgehen bei der Implementierung und zu Verfahren beim Betrieb der RIS. Die Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG erfolgt vor allem durch die Wasserstraßenverwaltungen der Mitgliedsstaaten, Die ZKR hingegen verpflichtet durch ihre Verordnungen die Wasserstraßennutzer. Durch diese „doppelte“ Umsetzung wird sichergestellt, dass die RIS in einer abgestimmten Weise implementiert werden.

Rolle als Dienstleister für die Unterstützung der Fortentwicklung, Implementierung und den Betrieb der RIS

Die ZKR hat festgestellt, dass sie aufgrund verschiedener Faktoren, insbesondere aber wegen der überragenden Bedeutung der Rheinschifffahrt in Europa, ihrer einzigartigen Kenntnisse der Regelwerke der europäischen Binnenschifffahrt und der langen Tradition ihr Sekretariats in der Bereitstellung und Verwaltung von Dokumenten und Daten wichtige Dienstleistungen für die RIS erbringen kann. Entschieden und bekundet hat sie dies schon im Hinblick auf die Führung der europäischen Schiffsdatenbank. Ähnliche Dienstleistungen könnte sie auch im Hinblick auf die anderen Referenzdaten der RIS erbringen, insbesondere den RIS-Index. Darüber hinaus könnte die ZKR ein gemeinsames RIS-Portal sowie einen möglichen zentralen Schiffspositionsserver betreiben und bei Bedarf die zentrale Bereitstellung von Nachrichten für die Binnenschifffahrt und elektronischen Schiffskarten übernehmen. Die mögliche Übernahme der Rolle als Dienstleister durch die ZKR erfordert Absprachen und Vereinbarungen mit der Europäischen Kommission.

Rolle im Rahmen des Transportmanagements

Im Rahmen der Implementierung und des Betriebs der RIS hat die ZKR ihre Arbeiten bisher – was naheliegend ist – hauptsächlich auf die Unterstützung des Verkehrsmanagements gerichtet. Allmählich rückt jedoch der fehlende Bereich, nämlich die Unterstützung der Transportmanagement-Aktivitäten, ins Blickfeld. Die ZKR wird noch festlegen müssen, ob dies einen Bereich darstellt, in welchem sie, ausgehend von ihren Zielsetzungen – im Rahmen der Unterstützung der Binnenschifffahrt und der Transportkette – einen Beitrag liefern kann und will.

Rolle im Rahmen der Qualitätssicherung (Quality of Information)

Im Aufgabenbereich RIS findet momentan im europäischen Kontext eine Aktion „Quality of Information Services“ statt. Eine Vereinheitlichung von Anforderungen oder Verfahren kann zu Einsparungen führen und ist daher von Interesse in allen Mitgliedstaaten. Auch hier wird die ZKR festlegen müssen, ob dies einen Bereich darstellt, in welchem sie, ausgehend von ihren Zielsetzungen einen Beitrag liefern kann und will.

Tabelle 1: Anwendungen entlang des gesamten Rheins

	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologie ¹³	Notwendige Maßnahmen
I.	Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren			
I.1	<i>Sicherstellen von Kommunikation und Informationsaustausch Schiff – Schiff, Schiff – Land und Land – Schiff</i>			
I.1.1	Sicherheitsrelevante Absprachen treffen z.B. Begegnungsabsprache (Schiff - Schiff)	2)	UKW-Sprechfunk	<u>ZKR:</u> Geräteanforderungen / Ausrüstungsverpflichtung (RheinSchUO); Einschaltverpflichtung (RheinSchPV); Internationale Vereinbarungen zum Binnenschiffahrtfunk (Handbuch Binnenschiffahrtfunk allg. und regionale Teile)
I.1.2	Von Bord Meldungen abgeben (z.B. Meldung gem. § 12.01 RheinSchPV, Anmeldung zur Schleusung, ADN, Meldung einer Havarie (Schiff – Land))	1), 3a), 3b), 4), 5c), 7)	elektronisches Melden UKW-Sprechfunk Fax, E-Mail	siehe I.1.1.; <u>ZKR:</u> Meldeverpflichtung (§ 12.01 RheinSchPV); Mitgliedstaaten: landseitige Ausstattung
I.1.3	Von Land aus die Schifffahrt über Ereignisse informieren (z.B. Havarie, Sperrung, Pegel, Verkehrssituation) bzw. bestimmte Informationen an die Schifffahrt weitergeben (Land – Schiff)	1), 3), 4), 5)	UKW-Sprechfunk E-Mail, Internet, Mobilfunk (SMS)	siehe I.1.1.; <u>Mitgliedstaaten:</u> Nautischer Informationsfunk; Veröffentlichung von Nachrichten für die Binnenschifffahrt z.B. über Internet-Präsentation bzw. automatische Versendung abonniertener Informationen
I.1.4	Von Bord aus die Schifffahrt über Ereignisse informieren bzw. bestimmte Informationen an die Schifffahrt weitergeben z.B. von Behördenfahrzeugen aus (Schiff – Schiff; Schiff – Land)	1), 3a)	UKW-Sprechfunk	siehe I.1.1

¹³ Für jede Aufgabe sind in der ersten Zeile jeweils die RIS-Schlüsseltechnologien, in der zweiten die RIS-Basistechnologien und in der dritten sonstige RIS-Technologien angegeben.

	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologie ¹³	Notwendige Maßnahmen
I.2	<i>Unterstützung der visuellen Wahrnehmung während der Fahrt durch zusätzliche Informationsbereitstellung</i>			
I.2.1	Verbesserung der Erkennbarkeit von anderen Fahrzeugen und Anlagen in und an der Wasserstraße	2a)	Schiffsradar	<u>ZKR:</u> Geräteanforderungen (RheinSchUO); Radarpatent (RheinSchPersV); <u>Mitgliedstaaten:</u> radarreflektierende Navigationshilfen (Ausrüstung und Prüfung sämtlicher Anlagen in und an der Wasserstraße auf Radartauglichkeit);
I.2.2	Erleichterte Orientierung auf der Wasserstraße durch Nutzung elektronischer Schifffahrtskarten (anstelle einer Papierkarte)	1), 2b)	Inland ECDIS im Informationsmodus	<u>Mitgliedstaaten:</u> Bereitstellung von elektronischen Schifffahrtskarten
I.2.3	Erleichterung der Identifikation von Bauwerken, Schifffahrtszeichen und Schiffen gegenüber der alleinigen Nutzung von Radar durch Unterlegung mit elektronischer Schifffahrtskarte	1), 2a)	Inland ECDIS im Navigationsmodus	<u>ZKR:</u> Geräteanforderung / Verpflichtung zur Nutzung von amtlich herausgegebenen elektronischen Schifffahrtskarten (RheinSchUO) <u>Mitgliedstaaten:</u> Bereitstellung von amtlich herausgegebenen elektronischen Schifffahrtskarten
I.2.4	Verbesserte Einschätzung der Fahrwasserverhältnisse durch die Einblendung von Tiefeninformationen d.h. Profilierung der Unterwassersohle	1), 2), 5a)	Inland ECDIS im Navigations- oder Informationsmodus	siehe I.2.3 bzw. I.2.2: <u>Mitgliedstaaten:</u> Bereitstellung von Tiefeninformationen und ggf. Pegelinformationen

	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologie ¹³	Notwendige Maßnahmen
1.2.5	Einblenden von sicherheitsrelevanten Informationen in der elektronischen Schifffahrtskarte durch objektbezogene Anzeige standardisierter Nachrichten für die Binnenschifffahrt (z.B. Information an einer Fahrwassertonne, dass diese derzeit nicht an der in der elektronischen Schifffahrtskarte angegebenen Stelle liegt)	1), 2), 5a)	Inland ECDIS Internet	Bereits heute bestehende Möglichkeit: siehe I.2.3 bzw. I.2.2: <u>Mitgliedstaaten:</u> Herausgabe standardisierter Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NfB)(NtS-Standard); Angabe RIS-Index für Objekt in elektronischer Schifffahrtskarte und in NfB muss eingetragen sein
1.2.6	Einblenden der AIS-Informationen von Schiffen, die ein Inland AIS an Bord mitführen und eingeschaltet haben, in der elektronischen Schifffahrtskarte	1), 2)	Inland ECDIS; Inland AIS (kein Transponder Class B) 	Bereits heute bestehende Möglichkeit: Siehe I.2.3 bzw. I.2.2; <u>ZKR:</u> Geräteanforderungen (RheinSchUO); Nutzungsanforderungen (RheinSchPV)
1.3	<i>Unterstützung der Unfallbekämpfung</i>			
1.3.1	Entgegennahme der Meldungen der Schifffahrt gemäß § 12.01 RheinSchPV (ohne Containerschifffahrt); Meldungen können z.B. per Funk aber auch elektronisch abgegeben werden	3a), 3b), 4)	Elektronisches Melden UKW-Sprechfunk Fax, E-Mail, Telefon	<u>ZKR:</u> Verpflichtung für bestimmte Fahrzeuge zur Meldung festgelegter Informationen (RheinSchPV); Meldeweg und -format frei wählbar; <u>Mitgliedstaaten:</u> Sicherstellung Datenschutz; Datenspeicherung und Weitergabe
1.3.2	Entgegennahme von elektronischen Meldungen (§ 12.01 RheinSchPV) der Containerschifffahrt (Verpflichtung zum Elektronischen Melden)	3a), 3b), 4)	Elektronisches Melden 	siehe I.3.1 <u>ZKR:</u> Meldung muss elektronisch gemäß dem Standard ERINOT 1.2 erfolgen (RheinSchPV)
1.3.3	Meldung der Schifffahrt bei Passage eines Meldepunktes (§ 12.01 RheinSchPV; Standortmeldung) oder Unterbrechung bzw. Wiederaufnahme der Fahrt	3a), 3b), 4)	 UKW-Sprechfunk 	siehe I.3.1

	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologie¹³	Notwendige Maßnahmen
I.3.4	Informationen zur Reise eines Schiffes (Meldedaten) entsprechend dem Fahrtverlauf der Reise von Verkehrsposten/Meldestellen an nächste Meldestellen weiterleiten	3a), 3b), 4)	Internet; im Notfall auch Fax	siehe I.3.1 bzw. I.3.2; <u>Mitgliedstaaten:</u> Datenaustausch auf Basis des Standards ERINOT 1.2
I.3.5	Weiterleiten der Informationen über das havarierte Fahrzeug bzw. die in die Havarie verwickelten Fahrzeuge an Hilfsdienste (Übersendung des Meldeberichtes) und ggf. über Schiffe, die für Übernahme der Ladung geeignet sind	4)	UKW-Sprechfunk E-Mail, Fax, elektronischer Datenaustausch, Mobilfunk (SMS)	<u>Mitgliedstaaten:</u> Nationale Vereinbarungen
I.3.6 siehe auch I.1.3	Schiffahrt über die Verkehrssituation während einer Havarie informieren (z.B. Sperrungen, Umleitungen)	1), 2), 4)	UKW-Sprechfunk E-Mail, Internet, Mobilfunk (SMS)	siehe I.1.3
I.3.7	Informationen über schwere Havarie an Nachbarstaaten / Dritte weitergeben	1), 2b), 4)	E-Mail; ersatzweise Fax	<u>ZKR:</u> Beschluss 2009-II-9 der ZKR zum Internationalen Warn- und Kommunikationsverfahren <u>Mitgliedstaaten:</u> Durchführung
I.4	<i>Durchführung von Maßnahmen zum Verkehrsmanagement</i>			
	Bisher keine überregionalen Erfordernisse			
II.	Wirtschaftliche Förderung der Binnenschifffahrt			
II.1	<i>Unterstützung bei der Einbindung in den kombinierten Verkehr</i>			
II.1.1	Nutzung elektronischer Schifffahrtskarten (anstelle einer Papierkarte) zur Reiseplanung	1), 2b)	Inland ECDIS im Informationsmodus	<u>Mitgliedstaaten:</u> Bereitstellung von elektronischen Schifffahrtskarten
II.1.2	Kalkulation der maximalen Abladetiefe für eine Reise über die kombinierte Betrachtung von Tiefeninformationen an Engstellen und der maßgebenden Pegelvorhersage	1), 2b), 5a)	Inland ECDIS im Informationsmodus	siehe I.2.4 <u>Mitgliedstaaten:</u> Wasservorhersage über 2 Tage

	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologie¹³	Notwendige Maßnahmen
II.2	<i>Durchführung der Marktbeobachtung</i>			
II.2.1	Abfrage und Sammlung von Informationen für die Erstellung von Verkehrsstatistiken	7)		<u>ZKR</u> : keine direkte Erhebung; <u>Mitgliedstaaten</u> : Liefere vorhandener Daten

Tabelle 2: Anwendungen für bestimmte Strecken des Rheins

Nr. zur Zuordnung zu Tab. 1 ¹⁴	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien	Maßnahmen
<i>Wahrschaustrecke Oberwesel (Deutschland)</i>				
I.1.5	Information der Schifffahrt über die ihr in der Gebirgstrecke (zwischen Oberwesel und St. Goar) entgegen kommende Schifffahrt durch Setzen von Lichtzeichen	3a)	Landradar; UKW-Sprechfunk Lichtsignale	<u>Mitgliedstaat:</u> Landseitige Beobachtung des Verkehrs; Setzen der Lichtzeichen von der Revierzentrale aus
I.1.6	Bessere Informationen um sicherheitsrelevante Absprachen zu treffen (z.B. Begegnungsabsprache) (Schiff – Schiff)	1), 2b), 3a)	UKW-Sprechfunk Lichtsignale	<u>ZKR:</u> § 12.02 RheinSchPV
<i>Förderung der Binnenschifffahrt / Unterstützung der Reiseplanung (Deutschland)</i>				
I.1.7	Information über konkrete Engpässe	1)	Internet; Fax	<u>Mitgliedstaat:</u> Beschreibung des Engpasses einschl. der Problemstellung und Empfehlung für die Schifffahrt (Engpasssteckbriefe)
II.1.3	Informationen für eine erleichterte wasserstandsoptimierte Festlegung der maximalen Beladung für die nächste Reise	1), 5a), 5b)	Internet	<u>Mitgliedstaat:</u> Niedrigwasser - abschätzung (4 Tage)
<i>Sicherstellen von Kommunikation und Informationsaustausch Schiff – Land (Niederlande)</i>				
I.1.8	An Bord Bericht über bestimmte Ereignisse erstellen und dann an die Schifffahrt und an Land weitersenden z.B. von Behördenfahrzeugen aus (Schiff – Schiff; Schiff – Land)			<u>Mitgliedstaat:</u> Digitales Journal

¹⁴ Die streckenbezogenen Anwendungen ergänzen die Anwendungen für den gesamten Rhein. Die Nummerierung erfolgt so, wie wenn die Anwendungen den Zielen in der Tabelle 1 zugeordnet würden.

Nr. zur Zuordnung zu Tab. 1 ¹⁴	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien	Maßnahmen
<i>Verkehrsmanagement (Niederlande)</i>				
I.4.1	Verkehrslenkung bzw. Verkehrsberatung an kritischen Wasserstraßenabschnitten	3a), 3b)	Inland AIS (land- und bordseitig) Landradar, UKW-Sprechfunk	Siehe I.1
<i>Erstellung der Grenzstatistik (Niederlande)</i>				
II.2.2	Entgegennahme von Meldungen für alle Fahrzeuge am Grenzübergang	3), 4), 7)	Landradar, UKW-Sprechfunk	<u>Mitgliedstaat:</u> Nationale Meldeverpflichtung für alle Fahrzeuge

Vorschriften der ZKR über RIS-Dienste und Ausrüstungen

Die RIS-Richtlinien, die Standards wie auch das Handbuch Binnenschiffahrtfunk sind als solche nicht rechtsverbindlich. Deshalb hat die ZKR ihre Rechtsverordnungen ergänzt, um Dienste einzuführen, Ausrüstungen verbindlich zu regeln und die Schifffahrtstreibenden zur Einhaltung der Standards zu verpflichten. Die wichtigsten Vorschriften der RheinSchPV und der RheinSchUO sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt, einschließlich der für die Fortentwicklung dieser Vorschriften zuständigen Gremien, nämlich Polizeiausschuss (RP) mit der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung (RP/G) und Arbeitsgruppe RIS (RIS/G) sowie Untersuchungsausschuss (RV) mit der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung (RV/G).

Rechtsvorschrift	Regelungsinhalt	Zuständige Gremien
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung		
§ 4.05	Nutzung Sprechfunk; grundsätzliche Anforderungen an Sprechfunkgeräte	RP, RP/G
§ 4.06	Nutzung Radar; grundsätzliche Anforderungen an Radargeräte	RP, RP/G
§ 4.07	Nutzung Inland AIS; grundsätzliche Anforderungen an Inland AIS Geräte	RP, RP/G, RIS/G
§ 12.01	Meldepflicht (Funk, elektronische Meldungen)	RP, RP/G, RIS/G
Rheinschiffsuntersuchungsordnung		
§ 7.06 Nr. 1	Grundsätzliche technische Anforderungen an Radargeräte	RV, RV/G
§ 7.06 Nr. 2	Grundsätzliche technische Anforderungen an Inland AIS Geräte	RV, RV/G
Anlage M, Teil I	Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt	RV, RV/G
Anlage M, Teil II	Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt	RV, RV/G
Anlage M, Teil III	Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	RV, RV/G
Anlage M, Teil IV	Bescheinigung über Einbau und Funktion von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt	RV, RV/G
Anlage M, Teil V	Verzeichnisse der zuständigen Behörden, zugelassenen Geräte und anerkannten Fachfirmen	RV, RV/G
Anlage N, Teil I	Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten	RV, RV/G, RIS/G
Anlage N, Teil II	Bescheinigung über Einbau und Funktion von Inland AIS Geräten	RV, RV/G, RIS/G
Anlage N, Teil III	Verzeichnisse der zuständigen Behörden, zugelassenen Geräte und anerkannten Fachfirmen	RV, RV/G

Tabelle 3: Künftige Maßnahmen

Neue-Maßnahme	Zu Aufgabe in Tab. 1	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien (zusätzlich)	Notwendige Maßnahmen	Priorisierung
M-I.	I	Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren				
M-I.1	I.1	<i>Sicherstellen von Kommunikation und Informationsaustausch Schiff – Schiff, Schiff – Land und Land – Schiff</i>				
M-I.1.1	I.1.3	Von Land aus die Schifffahrt zusätzlich mittels Datenfunk über kurzfristig eingetretene Ereignisse informieren (z.B. Sperrung); Visualisierung an Bord im Display über das Inland ECDIS (Land – Schiff)	1), 2), 3a), 4)	Inland AIS (bord- und landseitig); Inland ECDIS	<u>ZKR:</u> Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS (RheinSchPV); Festlegung einheitlicher Kriterien zum Handeln <u>Mitgliedstaaten:</u> Landseitige technische Ausrüstung (Versendung von Sicherheitsmeldungen via Inland AIS gemäß den Kriterien)	D
M-I.1.2	I.1.2	Vereinheitlichung der Abgabe von Meldungen von Bord aus (z.B. Meldung gem. §12.01 RheinSchPV, Anmeldung zur Schleusung, ADN, Meldung einer Havarie (Schiff – Land))	3), 4), 7), 8)		<u>ZKR:</u> Zulassen von Meldungen ausschließlich über UKW-Sprechfunk und elektronische Meldungen gemäß ERINOT 1.2 Standard (RheinSchPV)	C
M-I.1.3	I.1.1, I.1.2 und I.1.3	Sicherstellung der Kommunikation mit Kleinfahrzeugen, die mit Radar oder AIS ausgerüstet sind. (§ 4.06 bzw. § 4.07 RheinSchPV)			<u>ZKR:</u> Vervollständigung der UKW-Sprechfunkpflicht (Anpassung § 4.05 RheinSchPV)	C
M-I.2	I.2	<i>Unterstützung der visuellen Wahrnehmung während der Fahrt durch zusätzliche</i>				

Neue-Maßnahme	Zu Aufgabe in Tab. 1	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien (zusätzlich)	Notwendige Maßnahmen	Priorisierung
		<i>Informationsbereitstellung</i>				
M-I.2.0	I.2.2	Erleichterte Orientierung auf der Wasserstraße durch Nutzung elektronischer Schifffahrtskarten, die Mindestanforderungen ¹⁵ entsprechen (anstelle einer Papierkarte)	1), 2b)		<u>ZKR:</u> ZKR übernimmt die Anforderungen der Expertengruppe in das ZKR-Regelwerk <u>Mitgliedstaaten:</u> Herausgabe amtlicher elektronischer Schifffahrtskarten	A
M-I.2.1	I.2.6	Anzeige von AIS-Informationen von Kleinfahrzeugen durch Nutzung von AIS-Geräten der Klasse B	1), 2)	AIS-Geräte der Klasse B	Siehe I.2.6 <u>ZKR:</u> Zulassung der Nutzung von AIS-Geräten der Klasse B für Kleinfahrzeuge (RheinSchPV)	A
M-I.2.2	I.2.6	Korrekte Präzisierung der AIS-Positionsinformationen bei Anschluss von externen DGPS-Geräten an das Inland AIS-Gerät (extern angeschlossenes Gerät ist in Priorität vorrangig vor dem AIS-internen GPS)	2), 3a)	externes DGPS-Gerät	Siehe I.2.6; <u>ZKR:</u> Geräteanforderungen zum Anschluss externes DGPS an Inland AIS (Anforderungen analog maritimer Nutzung; RheinSchUO);	B
M-I.2.3	I.2.6	Exakte Anzeige der Position eines Schiffes im Inland ECDIS	2), 3a)	externes DGPS-Gerät oder Inland AIS Landinfrastruktur	Siehe I.2.6 und M-I.2.2; <u>ZKR:</u> Erfordernis ist zu prüfen; wenn ja, Festlegung einheitlicher Lösung (Ausrüstungspflicht für Schifffahrt oder Eigenverpflichtung der Mitgliedstaaten zur Übersendung der Korrekturdaten via Meldung 17 von AIS-Landinfrastruktur aus)	B

¹⁵ Die Mindestanforderungen werden derzeit von der Expertengruppe Inland ECDIS erarbeitet.

Neue-Maßnahme	Zu Aufgabe in Tab. 1	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien (zusätzlich)	Notwendige Maßnahmen	Priorisierung
					Mitgliedstaaten: Aussendung von Korrekturdaten ggf. über AIS-Landinfrastruktur	
M-I.2.4	I.2.6	Anzeige der Fahrtrichtung eines Schiffes im Inland ECDIS (gerichtetes Symbol) bei Nutzung eines Satellitenkompasses	2), 3)	Satellitenkompass	Siehe M-I.2.2; <u>ZKR</u> : Geräteanforderungen zum Anschluss eines Satellitenkompasses an Inland AIS (Anforderungen analog maritimer Nutzung; RheinSchUO)	D
M-I.2.5	I.2.6	Exakte Anzeige von Position und Fahrtrichtung eines Schiffes im Inland ECDIS (gerichtetes Symbol)	2), 3)	externes DGPS; Satellitenkompass oder spezielles Tool im Inland ECDIS ¹⁶	Siehe M-I.2.2 bzw. M-I.2.3; <u>ZKR</u> : Mögliche Lösungen sind zu erarbeiten (z.B. Anschluss Satellitenkompass an Inland AIS oder Berechnung aufgrund der Bewegung)	D
M-I.2.6	I.2.6	Anzeige des Setzens der Blauen Tafel im Inland ECDIS	2), 3a)		Siehe I.2.6; <u>ZKR</u> : Erfordernis ist zu prüfen; wenn ja, Festlegung einheitlicher Lösung für Geräteanforderung zum eventuellen Anschluss der Blauen Tafel an Inland AIS (RheinSchUO)	A

¹⁶ Die Expertengruppe Inland ECDIS entwickelt derzeit eine einfache Lösung zur Anzeige der Fahrtrichtung.

Neue-Maßnahme	Zu Aufgabe in Tab. 1	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien (zusätzlich)	Notwendige Maßnahmen	Priorisierung
M-I.2.7	I.1.1 und I.2.6	Erleichterung der sicherheitsrelevanten Absprachen durch Anzeige von Informationen aller Schiffe im betrachteten Bereich	2), 3)		siehe M-I.2.2 <u>ZKR</u> : Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS (RheinSchPV) <u>Mitgliedstaaten</u> : Gegebenenfalls landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur)	A
M-I.2.8	I.1.1 und I.2.6	Erleichterung der sicherheitsrelevanten Absprachen zwischen Schiffen durch die kartenbasierte Visualisierung der Informationen zu allen Schiffen im betrachteten Bereich (AIS-Selbstwahrschau)	2)		siehe M-I.2.2 oder M-I.2.3 oder M-I.2.4 und M-1.2.6 <u>ZKR</u> : Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS, Inland ECDIS, ggf. externe Geräte und blaue Tafel (RheinSchPV, RheinSchUO) <u>Mitgliedstaaten</u> : Gegebenenfalls landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur z.B. Repeaterstationen)	A
M.I.2.9		Automatische Bahnführung der Schiffe		Inland ECDIS Navigationsmodus, Inland AIS	Erforderliche <u>ZKR</u> -Maßnahme: Technische Anforderungen für Zulassung von automatischen Fahrsystemen als Ausrüstung für Fahrzeuge formulieren und Typzulassungsverfahren einführen	A

Neue-Maßnahme	Zu Aufgabe in Tab. 1	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien (zusätzlich)	Notwendige Maßnahmen	Priorisierung
M-I.3		<i>Unterstützung der Unfallbekämpfung</i>				
M-I.3.1	I.3.1 bzw. I.3.2	Ausweitung der elektronischen Meldung gem. § 12.01 RheinSchPV ab dem ersten Container einschl. Containernummer und Stauplanposition	3a), 3b), 4)		siehe I.3.1 bzw. I.3.2 <u>ZKR:</u> Ausweitung der vorhandenen Meldepflichten (RheinSchPV)	B
M-I.3.2	I.3.1 bzw. I.3.2	Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle bisher meldepflichtigen Fahrzeuge (z.B. schrittweise Einführung nach Fahrzeugkategorien)	3a), 3b), 4)		<u>ZKR:</u> Zulassen nur noch von elektronischen Meldungen gemäß ERINOT 1.2 Standard (RheinSchPV)	B
M-I.3.3	I.3.1 bzw. I.3.2	Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge	3a), 3b), 4)		<u>ZKR:</u> Elektronische Meldepflicht gemäß ERINOT 1.2 Standard für alle Fahrzeuge (RheinSchPV)	B
M-I.3.4	I.3.3	Erleichterung der Absetzung von Meldungen der Schifffahrt bei Passage eines Meldepunktes (§ 12.01 RheinSchPV ; Standortmeldung) oder bei Unterbrechung bzw. Wiederaufnahme der Fahrt – ggf. Reduzierung der Meldepunkte, da jederzeit aktuelle Position und Bewegung des Schiffes bekannt	3a), 3b), 4)	Inland AIS	siehe I.3.3; <u>ZKR:</u> Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS (RheinSchPV) <u>Mitgliedstaaten:</u> Landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur)	A
M-I.3.5 bzw. M-I.1.1	I.1.3	Kurzfristige Information der Schifffahrt über eine Havarie zusätzlich über Datenfunkmeldung (Inland AIS)	1), 2), 3a), 4)	Inland AIS; Inland ECDIS	siehe M-I.1.1	B

Neue-Maßnahme	Zu Aufgabe in Tab. 1	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien (zusätzlich)	Notwendige Maßnahmen	Priorisierung
M-I.4		<i>Durchführung von Maßnahmen zum Verkehrsmanagement</i>				
M-I.4.1		Unterstützung der eigenverantwortlichen Information über die aktuelle Belegung von Liegeplätzen von der Schifffahrt für die Schifffahrt (Ziel ggf. nur erreichbar, wenn entweder auch Inland AIS Einschalt- und Nutzungspflicht für leere Leichter oder Liegestellennutzungsverbot für leere Leichter, d.h. separate Reeden für leere Leichter, wie am Niederrhein vorgesehen)	1), 2b), 5a)	Inland ECDIS, Inland AIS	<u>ZKR</u> : Geräteanforderungen (RheinSchUO); Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS (RheinSchPV)	B
M-I.4.2	I.4.1	Verkehrslenkung bzw. Verkehrsberatung an kritischen Wasserstraßenabschnitten	3a), 3b)	Inland AIS (land- und bordseitig) Landradar	siehe M-I.3.4 <u>Mitgliedstaaten</u> : Landseitige technische Ausrüstung	D
M-I.4.3		Schleusen- und Brückenmanagement Die Nutzung der Infrastruktur (Brücken und Schleusen) optimieren durch informationsbeeinflusste Steuerung der Schifffahrt (z.B. Wartezeiten)		Inland AIS (land- und bordseitig); Elektronisches Melden UKW-Sprechfunk	siehe M-I.1.2 und M-I.3.4 <u>Mitgliedstaaten</u> : Nationale Regelungen, landseitige technische Ausrüstung	D
M-I.4.4		Liegeplatzmanagement Die Informationen über Belegung und Nutzung der Liegeplätze optimieren durch informationsbeeinflusste Steuerung der Schifffahrt (z.B. Wartezeiten)		Inland AIS (land- und bordseitig); Elektronisches Melden, Inland ECDIS UKW-Sprechfunk	siehe M-I.1.2 und M-I.3.4 <u>Mitgliedstaaten</u> : Nationale Regelungen, landseitige technische Ausrüstung	D

Neue-Maßnahme	Zu Aufgabe in Tab. 1	Durch RIS unterstützte Ziele und Aufgaben	Dienste	RIS Technologien (zusätzlich)	Notwendige Maßnahmen	Priorisierung
M-I.5		<i>Handhabung zur Rechtsdurchsetzung</i>				
M-I.5.1		Verbesserte Einhaltung der Fahrtzeiten bzw. Besatzungszeiten durch mögliche Nutzung der Ausrüstung der Schifffahrt für die Kontrolle von Fahrt- und Besatzungszeiten	6)	Inland AIS als Eingangssignal für den Fahrten-schreiber	<u>ZKR:</u> Geräteanforderungen (RheinSchUO); Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS (RheinSchPV)	B
M-II		Wirtschaftliche Förderung der Binnenschifffahrt				
M-II.1		<i>Durchführung der Marktbeobachtung</i>				
M-II.1.1	II.2.1	Verbesserte Datenbasis für die Erfassung des Verkehrsgeschehens und der Fahrzeuge	7)	Inland AIS (land- und bordseitig)	<u>ZKR:</u> Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS (RheinSchPV) <u>Mitgliedstaaten:</u> Landseitige technische Ausrüstung	D
M-II.1.2		Verbesserte Datenbasis für sämtliche Verkehrsstatistiken (z.B. Transportstatistik)	7)	Elektronisches Melden	Voraussetzung M-I.3.3	D
M-II.2		<i>Steigerung der Effizienz an Bord</i>				
M-II.2.1		Papierarmes Fahren, Reduzieren der administrativen Arbeitsbelastung an Bord		Elektronisches Melden	Bedingung M-I.3.3	D

Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen (Prioritätensetzung)

M-I.	I	Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren
<i>M-I.1</i>	<i>I.1</i>	<i>Kommunikation und Informationsaustausch Schiff – Schiff, Schiff – Land und Land – Schiff verbessern</i>

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.1.1		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Von Land aus die Schifffahrt zusätzlich mittels zusätzlichem Datenfunk über Ereignisse informieren											
Erforderliche ZKR-Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS - Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS - ggf. Ausrüstungsverpflichtung mit Inland ECDIS im Informationsmodus - ggf. Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland ECDIS - Festlegung Handlungskriterien für Wasserstraßenverwaltungen 											
		+	++	+	NA	+	o	+	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland AIS (land- und bordseitig), Inland ECDIS
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	<u>Mitgliedstaaten:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur); - Versendung von Sicherheitsmeldungen via Inland AIS gemäß den Kriterien des Standards Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt
--------------------	---

Priorität:	C	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.1.2		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Vereinheitlichung der Abgabe von Meldungen von Bord aus <i>Zum Beispiel Meldung gemäß § 12.01 RheinSchPV, Anmeldung zur Schleusung, Meldung einer Havarie (Schiff – Land)</i>											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Anpassung RheinSchPV §12.01 und ggf. andere Vorschriften.											
		+	o	o	NA	+	+	o	NA	nein	ja

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Elektronisches Melden
	RIS Basis-Technologien	UKW-Sprechfunk
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	Es werden keine anderen Technologien (Telefon, Fax, E-Mail) mehr zugelassen.
--------------------	--

Priorität:	C	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.1.3		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Sicherstellung der Kommunikation mit Kleinfahrzeugen, die mit Radar oder AIS ausgerüstet sind											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Anpassung RheinSchPV § 4.06 und § 4.07, damit Vorschriften auch für die Kleinschifffahrt gelten											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	
	RIS Basis-Technologien	UKW-Sprechfunk
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	In der Regel nutzt die Kleinschifffahrt den UKW-Sprechfunk, auch wenn es hierfür keine rechtliche Verpflichtung gibt.
--------------------	---

M-I.2	I.2	Verbesserung der Unterstützung der visuellen Wahrnehmung während der Fahrt durch zusätzliche Informationsbereitstellung
-------	-----	---

Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.2.0		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Erleichterte Orientierung auf der Wasserstraße durch Nutzung elektronischer Schifffahrtskarten, die Mindestanforderungen entsprechen (anstelle einer Papierkarte)											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: ZKR übernimmt die Anforderungen der Expertengruppe		+	+	o	NA	+	o	o	NA	ja	ja

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland ECDIS
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	<p>Zeitpunkt der EU-Verpflichtung zur Verfügungsstellung von elektronischen Schifffahrtskarten ist noch nicht bekannt.</p> <p>Derzeit werden in den IENC der Mitgliedstaaten einige sicherheitsrelevante Objekte, z.B. Fahrwassertonnen, unterschiedlich berücksichtigt.</p> <p>Die Mindestanforderungen werden derzeit von der Inland ECDIS Expertengruppe erarbeitet.</p>
--------------------	---

Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen				Sonstige	
Maßnahme M-I.2.1		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Anzeige von AIS-Informationen von Kleinfahrzeugen durch Nutzung von AIS-Geräten der Klasse B											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Zulassung der Nutzung von AIS Geräten der Klasse B durch Kleinfahrzeuge											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	AIS-Geräte der Klasse B
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	Im Moment sind AIS-Geräte der Klasse B auf dem Rhein nicht zugelassen.
--------------------	--

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen				Sonstige	
Maßnahme M-I.2.2		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Korrekte Präzisierung der AIS-Positionsinformationen bei Anschluss von externen DGPS-Geräten an das Inland AIS-Gerät											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Anforderungen für den Anschluss externer Geräte an Inland AIS (extern angeschlossenes Gerät ist in Priorität vorrangig vor dem AIS-DGPS)											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	nein	ja

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland AIS
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	Externes DGPS-Gerät

Anmerkungen	Festlegung der Mindestanforderungen für freiwillige Nutzung; Problem wurde bereits durch Erlass einer 3-Jahresverordnung geregelt.
--------------------	---

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-1.2.3		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Exakte Anzeige der Position eines Schiffes im Inland ECDIS											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Anforderungen für den Anschluss externer Geräte an Inland AIS (extern angeschlossenes Gerät ist in Priorität vorrangig vor dem AIS-GPS)		+	++	+	NA	+	o	o	NA	nein	ja
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland AIS (bord- und ggf. landseitig), Inland-ECDIS							
		RIS Basis-Technologien									
		Sonstige Technologien		Ggf. externes DGPS							
Anmerkungen		<p>Internes GPS des AIS-Gerätes dient zur Zeitsynchronisierung und kann nur exakte Positionsangaben bieten, wenn diese landseitig über GPS-Korrekturdatensender gesendet werden.</p> <p>Das Erfordernis ist zu prüfen. Wenn ein Erfordernis festgestellt wird, Festlegung einheitlicher Lösung (Ausrüstungspflicht für Schifffahrt oder Eigenverpflichtung der Mitgliedstaaten zur Übersendung der Korrekturdaten via Meldung 17 durch AIS-Landinfrastruktur).</p>									

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.2.4		ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Anzeige der Fahrtrichtung eines Schiffes im Inland ECDIS (gerichtetes Symbol) bei Nutzung eines Satellitenkompasses											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Anforderungen für den Anschluss externe Geräte an Inland AIS											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland ECDIS, Inland AIS
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	Satellitenkompass

Anmerkungen	Satellitenkompass sind sehr teuer. Hier geht es nur um den möglichen Anschluss, nicht um eine Verpflichtung.
--------------------	--

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.2.5		ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Exakte Anzeige von Position und Fahrtrichtung eines Schiffes im Inland ECDIS (gerichtetes Symbol)											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Anforderungen für den Anschluss externer Geräte an Inland AIS											
		+	o	o	NA	+	o	o	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland ECDIS, Inland AIS
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	externes DGPS, Satellitenkompass, DGPS-Landinfrastruktur

Anmerkungen	Hier geht es nicht um eine Verpflichtung. Mögliche Lösungen sind zu erarbeiten, z.B. Anschluss Satellitenkompass an Inland AIS oder Berechnung aufgrund der Bewegung. DGPS-Landinfrastruktur ist überall verfügbar.
--------------------	---

Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten			Nutzen				Sonstige		
Maßnahme M-I.2.6		ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Anzeige des Setzens der blauen Tafel im Inland ECDIS											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Festlegung einheitlicher Lösung für Geräteanforderung zum Anschluss der blauen Tafel an Inland AIS											
		+	o	+	NA	++	o	o	NA	nein	ja
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland ECDIS, Inland AIS							
		RIS Basis-Technologien									
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		<p>Der freiwillige Anschluss der blauen Tafel an das Inland AIS führt bei der Darstellung im Inland ECDIS zu Verwechslungen, Fehlinterpretationen und somit zu unsicherem Verhalten beim Begegnen.</p> <p>Entscheidung ist dringend erforderlich, aber erst nach der Durchführung von Untersuchungen zu treffen. Die erforderlichen Untersuchungen sind schnellst möglichst zu beauftragen.</p>									

Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.2.7		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Erleichterung der sicherheitsrelevanten Absprachen durch Anzeige von Informationen aller Schiffe im betrachteten Bereich											
Erforderliche ZKR-Maßnahme:											
- Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS											
- Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS		+	+	+	NA	++	o	+	NA	nein	ja

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland ECDIS, Inland AIS (bord- und landseitig)
	RIS Basis-Technologien	UKW-Sprechfunk, Radar
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	<p>Anzeige der AIS-Informationen kann im MKD, Inland ECDIS oder im Radar (soweit diese Inland AIS-Informationen anzeigen können) erfolgen.</p> <p><u>Mitgliedstaaten:</u> <u>ggf. landseitige Ausrüstung;</u> <u>kritische Entwicklung,</u> weil die Ausstattung der Schifffahrt bereits gefördert wurde und es die Ankündigung der ZKR gibt, eine AIS-Nutzungsverpflichtung frühestens zum 1.1.2013 einzuführen.</p>
--------------------	---

Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten			Nutzen				Sonstige		
Maßnahme M-I.2.8		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Erleichterung der sicherheitsrelevanten Absprachen zwischen Schiffen durch die kartenbasierte Visualisierung der Informationen zu allen Schiffen im betrachteten Bereich (AIS-Selbstwahrschau)											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: - Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS und Inland ECDIS in Informationsmodus - Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS - (externes DGPS) - (Anschluss der blauen Tafel)		+	+	++	NA	++	o	+	NA	nein	ja
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland ECDIS, Inland AIS, AIS-Repeaterstationen landseitig							
		RIS Basis-Technologien		UKW-Sprechfunk							
		Sonstige Technologien		Externes DGPS-Gerät							
Anmerkungen		Mitgliedstaaten: Landseitige technische Ausrüstung ggf. nur Repeaterstationen: <u>kritische Entwicklung</u> , weil die Ausstattung der Schifffahrt bereits gefördert wurde und es die Ankündigung der ZKR gibt, eine AIS-Nutzungsverpflichtung frühestens zum 1.1.2013 einzuführen.									

Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.2.9		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Automatische Bahnführung der Schiffe											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Treffen einer Grundsatzentscheidung und ggf. Technische Anforderungen für Zulassung von automatischen Fahrsystemen als Ausrüstung für Fahrzeuge formulieren und Typzulassungsverfahren einführen											
		+	+	o	NA	+?	o	+	NA	nein	ja
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland ECDIS Navigationsmodus, Inland AIS							
		RIS Basis-Technologien									
		Sonstige Technologien		Ergänzende Regelungstechniken							
Anmerkungen		Kritische Entwicklung, weil die Ausstattung der Schifffahrt bereits begonnen hat; es kann davon ausgegangen werden, dass derzeit sicherheitstechnisch inakzeptable Systeme installiert werden.									

M-I.3	Erleichterung der Unterstützung der Unfallbekämpfung
-------	--

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.3.1		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Ausweitung der elektronischen Meldung ab dem ersten Container einschl. Containernummer und Stauplanposition											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: Ausweitung der vorhandenen Meldepflichten (RheinSchPV § 12.01)											
		+	+	+	NA	+	+	-	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Elektronisches Melden
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	
--------------------	--

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.3.2		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle bisher meldepflichtigen Fahrzeuge (z.B. schrittweise Einführung nach Fahrzeugklassen)											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: - Ausweitung der vorhandenen elektronischen Meldepflichten (RheinSchPV § 12.01) - Zulassen nur noch von elektronischen Meldungen gemäß ERINOT 1.2											
		+	+	+	NA	++	++	o	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Elektronisches Melden
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	
--------------------	--

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.3.3		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: - Ausweitung der vorhandenen Meldepflichten (RheinSchPV § 12.01) - Elektronische Meldepflicht gemäß ERINOT 1.2 für alle Fahrzeuge		+	+	+	NA	++	-	-	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Elektronisches Melden
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	
--------------------	--

Priorität:	A	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.3.4		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Erleichterung der Absetzung von Meldungen der Schifffahrt bei Passage eines Meldepunktes oder bei Unterbrechung bzw. Wiederaufnahme der Fahrt <i>(ggf. Reduzierung der Meldepunkte, da jederzeit aktuelle Position und Bewegung des Schiffes bekannt ist via AIS)</i>											
Erforderliche ZKR-Maßnahmen: - Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS - Änderung der vorhandenen Meldepflichten, Standortmeldung (RheinSchPV § 12.01)		+	++	o	NA	+	+	+	NA	nein	ja
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland AIS (land- und bordseitig), elektronisches Melden							
		RIS Basis-Technologien									
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		<u>Kritische Entwicklung</u> , weil bereits heute Schiffsführer der Pflicht zur Meldung nicht mehr nachkommen, da die Information schon via Inland AIS bekannt sei. <u>Mitgliedstaaten</u> : Landseitige technische Ausrüstung, (AIS-Landinfrastruktur).									

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.3.5		ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Kurzfristige Information der Schifffahrt von den zuständigen Behörden über eine Havarie zusätzlich über Datenfunkmeldung (<i>Inland AIS</i>)											
Erforderliche ZKR-Maßnahme:											
<ul style="list-style-type: none"> - Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS - Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS - ggf. Ausrüstungsverpflichtung mit Inland ECDIS im Informationsmodus - ggf. Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland ECDIS - Festlegung Handlungskriterien für Wasserstraßenverwaltungen 		+	++	+	NA	++	+	+	NA	nein	nein
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland AIS (land- und bordseitig), Inland ECDIS							
		RIS Basis-Technologien									
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		<u>Mitgliedstaaten:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur); - Versendung von Sicherheitsmeldungen via Inland AIS gemäß den Kriterien des Standards Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt 									

M-I.4	Durchführung von Maßnahmen zum Verkehrsmanagement
-------	---

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.4.1		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Unterstützung der eigenverantwortlichen Information über die aktuelle Belegung von Liegeplätzen durch die Schifffahrt für die Schifffahrt											
Erforderliche ZKR-Maßnahme:											
- Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS											
- Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS		+	o	+	NA	+	o	o	NA	nein	ja

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland AIS (bordseitig), Inland ECDIS
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	Ggf. Reduzierung Kapazitätsengpässe Liegestellen; Expertengruppe bearbeitet Problem „leere Leichter“.
--------------------	--

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.4.2		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Verkehrslenkung bzw. Verkehrsberatung an kritischen Wasserstraßenabschnitten											
Erforderliche ZKR-Maßnahme:											
- ggf. Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS											
- ggf. Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS		+	++	o	NA	++	-	+	NA	nein	nein
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland AIS (land- und bordseitig)							
		RIS Basis-Technologien		UKW-Sprechfunk, Landradar							
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		<u>Mitgliedstaaten:</u> Landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur / Landradar); keine Veränderung der Arbeitslast, wenn Verkehrsposten vorhanden; ggf. nationale Regelungen.									

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten			Nutzen				Sonstige		
Maßnahme M-I.4.3		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Schleusen- und Brückenmanagement <i>Die Nutzung der Infrastruktur (Brücken und Schleusen) optimieren durch informationsbeeinflusste Steuerung der Schifffahrt (z.B. Wartezeiten)</i>											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: - Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS - Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS - Meldeverpflichtung		+	++	+	NA	o	-	+	+	nein	nein
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Inland AIS (land- und bordseitig), elektronisches Melden; Inland ECDIS							
		RIS Basis-Technologien		UKW-Sprechfunk							
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		Schiff informiert Land über Ankunftszeit, Land informiert Schiff über Planung. <u>Mitgliedstaaten:</u> Nationale Regelungen, landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur).									

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.4.4		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Liegeplatzmanagement <i>Die Information über Belegung und Nutzung der Liegeplätze optimieren durch informationsbeeinflusste Steuerung der Schifffahrt</i>											
Erforderliche ZKR-Maßnahmen: - Verpflichtung zur Ausstattung mit Inland AIS - Verpflichtung zum Einschalten und Nutzen von Inland AIS		+	++	+	NA	o	-	+	+	nein	nein
Eingesetzte Techniken		RIS Schlüssel-Technologien		Inland AIS (land- und bordseitig), elektronisches Melden; Inland ECDIS							
		RIS Basis-Technologien		VHF-Sprechfunk							
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		<u>Mitgliedstaaten:</u> nationale Regelungen; eventuell technische Ausstattung an Land (AIS-Land-Infrastruktur).									

M-I.5	Handhabung zur Rechtsdurchsetzung
-------	-----------------------------------

Priorität:	B	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-I.5.1		ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Verbesserte Einhaltung der Fahrtzeiten bzw. Besatzungszeiten durch mögliche Nutzung der Ausrüstung der Schifffahrt für die Kontrolle von Fahrt- und Besatzungszeiten											
Erforderliche ZKR-Maßnahme: - Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS - Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS - Anforderungen für den Anschluss externer Geräte - Geräteanforderungen für Fahrtenschreiber		+	o	o	NA	+	o	o	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland AIS
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	Fahrtenschreiber

Anmerkungen	Inland AIS als Eingangssignal für den Fahrtenschreiber.
--------------------	---

M-II	Wirtschaftliche Förderung der Binnenschifffahrt
<i>M-II.1</i>	<i>Durchführung der Marktbeobachtung</i>

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-II.1.1		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Verbesserte Datenbasis für die Erfassung des Verkehrsgeschehens und der Fahrzeuge											
Erforderliche ZKR-Maßnahme:											
<ul style="list-style-type: none"> - Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS - Einschalt- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS 		+	++	o	NA	o	o	o	NA	nein	nein

Eingesetzte Technologien	RIS Schlüssel-Technologien	Inland AIS (land- und bordseitig)
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	<u>Mitgliedstaaten:</u> Nationale Regelungen; landseitige technische Ausrüstung (AIS-Landinfrastruktur).
--------------------	--

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-II.1.2		ZKR	Mitgliedstaaten	Schifffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Verbesserte Datenbasis für sämtliche Verkehrsstatistiken, (z.B. Transportstatistik)											
Erforderliche ZKR-Maßnahme:											
<ul style="list-style-type: none"> - Elektronische Meldepflicht gemäß ERINOT 1.2 für alle Fahrzeuge - Ausweitung der vorhandenen Meldepflichten (RheinSchPV § 12.01) 		+	+	+	NA	o	+	o	+	nein	nein
Eingesetzte Technologien		RIS Schlüssel-Technologien		Elektronisches Melden							
		RIS Basis-Technologien									
		Sonstige Technologien									
Anmerkungen		<u>Mitgliedstaaten:</u> Nationale Regelungen.									

M-II-2	Steigerung der Effizienz an Bord
--------	----------------------------------

Priorität:	D	Entscheidungskriterien									
		Kosten				Nutzen			Sonstige		
Maßnahme M-II.2.1		ZKR	Mitgliedstaaten	Schiffahrtsgewerbe	Sonstige	Sicherheitszugewinn	Arbeitslast Land	Arbeitslast Schiff	Einbindung Logistik	EU-Verpflichtung	Kritische Entwicklung
Aufgabe: Papierarmes Fahren, Reduzierung der administrativen Arbeitsbelastung an Bord											
Erforderliche ZKR-Maßnahmen:											
<ul style="list-style-type: none"> - elektronische Meldepflicht gemäß ERINOT 1.2 für alle Fahrzeuge - Erweiterung der bestehenden Meldepflicht (RheinSchPV Art. 12.01) 		+	+	keine	NT	o	-	-	0	nein	nein

Eingesetzte Techniken	RIS Schlüssel-Technologien	Elektronisches Melden
	RIS Basis-Technologien	
	Sonstige Technologien	

Anmerkungen	<u>Mitgliedstaaten:</u> Nationale Regelungen.
--------------------	--

Anlage 2 zum Beschluss 10

**Ergänzung des Arbeitsprogramms des Polizeiausschusses zu den
Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (River Information Services – RIS)**

Nr.	Aufgaben	Vorschrift / Standard	Behandlung	Bearbeitungszeitraum
Umsetzung der RIS-Strategie				
1.	Festlegung von Mindestanforderungen und Harmonisierung der Anforderungen an ENC im Rahmen von Inland ECDIS (M-1.2.0 der RIS-Strategie)	Inland ECDIS Standard	RIS/G	2012/2013
2.	Zulassung der Nutzung von AIS-Geräten der Klasse B für Kleinfahrzeuge (M-1.2.1)	RheinSchPV § 4.07	RP/G	2012/2013
3.	Prüfung der Anzeige der Blauen Tafel im Inland ECDIS (M-1.2.6)	RheinSchPV § 4.07, RheinSchUO Anlage M	RIS/G, RP/G, RV/G	2012/2013
4.	Einführung einer Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS (M-1.2.7)	RheinSchPV § 4.07	RIS/G, RP/G	2012/2013
5.	Einführung einer Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland ECDIS (M-1.2.8)	RheinSchPV § 4.07	RIS/G, RP/G	2012/2013
6.	Prüfung der Zulassung von automatischen Bahnführungssystemen (M-1-2-9)	RheinSchPV, RheinSchUO	RIS/G, RP/G, RV/G	2012/2013
7.	Prüfung der Möglichkeit der Erleichterung der Absetzung von Meldungen bei Passage eines Meldepunkts mit Hilfe von AIS (M-1.3.4)	RheinSchPV § 12.01	RP/G	2012/2013

PROTOKOLL 11

Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22)

Beschluss

Die Zentralkommission,

bezugnehmend auf ihre Beschlüsse, mit denen sie einige Mindestanforderungen für Bauwerke festgelegt hat, damit die Schifffahrt nicht behindert wird,

zur Anpassung an die technische Entwicklung der Binnenschifffahrt und zur Zusammenfassung früherer Beschlüsse,

auf Vorschlag ihres ständigen technischen Ausschusses, der die Mindestanforderungen für Bauwerke entsprechend der Entwicklung der Schifffahrt überprüft hat,

nimmt von den "Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein", die als Anlage beigefügt sind, Kenntnis,

hebt die Beschlüsse 1995-I-29, 1999-II-22, 2001-I-28, 2009-I-22 auf,

empfiehlt den Rheinuferstaaten, die Mindestanforderungen und Empfehlungen bereits bei der Planung von Bauwerken verbindlich zugrunde zu legen, um die Belange der Schifffahrt gebührend zu berücksichtigen,

beauftragt ihren ständigen technischen Ausschuss die Mindestanforderungen in der Anlage bei Bedarf zu prüfen.

Anlage

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



Straßburg 2012

MINDESTANFORDERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN FÜR DIE TECHNISCHE GESTALTUNG VON BAUWERKEN AM RHEIN

1. Fahrrinne

Die Fahrrinne muss frei sein von Hindernissen, welche die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen.

2. Brücken

2.1 Durchfahrtsbreite

Das Fahrwasser des Rheins ist grundsätzlich pfeilerfrei zu überspannen. Abweichungen hiervon sind stichhaltig zu begründen.

Sind Pfeiler im Fahrwasser vorgesehen, soll die Durchfahrtsbreite neuer Brücken jedoch nicht geringer sein als die Durchfahrtsbreite von Brücken, die in der Nähe bereits vorhanden oder geplant sind, damit kein zusätzlicher Engpass entsteht.

2.2 Mindestdurchfahrtshöhe

Bei der Festlegung der Durchfahrtshöhen neuer Brücken ist der Containerverkehr wie folgt zu berücksichtigen:

oberhalb von Straßburg: dreilagiger Containerverkehr¹⁷
unterhalb von Straßburg: vierlagiger Containerverkehr

Im Bereich der Durchfahrtsbreite ist die folgende Mindestdurchfahrtshöhe vorzusehen:

- oberhalb von Straßburg (Rhein-km 166,64 bis 295,5): 7,00 + x m über dem jeweils geltenden Höchsten Schiffbaren Wasserstand (HSW). In Anlage 2 wird die Bedeutung von x erläutert;
- Straßburg (Rhein-km 295,5) bis Spycck'sche Fähre (Rhein-km 857,40): 9,10 m über dem jeweils geltenden HSW, im staugeregelten Bereich aber nicht weniger als 9,10 m über dem höchsten auftretenden Wasserstand während des Schifffahrtsbetriebes;
- Spycck'sche Fähre (Rhein-km 857,40) bis Gorinchem (Rhein-km 952,50) / Krimpen (Rhein km 989,20): 9,10 m über dem HSW für 80 % der Fahrrinnenbreite oder im Staubereich (Nederrijn/Lek) für die gesamte Fahrrinnenbreite.

Die Mindestdurchfahrtshöhe neuer Brücken soll jedoch nicht geringer sein als die Durchfahrtshöhe von Brücken, die in der Nähe bereits vorhanden oder geplant sind, damit kein zusätzlicher Engpass entsteht.

¹⁷ Nach ISO 668 hat ein üblicher Standardcontainer eine Höhe von 2,60 m.

Bei der Angabe der Brückenhöhe gilt, dass es sich um die absolute Brückenhöhe handelt und dass kein Sicherheitszuschlag enthalten ist.

Maßgebend sind die Durchfahrtshöhen bei allen Abflüssen bis zur Hochwassermarken II nach § 10.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

2.3 Kennzeichnung der Brücken

Die Durchfahrtsöffnungen der Brücken sind entsprechend den Vorschriften der jeweils gültigen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zu kennzeichnen.

Darüber hinaus sind Stropfpfeiler an den Schiffahrtsöffnungen für die Radarfahrt mit Reflektoren zu kennzeichnen. Radarreflektoren an ausreichend langen Auslegern sind schwimmenden Radarzielen vorzuziehen.

Unbeschadet weitergehender nationaler Vorschriften wird außerdem empfohlen:

- die Tafelzeichen an Brücken bei Nacht und unsichtigem Wetter zu beleuchten,
- die Pfeilerköpfe von Brücken zu beleuchten, wenn es die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordert,
- bei Brücken mit breitem Überbau die Pfeilerwände auf der Fahrinnenseite für die Schifffahrt blendfrei anzustrahlen.

Es muss sichergestellt werden, dass die Straßenbeleuchtung der Brücke sowie die Lichter des Straßenverkehrs die Schifffahrt nicht blenden.

2.4 Darstellung von Brücken im Radarbild

Brücken sind so anzuordnen und zu gestalten, dass die Radarfahrt nachweislich nicht beeinträchtigt wird. Weitere Hinweise sind in Anlage 1 enthalten.

2.5 Bau, Instandhaltung und Reparatur von Brücken

Einschränkungen oder Sperrungen der Schifffahrt sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Es ist sicherzustellen, dass während Bau, Instandhaltung oder Reparatur die Mindestdurchfahrtshöhe zumindest in Teilbereichen der Schifffahrt zur Verfügung steht.

Mehrere kurzzeitige Sperrungen sind einzelnen längerzeitigen Sperrungen vorzuziehen.

Während der Arbeiten muss sichergestellt werden, dass keine festen Gegenstände (wie z. B. Werkzeuge oder Bauteile), Flüssigkeiten, Staub oder Funkenflug die Schiffe und ihre Ladung sowie die darauf befindlichen Personen gefährden können.

Je nach Lage vor Ort und Art der Arbeiten können zusätzliche vorübergehende Verkehrsregelungen erforderlich sein. Diese müssen den Nutzern der Wasserstraße rechtzeitig kommuniziert werden.

3. Freileitungen

Für die lichte Höhe von Freileitungen zwischen dem bei ungünstigen Bedingungen niedrigsten Punkt der Leitung und dem jeweils geltenden HSW, oder im staugeregelten Bereich, dem höchsten auftretenden Wasserstand, gelten die folgenden Mindestwerte:

Rhein-km	Bereich	Mindesthöhe	
		bis 245 KV	von 245 bis 420 KV
166,640 - 295,500	Oberhalb von Straßburg	17 m	18 m
295,500 - 857,400	Straßburg bis Spyck'sche Fähre	21 m	22 m
857,400 - 952,500 / 989,200	Unterhalb Spyck'sche Fähre	31 m	31 m

Freileitungen sind so anzulegen, dass die Radarfahrt nicht beeinträchtigt wird. Weitere Hinweise sind in der Anlage enthalten.

4. Fähren

Im Fahrwasser des Rheins sind nur freifahrende Fähren einzusetzen, da dieser Fährentyp die Schifffahrt am wenigsten behindert. Neue nicht freifahrende Fähren und Schwimmbrücken dürfen nicht mehr zugelassen werden.

Bei Erneuerung oder Umbau bestehender Hochseilfähren gelten für die lichte Höhe zwischen dem bei ungünstigen Bedingungen niedrigsten Punkt der Leitung und der dort geltenden Hochwassermarken II oder, wenn dieser Stand wie in den Niederlanden nicht festgelegt ist, der HSW nach Unterabschnitt 2.2 Buchstabe c, oder im Staubereich dem höchsten Wasserstand, bei dem die Schifffahrt erlaubt ist, die folgenden Mindestwerte:

Rhein-km	Mindesthöhe
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x Mindestdurchfahrtshöhe nach Unterabschnitt 2.2

5. Seilbahnen

Für die lichte Höhe kreuzender Seilbahnen zwischen dem bei ungünstigen Bedingungen niedrigsten Punkt des Seils einschließlich der darunter hängenden Gondel und der dort geltenden Hochwassermarken II oder, wenn dieser Stand wie in den Niederlanden nicht festgelegt ist, der HSW nach Unterabschnitt 2.2 Buchstabe c, oder im staugeregelten Bereich dem höchsten Wasserstand, bei dem die Schifffahrt erlaubt ist, gelten die folgenden Mindestwerte:

Rhein-km	Mindesthöhe
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x Mindestdurchfahrtshöhe nach Unterabschnitt 2.2

Seilbahnen sind so anzulegen, dass sie die Radarfahrt nachweislich nicht beeinträchtigen.

Die eventuelle Beleuchtung der Gondeln darf zu keiner Behinderung der Schifffahrt führen.

6. Kreuzungen des Fahrwassers durch Bauwerke unter der Flusssohle (Kabel, Rohrleitungen, Tunnel)

6.1 Anordnung von Kreuzungen

Kreuzungen im Fahrwasser sind so anzuordnen, dass kein Ankerverbot notwendig ist.

6.2 Mindestüberdeckung

Bei Neubauten und Neuverlegungen von Kreuzungen muss ein Mindestabstand zwischen Oberkante Kabel, Rohrleitung oder Bauwerk und Gewässersohle (Mindestüberdeckung) von 2,50 m vorhanden sein.

Dabei ist eine zukünftig zu erwartende Änderung der Lage der Gewässersohle zu berücksichtigen. Vom Mindestabstand kann bei besonderen Verhältnissen (z. B. felsige Flusssohle, Bereiche mit Stauregelung, Sohlenerosion) abgewichen werden.

6.3 Unterschreitung der Mindestüberdeckung

Wird die Mindestüberdeckung im Laufe der Zeit infolge unerwarteter Sohlenerosion unterschritten, so kann bei weniger als 1,50 m Überdeckung ein Ankerverbot eingerichtet werden.

Bei weniger als 1,00 m Überdeckung muss die Leitung aufgegeben und aus der Sohle entfernt werden. Im Bereich von Liegestellen sind bei Unterschreitung von 1,50 m Überdeckung geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

7. Entnahme- und Einleitungsbauwerke

Bauwerke und Leitungen unter der Gewässersohle zum Zwecke der Wasserentnahme oder -einleitung sind in Bereichen unter der Fahrrinne zu vermeiden.

Querströmungen über 0,3 m/s sind nicht akzeptabel.

Querströmungen in der Fahrrinne und Wasserspiegelschwankungen, die Auswirkungen auf die Schifffahrt haben, sind zu vermeiden.

8. Anlege- und Liegestellen für die Schifffahrt

Im Rahmen der Planung von Anlege- und Liegestellen ist zu prüfen ob

- die anliegenden Schiffe in die Fahrrinne hineinreichen oder sonst die Schifffahrt stören (gegebenenfalls Begrenzung der Liegebreiten),
- ein ausreichender Abstand (mindestens 10 m) zur Fahrrinne besteht,
- die Anlegestelle oder Teile beleuchtet werden müssen und, falls dies nicht möglich ist, Maßnahmen zu treffen sind, um die Anlegestelle im Radarbild deutlich zu machen,
- keine Umschlaggeräte in die Fahrrinne hineinreichen,
- Maßnahmen getroffen werden müssen, damit die Schifffahrt nicht geblendet wird,
- das Sichtfeld, die direkte und indirekte Sicht der Schifffahrt frei von Einbauten ist und
- sich die Sichtverhältnisse nicht verschlechtern.

9. Allgemeine Anforderungen an Gebäude und Bauwerke am und im Rhein

Anlagen jeglicher Art am und im Rhein müssen derart gebaut und ausgerüstet sein, dass für die Schifffahrt keine Gefahr besteht. Gebäude und Bauwerke sowie die Bepflanzung im Uferbereich dürfen die Sichtverhältnisse der Schifffahrt nicht einschränken sowie die Qualität des Radarbildes der Schifffahrt nicht ungünstig beeinflussen.

Falls erforderlich, sind Maßnahmen zu treffen, um die Blendung der Schifffahrt zu vermeiden.

10. Längsdämme und Uferrinnen

Längsdämme und Uferrinnen dürfen die Schifffahrt nicht einschränken und sind so anzulegen, dass die bestehende Fahrrinne mindestens erhalten bleibt.

Die Bepflanzung der Längsdämme darf die Sichtverhältnisse der Schifffahrt nicht einschränken sowie die Qualität des Radarbildes der Schifffahrt nicht ungünstig beeinflussen.

Falls erforderlich, sind Maßnahmen zu treffen, um Querströmungen am Anfang und Ende von Neben- und Uferrinnen zu vermeiden, Querströmungen über 0,3 m/s sind nicht akzeptabel.

11. Rückbau von Bauwerken

Nicht mehr genutzte Bauwerke, die die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen können, insbesondere Brücken und ihre Pfeiler, sind zu beseitigen.

Sofern Teile von Bauwerken unter der Gewässersohle verbleiben, muss ein Mindestabstand zwischen Oberkante Restbauwerk und Gewässersohle von 1,00 m vorhanden sein.

Dabei ist eine zukünftig zu erwartende Änderung der Lage der Gewässersohle zu berücksichtigen. Vom Mindestabstand kann bei besonderen Verhältnissen (z. B. felsige Flusssohle, Bereiche mit Stauregelung, Sohlenerosion) abgewichen werden.

12. Große Bauwerke

Große Bauwerke im, am oder auf dem Rhein, die die Schifffahrt im Fahrwasser erheblich behindern oder die Wasserstände stark beeinflussen (z. B. Schleusen, Wehre und Wasserkraftwerke), werden in der ZKR gesondert behandelt.

Auf solche Bauwerke finden die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein keine Anwendung, sondern jedes Vorhaben wird einzeln geprüft.

13. Begriffsbestimmungen

<u>Fahrwasser:</u>	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach von der durchgehenden Schifffahrt benutzt wird.
<u>Fahrrinne:</u>	Teil der Wasserstraße, in dem für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Einhaltung angestrebt wird.
<u>Durchfahrtsbreite:</u>	Durch Einbauten oder Schifffahrtszeichen begrenzte Breite einer Schifffahrtsöffnung.
<u>Durchfahrtshöhe:</u>	Senkrechter Abstand zwischen dem Wasserspiegel und dem tiefsten Punkt eines Überbaues innerhalb der Durchfahrtsbreite eines Objekts.
<u>Überdeckung:</u>	Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Gewässersohle und dem höchsten Punkt eines Kreuzungsbauwerks unter der Gewässersohle.
<u>Sichtverhältnisse:</u>	Sicht aus dem Steuerhaus auf die Wasserstraße einschließlich der Ufer und Böschungen sowie der am Ufer befindlichen Schifffahrtszeichen.

Hinweise zur Verminderung störender Radarechos beim Bau neuer Brücken und Freileitungskreuzungen

- 1) Brücken werden in der Regel ihrer tatsächlichen Lage entsprechend auf dem Radarbild dargestellt. Störende Radarechos lassen sich beim Brückenneubau durch konstruktive Maßnahmen vermindern:
 - a) Bei Betonbrücken sind unabhängig von ihrer Gestaltung Störungen durch Scheinziele infolge von Mehrfachreflektionen nicht zu erwarten. Dies gilt auch bei nebeneinanderliegenden Brücken, wenn nur eine der Brücken eine Betonbrücke ist.
 - b) Bei Stahlbrücken oder Stahl/Beton-Verbundbrücken sollen Vollwandträger nicht parallel zueinander stehen oder sollen im Bereich der Untergurte durch Bleche miteinander verbunden werden, so dass ein Kastentragwerk entsteht.
 - c) Bei Stahlbrücken aus Fachwerkträgern können Scheinziele durch Mehrfachreflektionen auftreten. Inwieweit diese die Radarnavigation stören, ist im Voraus nicht sicher abzuschätzen. Möglicherweise müssen hier später Gegenmaßnahmen ergriffen werden.
 - d) Soll eine neue Brücke neben einer bereits bestehenden errichtet werden, so soll der Abstand zwischen den Brücken so groß sein, dass die Schiffe und die Brücke erkennbar bleiben. Ist dieser Abstand nicht möglich, sind die Brücken unmittelbar nebeneinander anzuordnen, so dass sie im Radarbild als eine Brücke ohne Mehrfachreflexionen erscheinen.

- 2) Bei Freileitungskreuzungen erscheint im Radarbild nur ein punktförmiges Echo an der Stelle, an der der Radarstrahl unter einem rechten Winkel auf die Leitung trifft. Dieses Echo ändert seine Lage in Abhängigkeit von der Schiffsposition. Es stört, wenn es sich vom Ufer her in die Wasserfläche bewegt. Störende Radarechos lassen sich beim Neubau von Freileitungskreuzungen nur dann vermeiden, wenn die Freileitungen
 - a) die Wasserstraße so schräg kreuzen, dass ihr Radarecho in ca. 200 m Entfernung von der Kreuzung noch nicht in die Wasserfläche fällt oder
 - b) die Wasserstraße in einer solchen Höhe queren, dass sie von Radargeräten der Schiffe in ca. 200 m Entfernung nicht mehr erfasst werden.

Gegebenenfalls sind entsprechende Radarreflektoren vorzusehen.

Brückendurchfahrtshöhen am Oberrhein oberhalb von Straßburg

Allgemein

Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Brückendurchfahrtshöhe von 7,00 m für die Containerfahrt mit drei Lagen in der Regel nicht ausreichend ist, insbesondere in Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Containerverkehrs, der nach allgemeinen Prognosen stark zunehmen wird.

Die konkret erforderliche Mindestbrückendurchfahrtshöhe von

7,00 + x m

ist jedoch situationsbedingt und muss auf den jeweiligen Einzelfall bezogen werden. Der Wert „x“ kann erst bei Bedarf unter Ansatz der Parameter für

- Squat
- Beladungsgrad
- Sicherheitszuschlag (= gegebenenfalls aus einer Betrachtung der Wahrscheinlichkeit)
- Art und Bauweise der Brücke

ermittelt werden, wobei darauf geachtet werden muss, dass bei sämtlichen möglichen Situationen kein neuer Engpass entsteht.

Im Falle des Oberrheins auf der Strecke Basel-Straßburg sind die Wasserstände vom Abfluss des Rheines abhängig. Die angegebenen Mindesthöhen bei HSW treten nur an etwa drei Tagen pro Jahr auf und stellen somit bei normalen Abflüssen keine Behinderung dar.

Auch an der Brücke Chalampé ist während fast der Hälfte des Jahres eine Durchfahrtshöhe von 7,46 m vorhanden. Jedoch sollte bei Planungen von neuen Brücken oder von Umbauten bestehender Brücken in jedem Einzelfall die erforderliche Brückenhöhe unter Berücksichtigung der Containerfahrt in drei Lagen sowie sämtlicher Abflusszustände bis zur Hochwassermarken II nach § 10.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) besonders festgelegt werden.

Vorhandene Brückendurchfahrtshöhen

Die gemessenen Brückendurchfahrtshöhen am Oberrhein oberhalb von Straßburg für acht Brücken im Schleusenbereich und acht weitere Fußgänger-, Straßen- und Eisenbahnbrücken wurden von der französischen und deutschen Delegation mitgeteilt. Sie sind, wie folgende Tabelle zeigt, abhängig vom jeweiligen Abflusszustand und damit zeitlich zwischen den angegebenen Werten schwankend.

Stand 2009 aus Dauerlinien 1966 - 2000 (Basis für GLW 2002)								
(Es wird nur eine Brückendurchfahrtshöhe von 7 m garantiert. Die hier dargestellten Brückendurchfahrtshöhen erfolgen ohne Gewähr.)								
Brücke	Rhein-km	Brückendurchfahrtshöhen in m bei						
		Hydrost. Stau	1000 m³/s	2100 m³/s	2300 m³/s	2400 m³/s		HSW
		Größere Durchfahrtshöhe vorhanden an im Mittel						
			50 % des Jahres	97 % des Jahres				99 % des Jahres
Mittlere Brücke (nachrichtlich) ¹⁸								
Bergfahrtöffnung	166,53							5,10
Talfahrtöffnung								5,40
Johanniterbrücke	167,14							5,30
Dreirosenbrücke	167,80							8,00
Fußgängerbrücke Hüningen	170,2	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80		7,80
Palmrainbrücke Weil	171,33	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}		7,25 ^{A)}
Schleuse Kembs	179,28	8,54	8,09	7,64	7,64	7,64		7,64
Schleuse Ottmarsheim	193,83	8,70	8,30	7,90	7,90	7,90		7,90
Brücke A 36 Ottmarsheim	194,30	8,83	8,43	7,83	7,83	7,83		7,83
Brücke Chalampé	199,26	8,79	7,46	7,06	7,06	7,06		7,06
Schleuse Fessenheim	210,69	8,70	8,35	8,05	8,05	8,05		8,05
Schleuse Vogelgrün	224,73	8,80	8,50	7,60	7,40	7,30		7,30
Schleuse Marckolsheim	240,06	9,30	9,13	8,22	8,06	7,98		7,70
Schleuse Rhinau	256,36	8,80	8,54	8,16	8,08	8,04		7,67
Schleuse Gerstheim	272,48	9,23	9,08	8,22	8,10	8,04		7,50
Brücke Altenheim- Eschau	282,80	7,30 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}		7,25 ^{B)}
Schleuse Strasbourg	287,56	10,62	9,72	8,32	8,19	8,12		7,70
Mimram (Fußgängerbrücke Kehl-Straßburg)	292,95	9,65	9,05	8,30 ^{C)}	8,16 ^{C)}	8,09 ^{C)}		7,50
Europabrücke	293,48	9,07	8,47	7,85 ^{C)}	7,72 ^{C)}	7,65 ^{C)}		6,79
Eisenbahnbrücke	293,69	9,31	8,89	8,07 ^{C)}	8,01 ^{C)}	7,88 ^{C)}		7,15
^{A)} Für die Brückendurchfahrtshöhen gelten nicht die angegebenen Jahreshäufigkeiten, da sie von den Abflussverhältnissen am Wehr Kembs abhängen. Die Brücke hat eine bogenförmige Unterkante, die auf 80 m Breite etwa 7,80 m Durchfahrtshöhe gewährleistet. Bis zu einem Abfluss vom 2800 m³/s kann das Stauziel von NN+244,25 m gehalten werden.								
^{B)} Die Brücke hat eine bogenförmige Unterkante, die auf etwa 100 m Breite etwa 7,80 m Durchfahrtshöhe gewährleistet. Die Durchfahrtshöhen ab 2100 m³/s wurden aus der Wasserspiegellagen-Berechnung der BAW Karlsruhe (2004) errechnet.								
^{C)} Die Durchfahrtshöhen ab 2100 m³/s wurden aus der Wasserspiegellagen-Berechnung der BAW Karlsruhe (1998) errechnet.								
Für Schifffahrtsanlagen im Großen Elsässischen Kanal wurde davon ausgegangen, dass die lichten Höhen bei Abflüssen über 1400 m³/s den lichten Höhen bei HSW entsprechen.								
Häufigkeiten	Pegel Weil, Rhein-km 241,245, Daten liegen ab 1985 vor Pegel Altenheim (Landespegel), Rhein-km 280,25, Daten liegen ab 1992 vor Pegel Kehl-Kronenhof, Rhein-km 292,245, Daten liegen ab 1970 vor							

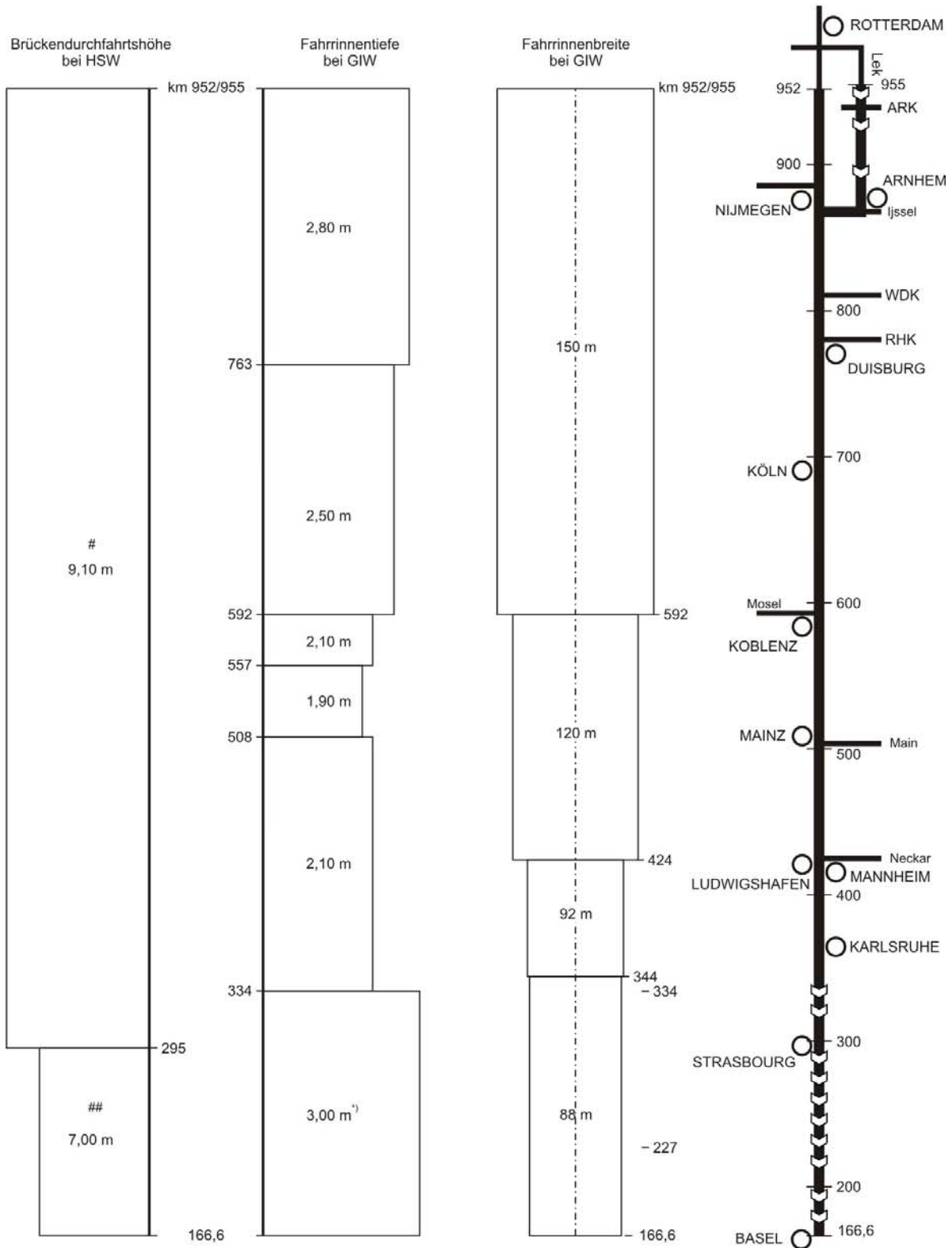
¹⁸ Die Mittlere Brücke fällt nicht unter das Regime der Mannheimer Akte und somit nicht in den Zuständigkeitsbereich der ZKR.

Wasserstraßenprofil des Rheins

Die Grafiken bieten eine kompakte Darstellung des Wasserstraßenprofils und sollen in erster Linie der Information der interessierten Öffentlichkeit dienen, Sie können aber auch von anderen Gremien der ZKR, in den nationalen Verwaltungen und von Unternehmen die mit der Rheinschifffahrt befasst sind genutzt werden. Die Grafiken bilden bestmöglich die tatsächlichen Gegebenheiten ab, wie sie die meiste Zeit anzutreffen sind. An einigen Stellen ist die Darstellung notwendigerweise vereinfacht. Entsprechende Fußnoten und allgemeine Hinweise tragen dazu bei, eventuelle Missverständnisse zu verhindern.

Die verbindlichen Höchstabmessungen der Fahrzeuge, Schubverbände und sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen sind im Kapitel 11 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) aufgeführt.

WASSERSTRASSENPROFIL DES RHEINS



¹⁾ Garantierte Wassertiefe

- # 1. An der Josef-Kardinal-Frings-Brücke (Südbrücke Düsseldorf, Rhein-km 737,10) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 8,61 m.
- 2. An der Kniebrücke Düsseldorf (Rhein-km 743,57) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 8,82 m.
- 3. An der Straßenbrücke Rheinhausen - Duisburg-Hochfeld (Rhein-km 775,29) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 8,88 m.
- 4. An der Straßenbrücke Bonn-Beuel (Kennedy-Brücke Bonn, Rhein-km 654,94) ist die Durchfahrthöhe von 9,10 m über HSW nur auf 115 m Breite vorhanden.
- 5. An der Straßenbrücke Köln-Deutz (Rhein-km 687,93) ist die Durchfahrthöhe von 9,10 m über HSW nur auf 94 m Breite vorhanden.

An der Europabrücke (Rhein-km 293,48) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 6,79 m.

Vereinfachte Darstellung der Höchstabmessungen von Fahrzeugen und Schubverbänden
(Verbindliche Abmessungen siehe Kapitel 11 RheinSchPV)

	Fahrzeuge		Schubverbände		Formation ¹⁾		
	Länge [m]	Breite [m]	Länge [m]	Breite [m]			
867,5	135	22,8	Waal	269,5	22,90	B	
	135	17,7	Lek ²⁾	110,0	17,70		
	135	22,8	Waal	193,0	34,35	T	
	135	17,7	Lek ²⁾	186,5	11,45		
564,3	135	22,8		269,5	22,90	B	
				193,0	34,35	T	
540,2	135 ³⁾	22,8	B 186,5 T 116,5	22,90			
359,8	135	22,8		193,0	22,90		
				153,0	34,35		
334,0	135	22,8	193,0	22,90			
287,4	135	22,8 ⁴⁾		270,0	22,90		
				183,0	22,80 ⁴⁾		

1) Die Formation für den Lek ist aus Platzgründen nicht dargestellt.
 2) Vom Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20) gelten größere Abmessungen.
 3) Bei bestimmten Wasserständen 110.
 4) Bei Sperrung von bestimmten Schleusenammern gelten kleinere Abmessungen.
 B: Bergfahrt, T: Talfahrt.

PROTOKOLL 14

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2011-I-16)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ständigen Technischen Ausschusses die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
im Jahre 2012**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0-338,0	lfd. Durchführung	keine
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0-352,0	lfd. Durchführung	keine
3	Nachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6-384,6	Beginn: 1999 Ende: 2011/2012	keine
4	Geschiebewartung Mittelrhein			
	a) Geschiebefang Weisenau	493,3-494,5	Planung Sommer 2012	keine
	b) Geschiebezugabe Wallersheim	593,0-596,4	Planung Ende 2012 / Anfang 2013	
5	Flutmulde Rees	833,5 - 838,5	Beginn: 07.09.2009 Fertigstellung: Aug. 2014	keine
6	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“	810,0 – 811,5 813,5 – 814,5 824,0 – 826,0 835,0 - 838,0 847,0 - 850,0	Beginn: 03.03.2008 Fertigstellung: Ende 2013	keine
7	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“ _ Staffel 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5	Beginn: Mitte 2012 Fertigstellung: Ende 2015	keine
8	Sohlenstabilisierung Spyk	851,8 re. U	Beginn: Juni 2012 Fertigstellung: Anfang 2013	keine
9	Baggerungen im Bereich des WSA Dbg.-Rhein	760,3 - 761,5 765,9 - 766,5 768,4 - 768,7 769,5 - 771,3 773,5 - 773,8 774,6 - 775,0 775,7 - 776,5 777,9 - 780,0 789,8 - 790,3 724,8 - 825,1 829,1 - 829,7 832,7 - 833,1 833,6 - 834,1	Abarbeitung: geplant in 2012	keine
10	Bau einer PKW- Absetzstelle im fiskalischen Hafen Emmerich	851,8 re. U.	Beginn: Mitte 2012 Fertigstellung: Mitte 2013	keine
11	Baggerungen im Bereich des WSA Köln		Abarbeitung: geplant in 2012	keine
12	Bau einer 2-Kegel-Liegestelle im fiskalischen Schutzhafen Köln-Mülheim	691,4 re. U.	Beginn: Ende 2012 Fertigstellung: Ende 2013	keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2011 – 2012**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 – 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860	Verzögerungen in der Planungsphase aufgrund von rechtlichen Verfahren	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Feste Schicht in Spyk	857	Stabilisierung des Strombettes, Arbeiten wurden 2012 begonnen, Fertigstellung Ende 2013	einige Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Projekt Bühnenabsenkung im Rahmen von „Raum für den Fluss“	887 - 899	Das Projekt Bühnenabsenkung Phase 3 wird 2012 fortgesetzt Vorbereitung des Baus von 10 km Längsdamm	einige Behinderungen während der Arbeiten
5	Neubau Straßenbrücken Nimwegen und Ewijk	885,785 893,700	Neubau der Brücken Nimwegen und Ewijk Bau der beiden Brücken hat im Jahr 2011 begonnen und Fertigstellung ist für 2013 vorgesehen.	maximal 10-stündige Sperrung, intensive Betreuung und rechtzeitige Bekanntmachung an die Schifffahrt
6	Projekt Ausbau von vier Seitenarmen (Raum für den Fluss)	verschiedene Stellen	in Vorbereitung	einige Behinderungen beim Bau der Ein- und Auslaufstellen
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
7	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Zustimmung für weitere Ausarbeitung wurde erteilt. Plan wird vorbereitet.	geringfügige Behinderungen

PROTOKOLL 15

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Dremmel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2011 (2011-I-17)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

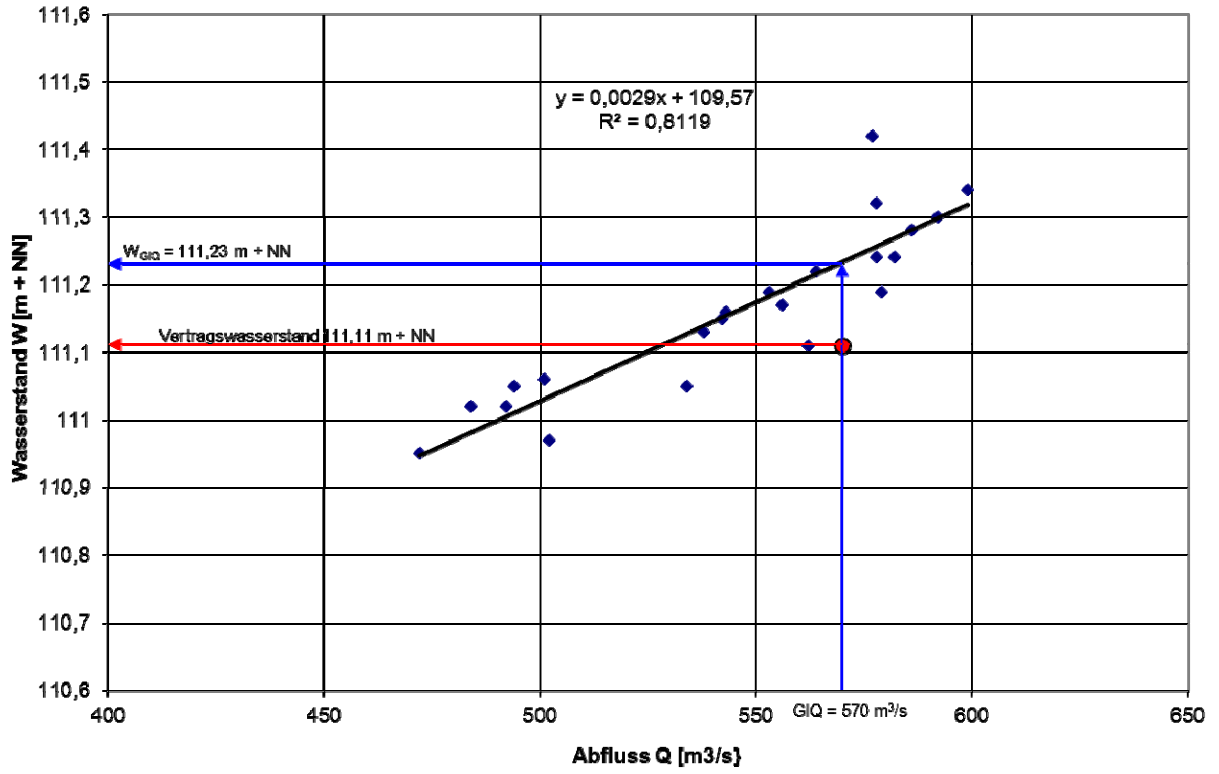
- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdremmel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,
- 1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,
- 1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur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

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

- Die Wassertiefe über dem Unterdremmel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.
- Im Jahre 2011 konnte die Abflusskurve (Anlage 1) mit Messungen nahe GLQ entsprechend erstellt werden. Die Einhaltung des Vertragswasserstandes von 111,11 m + NN bei einem Abfluss von 570 m³/s wurde nachgewiesen.

Anlage

**Abflüsse und Wasserstände im GIQ-/GIW-Bereich am Pegel Iffezheim im Jahr 2011
(nur Messwerte mit $Q < 600 \text{ m}^3/\text{s}$)**



PROTOKOLL 16

**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

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchPV (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	¹⁾	9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-21	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009	24.12.2011	24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	I	1.12.2009	24.12.2011	16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchPV, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	24.12.2011	22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

¹⁾ Die Änderungen zu § 1.10 Nr. 1 Buchstabe a und z wurden am 24.12.2011 umgesetzt. Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 werden die übrigen §§ nicht mehr umgesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2008-II-11	Änderung der RheinSchPV im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	24.12.2011	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-II-18	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Anlagen 1, 3, 7 und 10)	I	1.12.2011	24.12.2011	22.11.2011	1.12.2011	27.1.2010
2010-II-24	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Hinweis auf das Verbot, das Fahrzeug zu betreten; Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§§ 3.31 und 3.32, Anlage 3)	I	1.12.2011	24.12.2011	1.12.2011	1.12.2011	20.1.2011
2010-II-25	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Gewässerschutz und Entsorgung von Schiffsabfällen (§ 1.10, Kapitel 15 und Anlage 10)	I	1.12.2011	24.12.2011	23.12.2011	1.12.2011	20.1.2011
2011-I-12	Änderungen der RheinSchPV (§§ 1.08, 7.01) und der RheinSchUO (§§ 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, Anlage I) durch Anordnungen vorübergehender Art – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen	I	1.12.2011	30.9.2011	**)	1.12.2011	15.6.2011

Nichtverlängerung vorübergehender Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene Außer-Kraft-Treten	Ursprünglicher, ab dem 1. April 2009 wieder geltender Verordnungstext
2005-II-17	§ 3.13 Nr. 1 Bst. e: Bezeichnung der Kleinfahrzeuge in Fahrt	N	31.3.2009	e) die Seitenlichter nach Buchstabe b; diese Lichter können jedoch unmittelbar nebeneinander oder in einer einzigen Laterne am oder nahe am Bug in der Schiffsachse gesetzt sein;

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung, N = Nichtverlängerung
 **) In Arbeit.

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

***) Gegenstandslos.

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der Untersuchungs- ordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

3. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung 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
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatentverordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008	1	16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008	1	12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008	1	12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Anerkennung des tschechischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.10.2009	1	17.10.2011		1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Anerkennung des ungarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.4.2010	1	17.10.2011	20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

4. 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
2010-I-8	Billigung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein und Änderungen der RheinSchPV und der RheinSchUO	I	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011	22.6.2011	1.7.2011	11.6.2010
2010-II-5	Anerkennung des polnischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2011	24.12.2011	30.11.2011			20.1.2011
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012		20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012		15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012			**)		16.12.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

***) In Arbeit.

5.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

1. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für die Zulassung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern zuständigen Behörden

Ist für einen Staat keine Behörde angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates keine zuständige Behörde benannt.

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankreich	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Grande Arche de la Défense F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 19 36	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Niederlande	Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW/Scheepvaart	Postbus 8634 NL-3009 AP Rotterdam	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Schweiz	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch http://www.port-of-switzerland.ch

...

2c) Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger

Navigationsradaranlagen

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	R-4-014
R 8.4	JRC JMA 610-6/-7/-9	JRC, Japan Radio Corporation	Alphatron NL-3062 MB Rotterdam	6.1.2010	D	R-4-15
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	R-4-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	R-4-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	R-4-019

Wendeanzeiger

No N° Nr	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
W 8.4	AlphaTURN&RUDDER MFC	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	Alphatron Marine B.V. Rotterdam, Niederlande	12.12.2011	D	R-4-091

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
R 3.7	MK 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. NL-3133 KK Vlaardingen	23.11.2009	D	e-01-014
R 3.8	Falcon 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-016
R 3.9	Sigma 7216/17/19	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Radio Zeeland DMP B.V. NL-4538 AG Terneuzen	6.1.2010	D	e-01-017
R 2.2	Swiss Radar Precision Navigator II	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 6331 Hünenberg - Schweiz	JFS Electronic Sturtzel + Co. AG Rothusstrasse 9 CH-6331 Hünenberg	2.2.2011	D	e-01-018
R 3.10	MTH 7216/7/9 RT	Tcherno More Co. 9000 Varna - Bulgarien	Marinetec Holland NL-3364 AH Sliedrecht	6.12.2011	D	e-01-019

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

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

...

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mailadresse
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	De Backer Scheepselectro	Doomstraat 92 9940 Evergem	(0)9 253 84 60	info@debackernv.eu
3.	Periskal Bvba	Bredabaan 451 2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
4.	Tresco Engineering Bvba	Kribbestraat 24 2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
5.	Van Stappen & Cada Scheepselectro N.V.	Vosseschijnstraat, Haven 140 2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

...

5.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

1. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für die Zulassung von Inland AIS Geräten zuständigen Behörden

Ist für einen Staat keine Behörde angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates keine zuständige Behörde benannt.

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien	F.O.D. Mobiliteit en Vervoer, Directie Scheepvaartcontrole ¹³	Posthoflei 5 B-2600 Antwerpen-Berchem	+32 3 229 00 59	epic@mobilit.fgov.be
Deutschland	Wasser- und Schifffahrts- verwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankreich	Bureau du transport fluvial Ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement Direction générale des infra- structures de transport et de la mer	Grande Arche de la Défense F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 19 36	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Niederlande	Inspectie Verkeer en Waterstaat IVW/Scheepvaart	Postbus 8634 NL-3009 AP Rotterdam	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Schweiz	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch http://www.port-of-switzerland.ch

...

¹³ Nur für die Anerkennung von Fachfirmen in Übereinstimmung mit Anlage N der RheinSchUO.

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

...

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +32	E-Mail Webseite
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, 2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doornstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba Herr Yves Hacha	Kribbestraat 24 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu

...

Frankreich¹⁴

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mail Webseite
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

...

¹⁴ 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.

5.3 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 1994-I-23 (II))

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNG AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2009 rev. 1
vom 27. Oktober 2009
geändert am 27. Oktober 2011

Vereinfachtes und standardisiertes Verfahren zur Anwendung
des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO im Hinblick auf die Folgen der derzeitigen Wirtschaftskrise

Aufgrund nachfolgender Bestimmungen kann ein Schiff mit einem entsprechenden Antrag Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 in Anspruch nehmen.

1. Es gibt keine generelle Befreiung von einer Untersuchung eines Fahrzeugs.
2. Die Vorgabe N.E.U. für die betroffenen Übergangsbestimmungen bleibt von der Einführung dieses Verfahrens unberührt und gilt weiterhin.
3. Die Anwendung der betroffenen Übergangsbestimmungen wird nicht aufgehoben, sondern lediglich bis zur nächsten Erneuerung des Schiffsattests verschoben.
4. Der Eigner des Schiffes muss dem Antrag eine Erklärung beifügen, dass die Kosten der notwendigen Maßnahmen für ihn auf Grund der aktuellen Wirtschaftskrise unzumutbar sind.
5. Es gilt eine Bagatellgrenze von 2500 €, die die Untergrenze für die Kosten aller an einem Fahrzeug durchzuführenden Maßnahmen darstellt, ab der ein Unternehmer einen Antrag zur Teilnahme an dem Verfahren stellen kann.
6. Die Schiffsuntersuchungskommissionen legen die Geltungsdauer der Schiffsatteste in Abhängigkeit davon, welche und wie viele Bestimmungen nicht erfüllt werden, fest.
7. Die Kosten für durchzuführende Maßnahmen sind vom Schiffseigner anzugeben.
8. Ausgenommen von dieser Empfehlung sind die Übergangsbestimmungen zu
 - a) § 7.06 Nr. 1 – Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden,
 - b) Kapitel 8a – Austauschmotoren, die bis zum 31.12.2011 an Bord von Schiffen, die am 1.1.2002 in Betrieb waren, installiert werden.
9. Diese Empfehlung gilt bis zum 31. Dezember 2012.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2012
vom 21. Januar 2012**

ARGONON

Das Motortankschiff „Argonon“, einheitliche europäische Schiffsnummer 02334277 und bezeichnet als Typ-C-Tanker im ADN, wird hiermit für den Einsatz von Gasöl und Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 8.05 Nr. 6, 8.05 Nr. 9, 8.05 Nr. 11 und 8.05 Nr. 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von Flüssigerdgas gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes erfolgt unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klasse ist aufrecht zu erhalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Der Flüssigerdgas-Vorratstank erfüllt die Anforderungen der EN 13458-2 : 2002. Der Tank muss zu jeder Zeit auf dem Schiff so angebracht sein, dass er unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleibt.
6. Das Bunkern des Flüssigerdgases erfolgt unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren.
7. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems erfolgt unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
8. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
9. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

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

Anlagen (in einem Dokument):

- Anlage 1: Bericht Nr. ROT/11.M.0080 Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (in Englisch)
- Anlage 2: Übersicht über die Abweichungen vom IGF-Code (IMO-Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009)
- Anlage 3: Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas
- Anlage 4: Beschreibung der Schulung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen mit Flüssigerdgasantrieb
- Anlage 5: Allgemeine Informationen zum Flüssigerdgassystem an Bord des Motortankschiffes „Argonon“

(Die Anlagen sind dem Dokument RV/G (11) 67 rev. 3 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2012
vom 24. Februar 2012

TYP I-TANKER 1401

Das Motortankschiff „Typ I-Tanker“ (Baunummer 1401 der Schiffswerft Peters in Kampen), einheitliche europäische Schiffsnummer¹ wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 6, 9, 11 und 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Die zwei Flüssigerdgas-Vorrattanks erfüllen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13458-2 : 2002. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben.
6. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
7. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
8. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
9. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

¹ Schiffsnummer liegt noch nicht vor und wird nach Übermittlung nachträglich eingefügt.

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

Anlagen (in einem Dokument):

- Anlage 1: Bericht Nr. ROT/11.M.0090 Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (in Englisch)
- Anlage 2: Übersicht über die Abweichungen vom IGF-Code (IMO-Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009)
- Anlage 3: Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas
- Anlage 4: Beschreibung der Schulung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen mit Flüssigerdgasantrieb
- Anlage 5: Allgemeine Informationen zum Flüssigerdgassystem an Bord des I-TANKER 1401

(Die Anlagen sind dem Dokument RV/G (11) 68 rev. 3 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 3/2012
vom 24. Februar 2012

TYP I-TANKER 1402

Das Motortankschiff „Typ I-Tanker“ (Baunummer. 1402 der Schiffswerft Peters in Kampen), einheitliche europäische Schiffsnummer¹ wird hiermit als Typ-C-Tanker, so die Bezeichnung im ADN, für den Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff für die Antriebsanlage zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nr. 3 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nr. 3, 8.05 Nr. 1, 6, 9, 11 und 12 bis zum 30.6.2017 zulässig. Der Einsatz von LNG gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Die Konstruktion und Klassifikation des Schiffes soll unter der Aufsicht und Einhaltung der zu befolgenden Regeln einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erfolgen, welche besondere Regeln für Flüssigerdgas-Antriebssysteme hat. Die Klassifikation ist beizubehalten.
2. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem muss jährlich von der Klassifikationsgesellschaft, welche das Schiff klassifiziert hat, inspiziert werden.
3. Von der Klassifikationsgesellschaft, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat, wurde eine umfassende HAZID-Studie (siehe **Anlage 1**) vorgenommen.
4. Das Flüssigerdgas-Antriebssystem erfüllt den IGF-Code (IMO Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009) mit Ausnahme der in **Anlage 2** aufgelisteten Punkte.
5. Die zwei Flüssigerdgas-Vorratstanks erfüllen die Anforderungen der Europäischen Norm EN 13458-2 : 2002. Die Tanks müssen auf dem Schiff so angebracht sein, dass sie unter jeglichen Umständen mit dem Schiff verbunden bleiben.
6. Das Bunkern des Flüssigerdgases muss unter Einhaltung der im **Anlage 3** aufgeführten Verfahren erfolgen.
7. Die Instandhaltung des Flüssigerdgas-Antriebssystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen. Nach jeder erheblichen Änderung oder Reparatur muss das Flüssigerdgas-Antriebssystem vor der erneuten Inbetriebnahme von der Klassifikationsgesellschaft untersucht werden, die die Klassifikation des Schiffes vorgenommen hat.
8. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Flüssigerdgas-Antriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Verfahren zu schulen.
9. Eine Sicherheitsrolle ist an Bord des Schiffes vorzusehen. Die Sicherheitsrolle beschreibt die Pflichten der Besatzung und enthält einen Sicherheitsplan.

¹ Schiffsnummer liegt noch nicht vor und wird nach Übermittlung nachträglich eingefügt.

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

Anlagen (in einem Dokument):

- Anlage 1: Bericht Nr. ROT/11.M.0090 Ausgabe 2, vom 23. Mai 2011 (in Englisch)
- Anlage 2: Übersicht über die Abweichungen vom IGF-Code (IMO-Resolution MSC.285(86), 1. Juni 2009)
- Anlage 3: Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas
- Anlage 4: Beschreibung der Schulung von Besatzungen an Bord von Binnenschiffen mit Flüssigerdgasantrieb
- Anlage 5: Allgemeine Informationen zum Flüssigerdgasystem an Bord des I-TANKER 1402

(Die Anlagen sind dem Dokument RV/G (11) 69 rev. 3 zu entnehmen.)

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2012
vom 8. März 2012

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz
von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

GERARD SCHMITTER

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Kabinenschiff „Gerard Schmitter“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 01831335 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Maschinenräumen als Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss von einer Klassifikationsgesellschaft in Übereinstimmung mit den relevanten Elementen der IMO-Empfehlung MSC/Circ. 1165 genehmigt worden sein. Die entsprechenden Unterlagen, in denen insbesondere die Bedingungen für die Aufstellung der Sprühköpfe, die Drucke und die Durchflussmenge festgelegt sind, werden vom Hersteller bereitgestellt.
3. Anzahl und Aufstellung der Sprühköpfe müssen eine ausreichende Verteilung des Wassers in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Sprühköpfe müssen insbesondere an Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, namentlich oberhalb der Kraftstofftanks, sowie oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Soweit die Flurplatten der Maschinenräume zur Verteilung des Wassernesels ausreichend perforiert sind, müssen unter diesen Platten keine Sprühköpfe angebracht werden. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden muss den unter Punkt 2 genannten Genehmigungsbedingungen entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Sie muss ständig unter Betriebsdruck stehen; die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Anlage muss mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords oder einem Anschluss an die in § 15.12 Nr. 2 bis 8 erwähnte Feuerlöschanlage versehen sein. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, Ventilen und Pumpen verstopfen.
5. Die Anlage muss so dimensioniert sein, dass sie den Schutz des Raums, der das größte Wasservolumen benötigt, gewährleistet. Die Feuerlöschanlage muss das System zum Schutz dieses Raums mindestens 30 Minuten lang mit einem Druck und einer Durchflussmenge versorgen können, der bzw. die mindestens den Genehmigungsbedingungen (50 bar) entspricht.

6. Die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile müssen außerhalb der zu schützenden Räume installiert werden. Der Raum, in dem sie untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse nach der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, die diese Pumpen und Schaltvorrichtungen enthalten, mit Kontrollstationen gleichgesetzt werden.
Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.
7. Die Vorrichtung muss mit einer zweiten, unabhängigen Pumpe versehen sein. Die Kapazität dieser zweiten Pumpe muss ausreichen, um den Ausfall einer Hochdruckpumpe auszugleichen. Die elektrischen Pumpen müssen mit zwei verschiedenen, voneinander unabhängigen Energiequellen mit Strom versorgt werden können. Eine dieser Energiequellen muss sich außerhalb des zu schützenden Raumes befinden. Jede Energiequelle muss für sich in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben. Die Vorrichtung muss mit einer automatischen Schaltung ausgestattet sein.
8. Die Feuerlöschanlage sowie die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Anlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden.
10. Das Handbuch bzw. die Bedienungs- und Wartungsanleitung des Herstellers müssen in einer für die Besatzung verständlichen Sprache abgefasst sein; diese Unterlagen und die vom Hersteller empfohlenen Austauschteile sind an Bord aufzubewahren.
11. Es müssen regelmäßig Wartungs- und Kontrollarbeiten, insbesondere hinsichtlich des Zustands der Sprühköpfe, nach den Vorgaben des Herstellers durchgeführt werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (12) 9 rev. 1 = JWG (12) 8 rev.1 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 5/2012
vom 8. März 2012

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

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING ODIN

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Kabinenschiff „Viking Odin“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001950 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

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

1. Die Feuerlöschanlage entspricht der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001, geprüft von einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution, zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) und wird zusätzlich nach den Bauvorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft genehmigt. Die Sprinklerdüsen haben eine Typpgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
2. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²).
3. Das Sprühsystem ist in Abschnitte unterteilt, die bis zu 102 Sprühhöpfe umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
4. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, hier Küchen, werden Sprinklerköpfe mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet.
5. In den Tiefkühlräumen werden Trockensprinkler installiert.
6. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

7. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

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

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 53 rev. 2 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 6/2012
vom 8. März 2012

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

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING FREYA

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Kabinenschiff „Viking Freya“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer¹ unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

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

1. Die Feuerlöschanlage entspricht der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001, geprüft von einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution, zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) und wird zusätzlich nach den Bauvorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft genehmigt. Die Sprinklerdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
2. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²).
3. Das Sprühsystem ist in Abschnitte unterteilt, die bis zu 102 Sprühköpfe umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
4. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, hier Küchen, werden Sprinklerköpfe mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet.
5. In den Tiefkühlräumen werden Trockensprinkler installiert.
6. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

¹ Schiffsnummer liegt noch nicht vor und wird nach Übermittlung nachträglich eingefügt.

7. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

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

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 53 rev. 2 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 7/2012
vom 8. März 2012

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

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

VIKING IDUN

In Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO wird dem Kabinenschiff „Viking Idun“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 07001951 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in den Wohnräumen, Steuerhaus und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

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

1. Die Feuerlöschanlage entspricht der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001, geprüft von einer nach EN ISO 17025 akkreditierten Prüfinstitution, zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau) und wird zusätzlich nach den Bauvorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft genehmigt. Die Sprinklerdüsen haben eine Typgenehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft.
2. Abweichend von § 10.03a Nr. 4 versprüht die Feuerlöschanlage ein Wasservolumen von 1,88 l/(min · m²).
3. Das Sprühsystem ist in Abschnitte unterteilt, die bis zu 102 Sprühdüsen umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
4. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, hier Küchen, werden Sprinklerdüsen mit einer Auslöse-Temperatur bis zu 141 °C verwendet.
5. In den Tiefkühlräumen werden Trockensprinkler installiert.
6. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich die Pumpen und Bedienungseinrichtungen befinden, Kontrollstationen gleichgestellt sind. Ein Brand in den zu schützenden Räumen darf nicht dazu führen, dass die Feuerlöschanlage außer Betrieb gesetzt wird.

7. Die Feuerlöschanlage und die Bedienungs- und Einstellvorrichtungen für die Feuerlöschanlage müssen leicht zugänglich und einfach zu bedienen sein; sie müssen auf einer so geringen Anzahl von Stellen wie möglich zusammenhängend angebracht und so aufgestellt sein, dass der Zugang zu ihnen im Falle eines Brandes in dem zu schützenden Raum nicht versperrt wird.
8. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau im Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust im Leitungssystem.

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

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (11) 53 rev. 2 zu entnehmen.)

PROTOKOLL 17

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2010

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2010 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 18

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2010

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2010 der Zentralen Verwaltungsstelle. Die Jahresrechnung wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

PROTOKOLL 19

Haushalt der Zentralkommission für 2013

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt für 2013 an, der auf **2 616 700.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich unter Berücksichtigung der Überweisung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer in Höhe von **22 000.- €** und des dem Reservefonds im Rahmen einer Haushaltsanpassung entnommenen Anteils in Höhe von **60 000.- €** auf **506 940.- €**

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

PROTOKOLL 20

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2013

Beschluss

Der Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer wird für 2013 auf **42 840.- €** festgesetzt. Der Beitrag jedes beteiligten Staates beläuft sich auf **7 140.- €**. Dieser Haushalt wird der Zentralen Verwaltungsstelle bekanntgegeben.

PROTOKOLL 21

Annahme von Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, für die Verwaltung ihrer Aufträge Regeln zu treffen, die eine Ressourcenoptimierung und die Einhaltung der gemeinsamen Grundsätze ihrer Mitgliedstaaten in Sachen Transparenz und Wettbewerb ermöglichen und dabei gleichzeitig ein flexibles und pragmatisches Verwaltungshandeln gewährleisten,

unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des am 10. Mai 1978 mit der französischen Republik geschlossenen Sitzabkommens und auf ihre Eigenschaft als internationale Organisation mit internationaler Rechtspersönlichkeit auf der Grundlage der Erfahrung ihres Sekretariats in der Auftragsverwaltung,

billigt die in der Anlage aufgeführten Verfahrensregeln für Aufträge.

Anlage

Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR

Kapitel 1: Gesetzlicher und institutioneller Kontext

Artikel 1 Anwendungsbereich

Diese Verfahrensregeln regeln die Aufforderung zur Abgabe von Bewerbungen, die Auswahl der Bieter, die Ausschreibung, die Auswahl des besten Angebots und die Vergabe von Aufträgen von einem Wert über 20.000 Euro inkl. Steuern durch die ZKR.

Artikel 2 Anzuwendende Grundsätze

I. Auftraggeber ist die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, nachstehend ZKR genannt, eine internationale Organisation mit Sitz in Straßburg.

Gemäß dem mit der Französischen Republik abgeschlossenen Sitzabkommen besitzt diese Institution Rechtspersönlichkeit und verfügt über die Fähigkeit zum Abschluss von Verträgen und zum Erwerb von unbeweglichem und beweglichem Vermögen.

II. Die ZKR unterliegt als juristische Person des internationalen Rechts nicht den gesetzlichen Beschaffungsbestimmungen der Französischen Republik oder eines anderen Mitgliedstaates. Sie achtet jedoch aufgrund dieser Verfahrensregeln darauf, sich nach den Grundsätzen zu richten, die den Vergabebestimmungen der Europäischen Union zu Grunde liegen, nämlich Transparenz und Wettbewerb. Die Verfahren zur Ausschreibung, zur Auswahl des Auftragnehmers und zur Auftragsvergabe durch die ZKR nach Artikel 1 unterliegen ausschließlich diesen Verfahrensregeln.

Beschwerden betreffend das Ausschreibungsverfahren, die Auswahl der Bewerber und die Wahl des Auftragnehmers können nur der in Artikel 5 vorgesehenen Prüfungskommission innerhalb einer Frist von 15 Tagen nach Zustellung der angefochtenen Entscheidung vorgetragen werden.

Die ZKR übernimmt nicht die den Unternehmen entstandenen Kosten für die Teilnahme an dem Ausschreibungsverfahren. Sie schließt für die Teilnahme an Ausschreibungen Entschädigungszahlungen an die interessierten Unternehmen oder Bewerber aus. Dies gilt auch für den Fall eines Abbruchs des Verfahrens.

III. Verpflichtungen entstehen für die ZKR erst bei Vertragsunterzeichnung und betreffen nur ihren Vertragspartner.

Allgemein genießt die ZKR im Hinblick auf die von ihr vergebenen Aufträge gemäß Artikel 11 des Sitzabkommens Befreiung von der Gerichtsbarkeit und Vollstreckung. Nach Artikel 20 des Abkommens werden Streitigkeiten über die Auslegung oder die Ausführung der Verträge, bei denen die ZKR Vertragspartei ist, auf Antrag der anderen Partei, wie in Artikel 28 dargelegt, einem Schiedsgericht unterbreitet.

Artikel 3 Abbruch der Ausschreibung

Die ZKR kann aus Gründen, die ihr gerechtfertigt erscheinen, jederzeit auf die Weiterführung des Verfahrens verzichten. Sie gibt die Gründe für diesen Verzicht schriftlich nach denselben Modalitäten wie jene bekannt, die für die Bekanntmachung gewählt worden sind. Die Bewerber oder die Bieter werden unverzüglich auf schriftlichem Wege informiert.

Artikel 4 Auf den Vertrag anzuwendendes Recht

Der abgeschlossene Vertrag kann in Fragen, die nicht durch diese Verfahrensregeln und die Allgemeinen Vertragsbestimmungen geregelt sind, subsidiär die Anwendung eines nationalen materiellen Rechts vorsehen. Bei Fehlen ausdrücklicher Bestimmungen ist das französische materielle Recht – das Recht des Sitzstaates der ZKR – anzuwenden.

Die Bestimmung eines subsidiären materiellen Rechts hat keine Zuständigkeit der Gerichte des Sitzstaates für die Streitigkeiten über die Ausführung des Vertrages zur Folge. Solche Streitigkeiten werden nach den im Sitzabkommen genannten Bedingungen und Artikel 28 dieser Verfahrensregeln geregelt.

Artikel 5 Prüfungskommission

Für die Auswahl der Bewerber, die Prüfung der Angebote und etwaiger Beschwerden wird eine Prüfungskommission eingerichtet.

Über die Zusammensetzung der Prüfungskommission entscheidet der Unterausschuss für Verwaltungsfragen der ZKR. Die Kommission legt ihre Funktionsweise fest. Ihre Mitglieder sind an strenge Unparteilichkeits- und Vertraulichkeitsregeln gebunden. Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben müssen sie frei von jeder Weisung oder Beeinflussung durch ihr Herkunftsland sein. Die Pflichten der Mitglieder können in einer Anlage zu diesen Verfahrensregeln festgelegt werden.

Kapitel 2: Modalitäten der Konsultation

Artikel 6 Konsolidiertes und vereinfachtes Verfahren

- I) Das konsolidierte Verfahren sieht folgende Etappen vor:
 - 1) die in Kapitel 3 beschriebene Phase der Auswahl der Bieter bestehend aus folgenden Schritten:
 - a) Unterrichtung des betroffenen Sektors über das Vorhaben der ZKR und Aufforderung an Unternehmen, die möglicherweise interessiert sein könnten, am Wettbewerb teilzunehmen;
 - b) Eingang der Bewerbungen der interessierten Unternehmen;
 - c) Auswahl der zur Angebotsabgabe zugelassenen Bewerber;
 - d) Entscheidung über den Zuschlag und entsprechende Unterrichtung der betreffenden Unternehmen.

- 2) die in Kapitel 4 beschriebene Vergabephase bestehend aus folgenden Schritten:
- a) Aufforderung der ausgewählten Bewerber zur Angebotsabgabe;
 - b) Prüfung der abgegebenen Angebote, Wertung der zugelassenen Angebote und Auswahl des Angebots;
 - c) Entscheidung über den Zuschlag und entsprechende Unterrichtung der Bieter;
 - d) Vertragsabschluss.

Konsultation und Angebotsauswahl laufen nach dem von der Prüfungskommission festgelegten Zeitplan ab. Die Prüfungskommission kann diesen Zeitplan im Bedarfsfall ändern. Die interessierten Parteien oder die Bieter werden ggf. über diese Änderungen informiert.

II) Das vereinfachte Verfahren beinhaltet eine nicht formale Aufforderung an eine von der Prüfungskommission als repräsentativ für den Markt ausgewählte begrenzte Anzahl von Unternehmen zur Abgabe eines Angebots.

Dieses Verfahren findet nur auf Aufträge mit einem Wert von unter 100.000 Euro einschließlich Steuern Anwendung.

In diesem Fall findet lediglich Kapitel 4 über die Auftragsvergabe Anwendung.

Die Prüfungskommission kann jedoch beschließen, einen Auftrag mit einem Wert von unter 100.000 Euro im konsolidierten Verfahren zu vergeben.

Kapitel 3: Auswahl der Bewerber

Artikel 7 Bekanntmachung

Eine Bekanntmachung zur Information der Unternehmen, die möglicherweise an der Ausführung der ausgeschriebenen Arbeiten oder Leistungen interessiert sein könnten, und mit der sie zur Teilnahme an dem Wettbewerb aufgefordert werden, erfolgt durch das Sekretariat der ZKR.

Diese Bekanntmachung enthält eine Beschreibung der Merkmale des Produkts oder der Leistungen, die die ZKR zu erwerben wünscht, die Qualitätsanforderungen und Auswahlkriterien.

Die Bekanntmachung enthält auch Informationen zum rechtlichen Rahmen der Verträge der ZKR und dem vorgesehenen Zeitplan.

Die ZKR sorgt für die erforderliche Verbreitung dieser Bekanntmachung, damit ein Wettbewerb entsteht und eine Transparenz des Verfahrens gewährleistet wird. Dazu wird sie vor allem eine Information auf ihrer Website veröffentlichen, kann die ihren Mitgliedstaaten zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel benutzen und diese Bekanntmachung direkt an die Unternehmen richten, die ihr genannt worden sind.

Jedes interessierte Unternehmen kann vom Generalsekretär eine Kopie der vorgenannten Bekanntmachung erhalten und an dem Auswahlverfahren teilnehmen.

Artikel 8 **Frist für die Einreichung der Bewerbungen**

Die Bewerber, die an dem Auswahlverfahren teilnehmen wollen, müssen ihre Bewerbungsunterlagen vor Ablauf des Datums, das in dem in der Bekanntmachung enthaltenen Zeitplan vorgesehen ist, einreichen. Diese Unterlagen müssen entsprechend der Bekanntmachung einschlägige Informationen über ihre technischen Qualifikationen und ihre finanziellen Garantien enthalten.

Die Prüfungskommission kann es den Bewerbern gestatten, in dieser Phase ein Angebot nach Artikel 15 einzureichen, wenn in Bezug auf die Merkmale des zu erwerbenden Produkts oder der zu erwerbenden Leistung die in Artikel 7 genannte Bekanntmachung die in Artikel 13 aufgeführten Informationen enthält.

In diesem Fall werden die Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit der Bewerbungen und der Zulässigkeit der Angebote zusammengelegt.

Artikel 9 **Rolle des Sekretariats der ZKR**

Bewerbungsunterlagen für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren sind in der in der Bekanntmachung angegebenen Form an den Generalsekretär der ZKR zu richten.

Der Generalsekretär der ZKR erstellt eine Liste der interessierten Bewerber, die mit einem Vermerk über den Eingang ihrer jeweiligen Bewerbungsunterlagen versehen ist, und stellt jedem Bewerber eine Empfangsbestätigung aus.

Artikel 10 **Formale Kriterien für die Bewerbungsunterlagen**

Die Bewerbungsunterlagen sind in einer nach der Bekanntmachung zugelassenen Sprache abzufassen.

Die von den Bewerbern eingereichten Unterlagen müssen datiert und von einem durch das Unternehmen dazu bevollmächtigten Vertreter ordnungsgemäß unterzeichnet sein. Die in der Bekanntmachung geforderten Nachweise sind beizufügen.

Artikel 11 **Antrag auf zusätzliche Auskünfte**

Jedes sich bewerbende Unternehmen kann innerhalb der in der Bekanntmachung genannten Frist um zusätzliche Auskünfte bitten. Diese Anfragen werden der Prüfungskommission vorgelegt. Jede Anfrage wird beantwortet. Die Antwort wird dem betreffenden Unternehmer mitgeteilt und gleichzeitig auf der Webseite der ZKR veröffentlicht.

Von den sich bewerbenden Unternehmen sind Fehler, Unzulänglichkeiten oder Mängel in den Angaben der Bekanntmachung zu melden.

Mitteilungen der ZKR haben so zu erfolgen, dass die Vertraulichkeit der Bewerbungen gewährleistet ist und der nicht diskriminierende Charakter des Verfahrens gewahrt bleibt.

Artikel 12 Überprüfung der Eignung der Bieter

Nach Ablauf der festgesetzten Frist eingereichte Bewerbungen werden nicht zum Auswahlverfahren zugelassen und werden nicht berücksichtigt.

Das Gleiche gilt, wenn die geforderten Bescheinigungen und Informationen unvollständig eingereicht werden.

Die Prüfungskommission überprüft, ob die Unterlagen der sich bewerbenden Unternehmen den in der Bekanntmachung genannten Qualifikationsanforderungen genügen. Werden diese Anforderungen nicht erfüllt, führt dies zur Ablehnung der Bewerbung.

Die Prüfungskommission beurteilt schließlich anhand der übrigen in der Bekanntmachung genannten Kriterien die Angemessenheit der technischen Qualifikationen und der finanziellen Garantien sowie die Eignung der Bewerber, deren Bewerbungsunterlagen nicht abgelehnt worden sind. Sie vergewissert sich, dass seitens der Bewerbungsunternehmen oder deren Geschäftsleitung keine Straftaten vorliegen.

Die Prüfungskommission erstellt unter Berücksichtigung dieser Beurteilung eine Liste der Bewerber, die für eine Angebotsabgabe in Betracht kommen.

Sie kann die Anzahl der zur Angebotsabgabe zugelassenen Unternehmen begrenzen.

Die sich bewerbenden Unternehmen werden vom Generalsekretär der ZKR über die Entscheidungen der Prüfungskommission unterrichtet.

Kapitel 4: Auftragsvergabe

Artikel 13 Ausschreibungsunterlagen

Die zur Teilnahme am Auftragsvergabeverfahren ausgewählten Unternehmen werden zur Angebotsabgabe in Übereinstimmung mit den ihnen vorliegenden Ausschreibungsunterlagen aufgefordert.

Diese Ausschreibungsunterlagen umfassen zwingend :

- a) die Modalitäten für die Einreichung der Angebote;
- b) den Zeitplan für das Ausschreibungsverfahren;
- c) die Kriterien für die Beurteilung der Angebote.

Ferner (können sie auch umfassen):

- d) Technische Anforderungen mit Einzelheiten zu den erwarteten Funktionalitäten und ggf. Angaben zu den Preisen, falls ein solches Dokument vorgesehen ist;
- e) diese Verfahrensregeln;
- f) Allgemeine Vertragsbestimmungen und den Entwurf der Zuschlagsurkunde;
- g) verschiedene Unterlagen.

Artikel 14 Anträge auf Auskünfte

Jedes ausgewählte Unternehmen kann spätestens am 15. Tag vor dem in Artikel 18 genannten Zeitpunkt schriftlich um zusätzliche Auskünfte bitten. Diese Anfragen werden der Prüfungskommission vorgelegt. Jede fristgerecht erfolgte Anfrage wird beantwortet. Die Antwort wird allen Bietern mitgeteilt.

Von den Bietern sind möglichst kurzfristig Fehler, Unzulänglichkeiten oder Mängel in den Angaben der Ausschreibungsunterlagen zu melden.

Mitteilungen der ZKR haben so zu erfolgen, dass die Vertraulichkeit der Angebote gewährleistet ist und der nicht diskriminierende Charakter des Verfahrens gewahrt bleibt.

Artikel 15 Form des Angebots

Das Angebot muss in der von der Prüfungskommission bestimmten Sprache abgefasst werden. Es kann Übersetzungen in eine oder mehrere Sprachen enthalten.

Die Angebotsunterlagen müssen umfassen:

- a) soweit vorgesehen, die Technischen Anforderungen und die allgemeinen Vertragsbestimmungen, die von einer Person mit den notwendigen Vollmachten angenommen, datiert und unterzeichnet werden;
- b) ein komplettes Dienstleistungsangebot gemäß den Technischen Anforderungen;
- c) die anderen nach diesen Verfahrensregeln oder nach den Allgemeinen Vertragsbestimmungen vorgesehenen oder von der Prüfungskommission genannten Informationen.

Der Bieter muss ausdrücklich erklären, dass er mindestens drei Monate ab dem Tag, an dem die ZKR das Angebot erhalten hat, an sein Angebot gebunden ist.

Artikel 16 Angebotsabgabe

Der Bieter übermittelt sein Angebot dem Generalsekretär der ZKR.

Sofern die Prüfungskommission nicht die Anwendung anderer Regeln beschließt, wird das ordnungsgemäß unterzeichnete Angebot in einem versiegelten doppelten Umschlag vorgelegt, wobei der äußere Umschlag die Anschrift trägt und der innere versiegelte Umschlag die Angebotsunterlagen enthält. Sie kann beschließen, dass alle Angebotsunterlagen auch auf einem anderen Träger, wie einem elektronischen Träger, zur Verfügung gestellt werden müssen. Bei Abweichungen zwischen der Papierfassung und der elektronischen Fassung des Angebots ist die unterzeichnete Papierfassung ausschlaggebend.

Die inneren Umschläge mit den Angeboten werden vom Generalsekretär ungeöffnet aufbewahrt. Er erstellt eine Liste der eingegangenen Angebote, die jeweils mit einem Eingangsvermerk zu versehen sind, und stellt jedem Bieter eine Empfangsbestätigung aus.

Am Tage des Beginns des Submissionsverfahrens übergibt der Generalsekretär die Angebote der Prüfungskommission.

Kapitel 5: Kenntnisnahme von den Angeboten und deren Prüfung

Artikel 17 Vertraulichkeit der Beratungen

Sofern die Prüfungskommission nichts anderes beschließt, werden die Prüfung der Angebote, die Beratungen und der Wertungsprozess vertraulich durchgeführt und schriftlich festgehalten.

Artikel 18 Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Angebote

Ein ordnungsgemäß unterzeichnetes Angebot muss, um zulässig zu sein, innerhalb der im Zeitplan der Ausschreibungsunterlagen genannten Frist eingereicht werden, die in den vorstehenden Artikeln aufgeführten Informationen sowie sämtliche in den Ausschreibungsunterlagen vorgesehenen Angaben enthalten und sich auf alle Arbeiten, Lieferungen oder Dienstleistungen, die Gegenstand der Ausschreibung sind, beziehen.

Artikel 19 Prüfung der Angebote

Die Prüfungskommission prüft die Angebote. Sie überprüft zunächst die Zulässigkeit der Angebote. Sie weist die Angebote zurück, die die Ausschreibungsbedingungen nicht einhalten. Sie begründet ihre Ablehnungsbeschlüsse. Diese werden den Bietern schriftlich mitgeteilt. Die Berichtigung von offensichtlichen versehentlich begangenen Fehlern in einem Angebot kann von der Prüfungskommission akzeptiert werden.

Artikel 20 Bewertung der Angebote

Die Prüfungskommission erstellt ein Verzeichnis über die für zulässig erklärten Angebote. Sie nimmt dann eine Bewertung der Angebote vor. Dabei kann sie sich durch von ihr ausgewählte Experten beraten lassen.

Artikel 21 Ergänzende Gespräche

Mit den Bietern, deren Angebote für zulässig erklärt wurden, können Gespräche geführt werden. Diese ergänzenden Gespräche sollen der Prüfungskommission insbesondere die Möglichkeit geben, einzelne Aspekte des jeweiligen Angebotes näher erläutert oder präzisiert zu bekommen und offensichtliche Mängel zu beseitigen.

Die Prüfungskommission kann beschließen, mit den Unternehmen einen wettbewerblichen Dialog aufzunehmen. In diesem Rahmen können die Unternehmen auf der Grundlage der Angaben der Prüfungskommission Vorschläge machen, die von den Technischen Anforderungen oder den Allgemeinen Vertragsbedingungen abweichen. Die Kommission stellt sicher, dass die aus diesen Vorschlägen resultierenden Angebote vergleichbar sind.

Artikel 22 Vergleichskriterien für die Angebote

Den Zuschlag soll das Angebot erhalten, das die in den Ausschreibungsunterlagen genannten Kriterien am besten erfüllt.

Artikel 23 Auswahl eines Angebots

Im Anschluss an die Prüfung erstellt die Prüfungskommission einen Bericht unter Angabe der Gründe, warum ein Angebot als dasjenige ausgewählt wurde, das die festgelegten Kriterien am besten erfüllt, und übermittelt diesen dem Generalsekretär.

Artikel 24 Endgültige Entscheidung

Der Generalsekretär kann entweder den Auftrag entsprechend dem Vorschlag der Prüfungskommission erteilen oder auf die Weiterführung des Auftragsvergabeverfahrens verzichten. Er teilt diese Entscheidung allen Bietern mit.

Artikel 25 Bestimmungen für die Vertragsunterzeichnung

Der Generalsekretär trifft mit dem Unternehmen, das den Zuschlag erhalten hat, die notwendigen Vorbereitungen für die Vertragsunterzeichnung.

Kapitel 6: Vertragsbestimmungen

Artikel 26 Vertragsbestimmungen

Über diese Verfahrensregeln hinaus umfasst der Vertrag die in den allgemeinen Vertragsbestimmungen und der Zuschlagsurkunde genannten Bestandteile. Er enthält ferner das gemäß Artikel 15 eingereichte und nach Artikel 21 präzierte Angebot, zu dessen Ausführung sich der Bieter verpflichtet hat;

Artikel 27 Vertragsort

Als Ort der Vertragsausführung wird der Sitz der ZKR bezeichnet.

Kapitel 7: Streitigkeiten über die Vertragsausführung

Artikel 28 Zuständigkeit

Gemäß den Bestimmungen des Sitzabkommens der ZKR werden Streitigkeiten über die Vertragsausführung, sofern sich die Parteien nicht gütlich einigen, einer Schiedskommission zur Entscheidung vorgelegt.

Die ZKR kann jedoch durch einen noch vor der Bildung der Schiedskommission getroffenen formellen und ausdrücklichen Beschluss auf ihre Befreiung von der Gerichtsbarkeit verzichten. In diesem Fall bestimmt sich das zuständige Gericht nach den Allgemeinen Vertragsbestimmungen.

Neben dem vorgenannten formellen Beschluss der ZKR kann keine Bestimmung dieser Verfahrensregeln oder der anderen Bestandteile des Auftrags als Verzicht auf die Befreiung von der Gerichtsbarkeit gewertet werden.

Artikel 29 Zusammensetzung der Schiedskommission

Die Schiedskommission besteht aus zwei Schiedsrichtern, die jeweils von einer der beiden Parteien bezeichnet werden und aus einem durch die beiden Schiedsrichter bezeichneten Oberschiedsrichter. Können sich die beiden Schiedsrichter binnen drei Monaten nicht auf die Bezeichnung des Oberschiedsrichters einigen, erfolgt dessen Bezeichnung durch den Vorsitzenden des Tribunal de Grande Instance Straßburg.

Die Parteien können durch ausdrücklich erklärte Zustimmung eine andere Schiedsinstanz bezeichnen.

Artikel 30 Verfahren

Die Schiedskommission hat ihren Sitz in Straßburg. Sie legt ihre Verfahrensregeln fest. Die Sprache des Verfahrens wird von der Schiedskommission festgelegt.

Artikel 31 Auf den Streitfall anzuwendendes Recht

Die Schiedskommission wendet neben den Vertragsbestimmungen ergänzend oder subsidiär die allgemeinen Grundsätze des Rechts und die allgemeinen Handelsbräuche an.

Artikel 32 Vollstreckung des Schiedsbeschlusses

Gemäß den Bestimmungen des Sitzabkommens unterliegt die Vollstreckung des in Folge des Schiedsverfahrens erlassenen Schiedsbeschlusses den Vorschriften des Staates, auf dessen Gebiet die Vollstreckung vollzogen wird.

Artikel 33 Endgültiger Charakter des Schiedsbeschlusses

Der Schiedsbeschluss ist für die Parteien bindend und hat endgültigen Charakter.

Die Übernahme der Kosten des Schiedsverfahrens erfolgt gemäß der von der Schiedskommission definierten Regelung.

Bei Bedarf können den Schiedsrichtern Vorschüsse bewilligt werden. Diese Vorschüsse sind von den Parteien zu gleichen Teilen zu tragen.

Allgemeine Vertragsbestimmungen

1. Gegenstand der Allgemeinen Vertragsbestimmungen

Die Allgemeinen Vertragsbestimmungen präzisieren die Bestimmungen zur Festlegung der Rechte und Pflichten, die für die ZKR und ihren Vertragspartner gelten.

Von diesen Allgemeinen Vertragsbestimmungen kann durch förmliche Bestimmungen der Zuschlagsurkunde abgewichen werden.

2. Vertragsbestandteile

Der Auftrag umfasst die folgenden Vertragsbestandteile:

- Zuschlagsurkunde,
- ggf. Technische Anforderungen,
- Allgemeine Vertragsbestimmungen,
- Verfahrensregeln für die vorherige Konsultation und die Auftragsvergabe durch die ZKR,
- Unterlagen des Auftragnehmers mit der Angebotsbeschreibung,
- Unterlagen, die im Verlauf des Vertrags in Anwendung dieser Bestimmungen erstellt werden, insbesondere Zusatzvereinbarungen.

Bei Widersprüchen oder allfälligen Abweichungen gilt für die Vertragsbestandteile des Auftrags Vorrangigkeit in der oben genannten Reihenfolge.

3. Auf den Vertrag anzuwendendes Recht

Die auf den Vertrag anzuwendenden Rechtsvorschriften sind in den Vertragsbestandteilen des Auftrags festgelegt.

Sind die Vertragsbestandteile zur Regelung einer rechtlichen Frage nicht ausreichend, wird subsidiär auf das nationale materielle Recht Bezug genommen, auf das der Vertrag verweist. Lässt sich anhand des französischen Rechts die Frage nicht klären, wird nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und den internationalen Handelsbräuchen vorgegangen.

Allgemeine Geschäftsbedingungen des Auftragnehmers oder der Lieferanten haben nur dann Geltung, wenn sie von der ZKR ausdrücklich angenommen wurden und soweit sie nicht den Bestimmungen dieses Vertrages zuwiderlaufen.

4. Bestätigung des Unternehmers über Kenntnis von den Voraussetzungen für seine Tätigkeit

Der Auftragnehmer erklärt, dass er sämtliche Vertragsbestandteile zur Kenntnis genommen hat. Er erklärt, dass er vom Projekt, der Zielsetzung des Projekts, den technischen Vorgaben und den Ausführungsterminen vollumfänglich Kenntnis genommen hat.

Es wird davon ausgegangen, dass sich der Auftragnehmer alle für die Durchführung des Projekts erforderlichen Auskünfte beschafft hat.

5. Für die Ausführung des Auftrags zuständige Ansprechpartner

Der Auftragnehmer benennt namentlich die speziell für die Ausführung des Auftrags zuständigen Personen und bringt deren allfällige Vertreter unverzüglich schriftlich der ZKR zur Kenntnis.

Die ZKR benennt die Personen, die für die Betreuung der Auftragsausführung zuständig sind und an die die Benachrichtigungen des Auftragnehmers zu richten sind. Sie bringt diese dem Auftragnehmer zur Kenntnis.

6. Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, bei der Ausführung des Auftrags alle geltenden gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten, insbesondere im Hinblick auf Arbeitsrecht, Sozialrecht und Arbeitnehmerschutz.

7. Unabhängigkeit des Auftragnehmers

Die vertraglichen Bestimmungen können in keiner Weise so ausgelegt werden, dass aufgrund dessen zwischen der ZKR und dem Auftragnehmer ein Verhältnis in der Art der Beziehung zwischen Geschäftsherr und Bedienstetem oder Arbeitgeber und Arbeitnehmer begründet wird. Der Vertragspartner ist und bleibt ein unabhängiger Unternehmer, der kein anderes Rechtsverhältnis zur ZKR hat als diesen Vertrag.

8. Verpflichtung zur Lauterkeit

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, im Zusammenhang mit dem Vertrag keinem Bediensteten der ZKR und keinem Mitglied einer Delegation eines Mitgliedstaates der ZKR einen wie auch immer gearteten direkten oder indirekten Vorteil weder zu gewähren noch anzubieten.

Er verpflichtet sich weiterhin, keinem Dritten im Rahmen des Auftrags einen ungesetzlichen Vorteil anzubieten oder zu gewähren.

Der Auftragnehmer fordert oder nimmt im Rahmen der Ausführung des Vertrags von keiner Behörde, die nicht die ZKR ist, Anweisungen an. Er unternimmt nichts, was sich gegebenenfalls zum Nachteil der ZKR auswirken könnte und erfüllt seine Pflichten unter größtmöglicher Berücksichtigung der Interessen der ZKR.

Bei Versäumnissen aller Art in Bezug auf die oben genannten Bestimmungen ist die ZKR berechtigt, den Vertrag zu kündigen und sämtliche Kosten dem Auftragnehmer anzulasten.

9. Geheimhaltung

Der Auftragnehmer verpflichtet sich, über Informationen und Dokumente aller Art im Zusammenhang mit dem Vertrag strenge Geheimhaltung zu wahren. Diese Verpflichtung ist für ihn auch nach Beendigung des Vertrags bindend. Er hat von seinen Mitarbeitern eine Erklärung über die Einhaltung der Geheimhaltung einzuholen.

10. Schriftformerfordernis

Benachrichtigungen, Anfragen, Erklärungen oder Genehmigungen, die im Zusammenhang mit der Erfüllung des vorliegenden Vertrags vorgesehen sind oder notwendig werden, bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Das Erfordernis der Schriftform ist per Brief, Telex, Fax oder elektronischer Post mit Empfangsbestätigung erfüllt. Die ZKR ist an mündliche Vereinbarungen nicht gebunden.

Benachrichtigungen an die ZKR sind an deren Sitz zu richten. Benachrichtigungen an den Auftragnehmer sind an den Unternehmenssitz zu richten. Der Eingang sämtlicher Benachrichtigungen ist zu bestätigen.

11. Vertragsänderungen

Änderungen am Vertrag, die den Gegenstand des Vertrags nicht in Frage stellen, können schriftlich zwischen den Parteien vereinbart werden. Insbesondere können während der Dauer des Vertrags Änderungen technischer Art oder Änderungen der Ausführungsfristen vereinbart werden.

Wirkt sich eine Änderung nicht auf den Preis aus, genügt als Form ein einfacher Briefwechsel. Änderungen, die eine Änderung in Bezug auf den Preis bewirken, sind in Form der formalen Unterzeichnung einer Zusatzvereinbarung vorzunehmen.

12. Fristberechnung

Die in den Vertragsunterlagen bezeichneten Fristen setzen jeweils mit dem Datum ein, das auf den Tag folgt, an dem der Tatbestand eintritt, der die Frist auslöst. Sie enden zum Ende des letzten Tages des vorgegebenen Zeitraums. Ist der letzte Tag ein Samstag, ein Sonntag oder ein Feiertag (im Sitzstaat der ZKR oder im Sitzstaat des Auftragnehmers), verlängert sich die Frist bis zum Ende des ersten darauffolgenden Werktags.

13. Beteiligung von Sub-Unternehmern

Der Auftragnehmer ist nicht berechtigt, ohne formale schriftliche Vorabstimmung der ZKR den Vertrag oder einen Teil davon abzutreten, zu übertragen oder als Sicherheit zu stellen.

Insbesondere bedarf die Beteiligung von Sub-Unternehmern der Genehmigung der ZKR. Durch die Zustimmung der ZKR zur Beteiligung von Sub-Unternehmern wird keine Verpflichtung der ZKR gegenüber den betreffenden Sub-Unternehmern begründet und der Auftragnehmer auch von keiner seiner Verpflichtungen aus dem vorliegenden Vertrag oder seiner Haftung entbunden. In jedem Fall müssen die Bestimmungen im Vertrag mit dem Subunternehmer mit den Regeln übereinstimmen, die in dem mit der ZKR geschlossenen Vertrag festgelegt sind.

14. Haftung des Auftragnehmers und Gewährleistung gegenüber der ZKR

Die beim Vertragspartner der ZKR beschäftigten Mitarbeiter können in keinem Fall als Bedienstete der ZKR betrachtet werden. Der Vertragspartner ist im Fall von Beanstandungen aller Art, die von einem Mitarbeiter gegebenenfalls im Zusammenhang mit der Beschäftigung geltend gemacht werden, allein verantwortlich. Er haftet gegenüber der ZKR für alle gerichtlichen Schritte dieser Art.

Die ZKR kann für Schäden, die dem Auftragnehmer oder seinen Bediensteten aus Anlass der Ausführung des Vertrags entstehen, nicht haftbar gemacht werden, es sei denn die Schäden sind auf schwerwiegendes und vorsätzliches Verschulden der ZKR oder deren Bediensteten zurückzuführen.

Der Auftragnehmer ist zudem für Handlungen, Schäden und Pflichten im Zusammenhang mit Verträgen allein haftbar, die gegebenenfalls mit Subunternehmern geschlossen werden.

Der Auftragnehmer haftet gegenüber der ZKR und ihren Bediensteten, wenn von Dritten oder den Bediensteten des Auftragnehmers aufgrund von Schäden im Zusammenhang mit der Ausführung des Vertrags gerichtliche Schritte eingeleitet werden.

Der Auftragnehmer haftet allein für seine Mitarbeiter.

Der Auftragnehmer haftet gegenüber der ZKR für alle gerichtlichen Schritte oder Zahlungsforderungen auf Grund von oder im Zusammenhang mit der Verwendung von Produkten, Patenten oder Unterlagen, die urheberrechtlich oder im Rahmen sonstiger Rechte am geistigen Eigentum, (die nicht ausdrücklich im Auftrag des Auftragnehmers vorgesehen und von der ZKR akzeptiert worden sind, geschützt sind, sowie allgemein für alle Forderungen Dritter.) Die Auflösung des Vertrags entbindet den Auftragnehmer nicht von den Pflichten im Zusammenhang mit vorliegenden Bestimmungen.

15. Versicherung oder Garantie

Der Auftragnehmer hat die zur Absicherung aller Risiken und Deckung aller Schäden im Zusammenhang mit der Erfüllung des Vertrags erforderlichen Versicherungen abzuschließen. Insbesondere ist von ihm auch der Abschluss von Versicherungen zur allfälligen Deckung von Schäden gegenüber Dritten nachzuweisen. Der Auftragnehmer schließt geeignete Versicherungen ab, um bei Verzug bei der Ausführung, Versagen oder Mängel der Produkte, Arbeiten oder Leistungen die Entschädigungen bezahlen zu können, die er gegebenenfalls an die ZKR zu entrichten hat. Sämtliche Versicherungsverträge sind der ZKR spätestens in dem auf den Vertragsabschluss folgenden Monat in Kopie vorzulegen, (sonst besteht die Gefahr, dass der Vertrag ausgesetzt wird).

Der Auftragnehmer kann an Stelle einer Versicherung eine auf erste Aufforderung zu erfüllende Garantie erteilen. Die Erteilung einer Garantie auf erste Aufforderung bedeutet, dass der Auftragnehmer eine Bank oder ein sonstiges Kreditinstitut benennt, das sich verpflichtet, die Garantiesumme auszuführen, sobald ein entsprechender Antrag der ZKR an das Kreditinstitut gerichtet wird, ohne dass diesbezüglich eine Nichterfüllungsklausel geltend gemacht werden kann.

Für die Entschädigungszahlungen bei Verzug, Versagen oder Mängel der Produkte, Arbeiten oder Leistungen kann der Auftragnehmer bei Auftragssummen unter 50 000 Euro inkl. Steuern von diesen Bedingungen ganz oder teilweise befreit werden.

16. Sonstige Gewährleistungen

Der Auftragnehmer gewährleistet, dass die gelieferten Arbeiten, Lieferungen und Leistungen allen Anforderungen aus den Vertragsunterlagen entsprechen.

Der Auftragnehmer sichert der ZKR eine vertragliche Garantie über zwei Jahre zu. Diese Garantie erstreckt sich auf die Zuverlässigkeit und die Qualität der gelieferten Leistungen sowie den ordnungsgemäßen Betrieb aller Auftragskomponenten.

Für den Auftragnehmer handelt es sich hierbei um eine Erfolgspflicht. Er verpflichtet sich, während des Garantiezeitraums allfällige Mängel unentgeltlich zu reparieren und die mangelhaften Leistungen zu korrigieren.

Die oben genannte Garantie beginnt mit dem Datum der Abnahme durch die ZKR nach Ende des Probelaufs.

17. Ablauf der Arbeiten, Fristen für die Ausführung und Tests

Bei Arbeiten mit einem Wert von über 50 000 Euro inkl. Steuern legt der Auftragnehmer der ZKR einen Plan für die Ausführung des Auftrags vor. Er informiert die ZKR fortlaufend über den Fortschritt der Arbeiten. Einmal pro Monat ist ein Sachstandsbericht vorzulegen. Die ZKR kann von sich aus die Einberufung regelmäßiger Sitzungen verlangen, um die Arbeiten verfolgen zu können.

Für die Ausführung gelten die Terminvorgaben aus der Zuschlagsurkunde.

Der Auftragnehmer macht der ZKR Mitteilung vom Abschluss der Arbeiten. Die ZKR prüft die ausgeführten Arbeiten, Lieferungen oder Leistungen. Diese Prüfung erfolgt auf deren Übereinstimmung mit den Auflagen aus den Technischen Anforderungen oder aus den anderen Vertragsunterlagen. Auf Antrag einer der Parteien wird kontradiktorisch ein vorläufiges Abnahmeprotokoll erstellt.

18. Herkunft der Geräte und Software

Die Herkunft der verwendeten Geräte und Software richtet sich nach den Vorgaben aus den Technischen Anforderungen oder aus den anderen Vertragsunterlagen.

Die Herkunft wird vom Auftragnehmer präzise angegeben.

Es dürfen nur zertifizierte Geräte eingesetzt werden.

19. Unterlagen

Der Auftragnehmer legt die gesamte technische Dokumentation vor, die zum Verständnis und zur Verwendung der ausgeführten oder gelieferten Produkte, Materialien oder Anlagen und Software erforderlich ist, vor. Die ZKR bescheinigt den Erhalt der betreffenden Unterlagen.

Werden nicht alle erforderlichen Unterlagen ausgehändigt, kann die ZKR einen Abzug an der Zahlung vornehmen. Die Höhe des Abzugs bestimmt sich anteilig zum Umfang der nicht vorgelegten Unterlagen (und beträgt maximal 5% der Auftragssumme).

20. Normen

Technische Normen, auf die gegebenenfalls Bezug genommen wird, müssen in sämtlichen Mitgliedstaaten der ZKR anerkannt sein.

Sofern in allen Mitgliedstaaten der ZKR anerkannte Normen nicht vorhanden sind, ist auf in Frankreich anerkannte technische Normen zurückzugreifen.

21. Eigentumsrechte

a) **Rechte am geistigen Eigentum**

Sofern schriftlich und formal nichts anderes vereinbart ist, gehen vorbehaltlich des Bestehens entsprechender Rechte vor Abschluss des Vertrags sämtliche Rechte am geistigen Eigentum und alle sonstigen ausschließlichen Rechte an jeder im Rahmen der Erfüllung des vorliegenden Vertrags konzipierten, erarbeiteten oder montierten Komponente ins ausschließliche Eigentum der ZKR über.

Die ZKR kann Komponenten, die vom Auftragnehmer zur Ausführung des Produkts oder der Leistung entwickelt wurden, das bzw. die Gegenstand eines Vertrages sind, und die aufgrund der Bestimmungen des Vertrages in ihr Eigentum übergegangen sind, uneingeschränkt und vorbehaltlos nutzen, reproduzieren und abtreten.

Für diejenigen Komponenten des Produkts (Geräte, Software usw.), die diesem nicht eigen sind, für die der Auftragnehmer jedoch das Nutzungsrecht erworben hat, oder die vom Auftragnehmer außerhalb der Ausführung des Produkts entwickelt wurden, erwirbt die ZKR lediglich ein Nutzungsrecht unter nachstehenden Bedingungen. Der Auftragnehmer sorgt dafür, dass die ZKR mithilfe des betreffenden Nutzungsrechts (an Patenten, Lizenzen usw.) das Produkt, das Gegenstand des Vertrags ist, vollumfänglich und dauerhaft nutzen kann.

Erwirbt die ZKR aufgrund der vorgenannten Bestimmungen das Eigentum an Erfindungen nicht, die im Zusammenhang mit der Ausführung des Auftrags entstanden sind, entwickelt wurden oder genutzt werden, ist dies im Angebot auszuführen und in der zwischen der ZKR und dem Auftragnehmer abzuschließenden Zuschlagsurkunde festzuhalten.

Der Auftragnehmer ist in jedem Fall verpflichtet, der ZKR das im Rahmen der Ausführung des Auftrags erworbene Know-how unabhängig davon zur Kenntnis zu bringen, ob dafür ein Patent angemeldet wurde.

Verwendet der Auftragnehmer geschützte Komponenten gleich welcher Art, ist von ihm, ohne dass dadurch der ZKR andere als die im Auftrag ausdrücklich genannten Kosten entstehen, von den Eigentümern des gewerblichen Eigentumsrechts oder anderer ausschließlicher Rechte die entsprechende Genehmigungen zur Nutzung, zur Anpassung oder zur Bekanntgabe der betreffenden Komponenten einzuholen und der ZKR der Nachweis für die betreffenden Genehmigungen vorzulegen.

Der Auftragnehmer hält die ZKR schadlos vor Reklamationen Dritter aufgrund der Nutzung von Komponenten, einschließlich Software, des zu erstellenden Produkts oder der zu erbringenden Leistung, für die Rechte am geistigen Eigentum oder sonstige ausschließliche Rechte bestehen. Die oben genannten Verpflichtungen bestehen nach Vertragsende fort.

Der Auftragnehmer verbürgt sich gegenüber der ZKR für Ansprüche aller Art im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Rechte am geistigen Eigentum im Rahmen der Erfüllung des vorliegenden Vertrags.

b) Rechte am materiellen Eigentum

Die im Rahmen der Vertragsausführung ausgeführten Produkte, Ausrüstungen und Anlagen gehen, vorbehaltlich ausdrücklicher anderslautender Bestimmungen der Zuschlagsurkunde, nach Maßgabe der entsprechenden Regelungen in das volle und uneingeschränkte Eigentum der ZKR über. Der komplette Übergang erfolgt bei Inbetriebnahme der gesamten Ausrüstung.

22. Verzug bei der Ausführung und Mängel

Der Auftragnehmer haftet für Verzug bei der Ausführung, es sei denn der Verzug ist von der ZKR verschuldet oder höherer Gewalt anzulasten. Bei einem dem Auftragnehmer anzulastenden Verzug ist die ZKR berechtigt, folgende Verzugsstrafen geltend zu machen:

- Verzug um 15 Tage 5 %
 - Verzug um 1 Monat 10 %
 - Verzug um 2 Monate 20 %
 - Verzug um mehr als 3 Monate 35 %
- (des Kaufpreises inkl. Steuern)

Diese Beträge können durch die Zuschlagsurkunde abgeändert werden.

Nach der Inbetriebnahme entsteht für die ZKR aufgrund von Mängeln an den Produkten, dem Material oder den Anlagen, die einen Betriebsausfall nach sich ziehen, der Anspruch auf eine in der Zuschlagsurkunde festgesetzte Entschädigung. Besteht ein solcher Anspruch nicht, beläuft sich dieser Betrag auf 1% der Auftragssumme inkl. Steuern pro Tag Betriebsausfall. Bei Betriebsstörungen, die nur einen teilweisen Nutzungsausfall nach sich ziehen, beträgt der Anspruch auf Entschädigung nur einen Teil des oben genannten Betrags und zwar anteilig zum Grad der Nutzungsbeeinträchtigung.

23. Mitarbeiterschulung und technischer Support

Der Auftragnehmer hat gemäß den in den Technischen Anforderungen festgelegten Modalitäten die Schulung der Mitarbeiter zu gewährleisten, die die Produkte, das Material oder die Anlagen anwenden sollen.

Der Auftragnehmer ist ab dem Zeitpunkt der Abnahme der Anlagen 5 Jahre lang verpflichtet, der ZKR auf Anforderung den für eine normale Nutzung der Arbeit, der Lieferung oder der Dienstleistung erforderlichen technischen Support zu gewährleisten. Die diesbezüglichen Dienstleistungen werden im Rahmen des Gesamtpreises für den Auftrag vergütet.

24. Kündigung des Vertrags

I. Die ZKR kann in folgenden Fällen den Vertrag wegen Verschuldens des Auftragnehmers kündigen:

- Der Auftragnehmer bricht den Auftrag ab; der Abbruch erfolgt entweder in Form einer Erklärung des Auftragnehmers oder ergibt sich aus einer Untätigkeit von mehr als drei Monaten, die daran zu erkennen ist, dass keine Informationen über den Fortgang der Arbeiten übermittelt werden;
- Verzug um mehr als drei Monate;
- (nicht genehmigte) Beteiligung von Sub-Unternehmern;
- Versäumnis der Behebung von erheblichen Störungen oder Fehlfunktionen an den Anlagen über mehr als drei Monate;
- erhebliche Behinderungen bei der Nutzung des Produkts oder der Leistung, das bzw. die Gegenstand des Auftrags ist, aufgrund der Vorschriften über die Nutzung von Patenten und Patenten und Lizenzen;
- erhebliche Unzulänglichkeit der Ergebnisse, durch die die normale Nutzung des Produkts oder der Leistung, das bzw. die Gegenstand des Auftrags ist, beeinträchtigt wird;
- betrügerische oder grob gesetzeswidrige Handlungen des Auftragnehmers;
- Konkurs, Liquidation, Zahlungsunfähigkeit des Auftragnehmers oder gerichtliches Vergleichsverfahren gegen den Auftragnehmer;
- für den Auftragnehmer gilt ein Verbot zur Ausübung der betreffenden gewerblichen Tätigkeit;

Die Kündigung des Vertrags ist nach Abmahnung schriftlich zu erklären.

Die ZKR erstellt im Fall einer solchen Kündigung eine abschließende Abrechnung. Dabei ist sie berechtigt, zu Lasten des Auftragnehmers folgende Beträge geltend zu machen:

- Erstattung der Vorauszahlungen;
- Begleichung von Vertragsstrafen;
- Kosten für die erneute Vergabe des Auftrags auf Gefahr und Kosten des Auftragnehmers, bezogen auf den nicht ausgeführten Teil des Auftrags;
- Schäden, die der ZKR aufgrund der Beendigung des Vertrags entstanden sind.

Der Wert der erbrachten und von der ZKR nutzbaren Leistungen ist dem Auftragnehmer anzurechnen.

Die ZKR ist im Fall der Kündigung des Vertrags zudem berechtigt, vom Auftragnehmer die eigentumsrechtliche Übergabe der erbrachten Leistungen und die Vornahme von erhaltenden Maßnahmen aller Art zu verlangen.

Ist mit dem Gegenstand des Auftrags der Einsatz von Patenten verbunden, die Eigentum des Auftragnehmers sind, ist dieser verpflichtet, der ZKR bzw. deren Rechtsnachfolgern trotz der Kündigung des Vertrags die Nutzung der betreffenden Rechte einzuräumen. Ist der Auftragnehmer in Bezug auf die oben genannten Patente nur Inhaber von Nutzungsrechten, ist er verpflichtet, für den Gegenstand des Vertrags eine Unterlizenz zu erteilen oder die notwendige Sorgfalt dafür aufzuwenden, dass der ZKR bzw. deren Rechtsnachfolgern eine entsprechende Unterlizenz erteilt wird.

II. Die ZKR kann den Auftrag auch ohne Verschulden des Auftragnehmers beenden. In diesem Fall ist von ihr eine geeignete Entschädigung zu zahlen, mit der die gesamten Kosten gedeckt werden, für die der Auftragnehmer in Vorleistung getreten ist, sowie der Gewinnausfall, der ihm damit entsteht, jede andere Form der Entschädigung oder der Vertragsstrafe ist dabei allerdings ausgenommen.

25. Zahlungsunfähigkeit, Konkurs oder Liquidation

Wird gegen den Auftragnehmer Konkurs eröffnet, wird sein Unternehmen liquidiert oder wird er zahlungsunfähig, kann die ZKR unbeschadet sonstiger Ansprüche oder Rechtsmittel den Vertrag unverzüglich kündigen. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, der ZKR unverzüglich Mitteilung zu machen, wenn eines der oben genannten Ereignisse eintritt.

26. Sonstige Schwierigkeiten

Stellen sich dem Auftragnehmer bei der Ausführung des Auftrags Schwierigkeiten, ist dies der ZKR unverzüglich mitzuteilen.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, der ZKR jegliche Änderungen in Bezug auf seine Situation mitzuteilen, die im Hinblick auf die Ausführung des Auftrags relevant sind (Änderungen der Rechtsform der Gesellschaft, Veränderungen im Hinblick auf die zuständigen Personen, Ort der Dienststellen usw.).

27. Vorschüsse und Zahlungen

Es besteht die Möglichkeit, in der Zuschlagsurkunde eine Unterscheidung zwischen dem Preis für den Kauf des Produkts oder der Leistung und dem Preis für den Betrieb und die Wartung zu treffen.

Kaufpreis

Einer Zahlung gehen jeweils die zufriedenstellende Realisierung eines Projektabschnitts und dessen formelle Abnahme voraus.

Vorschusszahlungen auf den Kaufpreis sind vor Vertragsabschluss zu vereinbaren und in der Zuschlagsurkunde festzuhalten. Die Vorschusszahlungen dürfen 50% der Vertragssumme nicht überschreiten. Der Restbetrag ist zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Höhe von 25% und nach der endgültigen Annahme ebenfalls in Höhe von 25% zu begleichen.

Preis für Wartungsarbeiten

Der Preis für die Wartung ist in der Zuschlagsurkunde zu vereinbaren.

Die Bezahlung erfolgt per Überweisung auf das vom Auftragnehmer bezeichnete Bankkonto.

Bei Zahlungsverzug der ZKR in Bezug auf die vereinbarten Zahlungssummen ist der Auftragnehmer berechtigt, Verzugszinsen zu erheben. Verzugszinsen fallen (30 Tage) nach dem Eingangsdatum des Auszahlungsantrags unter dem Vorbehalt an, dass der Auszahlungsantrag den vereinbarten Fristen und den oben genannten Regeln entspricht. Der Verzugszinssatz beträgt 4%.

28. Schlussabrechnung

Bei der endgültigen Annahme werden sämtliche Zahlungsanträge und Zahlungen abschließend zusammengestellt.

29. Preis

Die Preise gelten als vollständig und fest. Sie sind zunächst ohne Umsatzsteuer und dann auch inklusive Umsatzsteuer anzugeben. Sie enthalten sämtliche steuerlichen, steuerähnlichen und sonstigen Abgaben, die für die Arbeiten, Lieferungen und Leistungen, die Gegenstand des Vertrags sind, zu entrichten sind. Sie sind pauschal und beinhalten sämtliche Produkte und Dienstleistungen, die Gegenstand des Vertrags sind. Sie sind nicht revidierbar. Preisaufschläge sind nicht zulässig.

Die Preise beinhalten alle Gebühren für Lizenzen und für die Nutzung geistigen Eigentums.

30. Betrieb und Wartung

Der Auftragnehmer kann mit der ZKR einen Vertrag über den Betrieb und die Wartung gemäß den in den Technischen Anforderungen und in der Zuschlagsurkunde bezeichneten Modalitäten abschließen. Für diesen Vertrag gelten diese allgemeinen Vertragsbestimmungen.

31. Beilegung von Streitigkeiten

Das Verfahren, die Funktionsweise und die Entscheidungen der Schiedsinstanz sind in Artikel 29 bis 31 der Verfahrensregeln für Auftragsvergaben durch die ZKR festgelegt.

Kommt es in Bezug auf die Auslegung oder die Ausführung der vertraglichen Verpflichtungen zu Streitigkeiten, bemühen sich die ZKR und der Auftragnehmer nach Möglichkeit um Beilegung auf gutlichem Wege.

Streitigkeiten, die nicht innerhalb von 60 Tagen geregelt werden können, werden auf dem Schiedsweg nach Artikel 28 ff. der Verfahrensregeln für die Auftragsvergabe geregelt.

(Die ZKR kann jedoch per formalem und ausdrücklichem Beschluss auf ihre Befreiung von der Gerichtsbarkeit verzichten. In diesem Fall liegt die Zuständigkeit beim Tribunal de Grande Instance in Straßburg.)

(Die Zusammensetzung des Schiedsgerichts richtet sich nach den Bestimmungen aus Artikel 28 der Verfahrensregeln für Auftragsvergaben durch die ZKR.)

Die Parteien verpflichten sich zur Sorgfalt bei der Erfüllung des Schiedsspruchs. Bei Nichterfüllung sind auf den Schiedsspruch die Regeln anzuwenden, die in dem Staat gelten, auf dessen Hoheitsgebiet er zu erfüllen ist.

PROTOKOLL 22

Revision des Stellenplans des Sekretariats

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf Artikel 7 der Personalordnung,

beschließt die Verabschiedung des geänderten Stellenplans. Dieser Stellenplan ist diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

**Stellenplan des Sekretariats
am 1. Januar 2012**

Regelung	Dienstgrad	Anzahl	Einstufung
Bedienstete nach Artikel 10			
Generalsekretär	A6 – A7	1	1 A7
Stellv. Generalsekretär	A4 – A5	1	1 A5
Chefingenieur	A4 – A5	1	1 A4
Bedienstete nach Artikel 12 (Gesamthaushalt)			
Hauptverwaltungsrat/Rechtsberater	A3 – A4	2	2 A4
Verwaltungsrat	A2 – A3	3	1 A3 – 2 A2
Verwaltungsrat Netzwerk	A1 – A3	1	1 A2
Übersetzer	L1 – L3	3,5	1 L3 – 1,5 L2-1L1
Ökonometriker	A1 – A2	1	1 A1
Direktionsassistent(in)	B2 – B5	6.3	2.8 B5 + 1 B4 + 2.5B2
Dokumentations-/Kommunikations- beauftragte	B2 – B4	1	1 B3
Drucktechniker	C4 – C6	1	1 C6
Reinigungskraft	nicht erfasst	1	
Insgesamt		22.8	

Anmerkung:

Einige Bedienstete arbeiten in Teilzeit, nämlich

- *zwei Direktionsassistentinnen (80 % und 50 %)*
- *eine Übersetzerin (50 %)*

Einige Bedienstete sind Projekten zugeordnet, die aus eigenen Budgets finanziert werden:

- *Der Ökonometriker wird zu 50 % aus dem Marktbeobachtungsbudget finanziert.*
- *Eine Assistentin wird zum Teil aus dem JWG-Haushalt finanziert (47 % von 80 % des Gehalts)*
- *Eine Assistentin wird zu 50 % aus dem CDNI-Haushalt finanziert.*

Diesen Projekten können zu geringeren Teilen weitere Mitglieder des Sekretariats zugeordnet sein.

PROTOKOLL 23

Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission stimmt den Änderungen der Personalordnung zu.

Anlage

„ Artikel 38

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten, ehemalige Bedienstete, die einen in Artikel 11 genannten Dienstposten bekleidet haben, und ihre Rechtsnachfolger können unter Berufung auf die Nichtbeachtung dieser Personalordnung, ihrer Durchführungsvorschriften oder des Dienstvertrags einen Antrag auf Rücknahme oder Änderung einer Einzelentscheidung, insbesondere einer Disziplinarmaßnahme, an den Generalsekretär richten.

Ein in Artikel 12 genannter Bediensteter kann ferner beim Generalsekretär die Änderung einer ihm ungerechtfertigt erscheinenden jährlichen Beurteilung beantragen.

Bevor er über die Beschwerde entscheidet, hört der Generalsekretär den betreffenden Bediensteten an und konsultiert den Vorsitzenden des Personalausschusses. Die Entscheidung ist schriftlich zu erlassen und zu begründen.

Artikel 41

Die Zentralkommission legt in einer Verordnung die Zusammensetzung der Beschwerdekommision, die Verfahren, die Fristen sowie die Voraussetzungen fest, unter denen der betreffende Bedienstete schriftliche oder mündliche Bemerkungen vorbringen, Zeugen benennen und einen Beistand oder Vertreter in Anspruch nehmen kann.

Um Unparteilichkeit und Fairness zu gewährleisten, setzt sich die Beschwerdekommision aus weisungsfreien Personen zusammen, die über juristisches Fachwissen verfügen. Die Ernennung der Kommissionsmitglieder und die möglichen Rechtsbehelfen gegen die Entscheidungen der Beschwerdekommision sind in der obengenannten Beschwerdeprüfungsordnung geregelt.“

PROTOKOLL 24

Änderung der Geschäftsordnung

Beschluss

Die Zentralkommission stimmt den Änderungen der Geschäftsordnung zu.

In Abschnitt 8 wird nach dem ersten Satz des § 41 (4) der folgende Wortlaut eingefügt:

„Eine Dolmetschung in die englische Sprache erfolgt ergänzend zu den anderen Arbeitssprachen, kann die Dolmetschung in diese Sprachen jedoch nicht ersetzen. Sie kann bei folgenden Anlässen in Betracht kommen:

- Sitzungen der gemeinsamen Ausschüsse der ZKR und der EU (JWG);
- Workshops, Runde Tische, Kolloquien oder Kongresse, die sich an eine breitere Öffentlichkeit als die der Mitgliedstaaten richten;
- Sitzungen zur Vorbereitung oder zum Abschluss internationaler Abkommen;
- gemeinsame Sitzungen im Rahmen der zur Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und Schifferdienstbücher geschlossenen Verwaltungsvereinbarungen.“

PROTOKOLL 25

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2011

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2011.

Anlage

Bericht über die Tätigkeit der Zentralkommission im Jahre 2011

I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRALKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2011

Herr VAN KEER, Generalrat bei der Generaldirektion Bilaterale Angelegenheiten, Direktion: Nachbarländer – Grenzüberschreitende Zusammenarbeit – BENELUX beim Föderalen Öffentlichen Dienst Auswärtige Angelegenheiten von Belgien und Leiter der belgischen Delegation, nimmt seit dem 1. Januar 2010 das Amt des Präsidenten der ZKR wahr.

Frau BELLIARD, Staatsrätin, Direktorin der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige und europäische Angelegenheiten der Französischen Republik und Leiterin der französischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2010 das Amt der Vizepräsidentin der ZKR wahr.

Herr Kliche, Bauoberrat beim deutschen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wurde mit Wirkung vom 15. Februar 2011 als Nachfolger des verstorbenen Herrn GEIB zum stellvertretenden Kommissar Deutschlands bei der ZKR ernannt.

Herr WEHRMANN, Unterabteilungsleiter Schifffahrt beim deutschen Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Leiter der deutschen Delegation, wurde mit Wirkung vom Januar 2011 als Nachfolger von Herrn Lingemann, der andere Aufgaben übernommen hat, zum Kommissar Deutschlands bei der ZKR ernannt.

Herr MORIN, Generalingenieur für Brücken, Gewässer und Wälder, Mitglied der zweiten Sektion „Wirtschaft, Verkehr und Netze“ des Generalrats für Umwelt und nachhaltige Entwicklung in Frankreich, wurde mit Wirkung vom 2. Dezember 2011 als Nachfolger von Herrn BORDRY zum Kommissar von Frankreich bei der ZKR ernannt.

Herr BEAURAIN, Leiter des Büros für Binnenschiffsverkehr der Direktion für Verkehrsdienstleistungen des französischen Ministeriums für Umwelt, nachhaltige Entwicklung, Verkehr und Wohnungsbau wurde mit Wirkung vom 2. Dezember 2011 als Nachfolger von Frau DUCHENE zum Kommissar Frankreichs bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ernannt.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2011 folgendermaßen zusammen:

DEUTSCHLAND:

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

BELGIEN:

Kommissare:	Herr VAN KEER, Präsident Herr CROO, Herr RENARD, Frau VANLUCHENE,
Stellvertretende Kommissare:	Herr ADAM, Herr VERSCHUEREN;

FRANKREICH:

Kommissare: Frau BELLIARD, **Vizepräsidentin**
Herr BEURAIN,
Herr JEROME,
Herr MORIN,
Stellvertretende Kommissare: Herr SEGURA,
Herr PIET;

NIEDERLANDE:

Kommissare: Herr HUYSER,
Herr ten BROEKE,
Herr MULLER,
Herr POST,
Stellvertretende Kommissare: Herr MENSINK,
Frau AUGUSTIJN;

SCHWEIZ:

Kommissare: Herr DÜRLER,
Herr FEIERABEND,
Herr HADORN,
Herr STÜCKELBERGER,
Stellvertretende Kommissare: Herr BÜHLER,
Herr REUTLINGER

Das Sekretariat wurde zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär: Herr WOEHLING
Stellvertretender Generalsekretär: Herr VAN DER WERF
Chefingenieur: Herr PAULI

II) TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

1) Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen, Arbeitsgruppen und Rundtischgespräche in der ZKR

a) Die Zentralkommission hielt unter dem Vorsitz von Herrn VAN KEER zwei ordentliche Plenarsitzungen am 27. Mai in Brüssel sowie am 30. November in Straßburg ab.

b) Die Ausschüsse, Ad-hoc-Gruppen und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn RENARD, am 25. Mai in Brüssel;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 21. März und am 4. Oktober in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn VAN KEER, am 30. März in Straßburg, am 25. Mai in Brüssel, am 5. Oktober und 30. November in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE, am 8. Februar in Bonn, Themensitzung in Zusammenarbeit mit dem VBW: „Methodik und Auswirkungen einer Politik der Anlastung der externen Kosten/Infrastrukturkosten an die Binnenschifffahrt“, am 29. März in Straßburg, am 25. Mai in Brüssel, am 5. Oktober und 29. November in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 30. März, am 5. Oktober (informelle Sitzung zur Mannheimer Akte), und am 6. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 14. April und 28. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE, Sondersitzung am 1. März 2011 in Brüssel: Vorbereitung der Sitzung des Ausschusses nach Artikel 19 der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates – 2006/87/EG, am 13. April und 27. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK, am 11. April und 26. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Abfallbeseitigung und Umweltfragen in der Rheinschifffahrt und der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz der Herren TEN BROEKE und STÜCKELBERGER: gemeinsame Sitzung am 3. November (nachmittags) in Straßburg;

der Ständige Technische Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn STÜCKELBERGER, am 14. April und am 3. November (vormittags) in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn FEIERABEND, am 29. März und 6. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss, der Ständige Technische Ausschuss, der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: gemeinsame Sitzung am 29. November in Straßburg;

der Marktbeobachtungsausschuss, unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALESEKRETÄRS, am 5. April in Brüssel;

die Expertenarbeitsgruppe des Gewerbes zur Marktbeobachtung, unter dem Vorsitz des STELLVERTRETENDEN GENERALESEKRETÄRS, am 5. April in Brüssel;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn BAUMANN, vom 8. bis 11. Februar, darunter am 8. Februar: Sitzung zur Fertigstellung der deutschen Fassung des CEVNI, vom 23. bis 26. August: Sitzung zur Fertigstellung der deutschen Fassung des CEVNI, sowie am 22. August;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn Kliche, am 15., 16. März und am 28. Juni in Straßburg, vom 20. bis 22. September in Den Haag und am 5. Dezember in Straßburg;

die gemeinsame Expertengruppe der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der ZKR für die technischen Vorschriften für Binnenschiffe unter dem Vorsitz von Herrn BIERINGER am 16., 17. März und am 29. und 30. Juni in Straßburg, unter dem Vorsitz der Herren THEOLOGITIS und PYTKO am 17. Oktober in Brüssel und unter dem Vorsitz von Herrn BIERINGER am 6. und 7. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn ADAM und Frau BOETTCHER, am 9. und 10. März in Straßburg und, unter dem Vorsitz von Herrn ADAM, am 17. Mai, am 31. August und 1. September in Straßburg sowie vom 17. bis 19. Oktober in Brüssel;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn GRIES, vom 25. bis 27. Januar in Brüssel, am 23., 24. März und am 12. und 13. Mai in Straßburg, am 8. und 9. November in Berlin, und, unter dem Vorsitz von Herrn Feierabend, am 10. November in Berlin: Konferenz der Patentprüfungskommissionen der Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt;

die Ständige Technische Arbeitsgruppe, unter dem Vorsitz von Herrn STUURMAN, am 16. Februar und am 8. September in Straßburg;

das Steuerungskomitee des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGERS, am 2. Februar in Rotterdam und am 15. September in Duisburg;

die Steuerungsarbeitsgruppe des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT), unter dem Vorsitz von Herrn Pöttmann, am 29. März in Rotterdam;

die gemeinsame Arbeitsgruppe mit WP 15/AC2 der UN-ECE (ADN-Sicherheitsausschuss und ADN-Verwaltungsausschuss), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, vom 24. bis 27. Januar und vom 22. bis 25. August in Genf; die informelle Arbeitsgruppe „Fragenkatalog“, unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, vom 22. bis 24. März in Straßburg und am 6. Juni in Bonn, die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“, unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, am 13. Oktober in Braunschweig;

die Gruppe Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), unter dem Vorsitz von Frau CZERWENKA, am 31. März sowie am 5. und 6. September in Straßburg.

Die gemeinsame Gruppe ZKR – EDINNA und PLATINA über Berufsbilder traf sich am 8. Juni in Brüssel und am 2. November in Straßburg.

Am 19. Januar empfing das Sekretariat der ZKR den Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments am Sitz der ZKR. Das Sekretariat nutzte die Gelegenheit, um den Parlamentariern die Tätigkeit der ZKR und verschiedene aktuelle Binnenschifffahrtsthemen vorzustellen.

Die Parlamentarier stellten viele Fragen zur Entwicklung der europäischen Binnenschifffahrt und äußerten den Wunsch, den Kontakt zur ZKR aufrechtzuerhalten.

Am 12. April fand am Sitz der ZKR in Straßburg ein Workshop zu den CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt statt, der die Bestimmung des Umfangs der CO₂-Emissionen der Binnenschifffahrt und Maßnahmen zu deren Reduzierung zum Gegenstand hatte. An diesem Workshop nahmen Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung der wichtigsten Binnenschifffahrtsländer Europas und aus Japan teil. Zu der Frage „Wie sind CO₂-Emissionen zu messen und zu mindern?“ konnten wichtige Antworten geliefert werden. Die vielleicht wichtigste Schlussfolgerung des Workshops dürfte sein, dass die Klimaschutzziele der europäischen Binnenschifffahrt sehr ambitioniert sind, jedoch erreichbar erscheinen.

Am 18. Oktober fand in Brüssel ein 4. Workshop zu River Information Services (RIS) statt. Die ZKR legte im Rahmen dieser Veranstaltung den Entwurf ihrer RIS-Strategie vor und führte mit dem Schifffahrtsgewerbe, den Ausrüstungs- und Anwendungsherstellern wie auch den in der Binnenschifffahrt tätigen Logistikunternehmen ausführliche Diskussionen. Das Schifffahrtsgewerbe begrüßte die Gelegenheit zum Meinungsaustausch und seine Vertreter konnten Bemerkungen und konkrete Ergänzungs- und Verbesserungsvorschläge äußern.

c) Am 9. Mai 2011 fand unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS eine außerordentliche beratende Konferenz statt, deren Hauptgegenstand die Havarie des Tankschiffs Waldhof war. Die turnusmäßige beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 12. Oktober unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

d) Im Rahmen ihrer verstärkten Kooperation setzten die Zentralkommission und die Donaukommission ihre Kontakte und ihren Informationsaustausch fort. Am 15. November fand in Budapest eine gemeinsame Sitzung der beiden Sekretariate statt.

- e) Am 14. Februar fand in Brüssel eine Sitzung zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen der ZKR, vertreten durch den GENERALSEKRETÄR und den STELLVERTRETENDEN GENERALSEKRETÄR, und der GD Move der Europäischen Kommission, vertreten durch Herrn KARAMITSOS, Herrn DIETER, Herrn DE BRITTO PATRICIO-DIAS, Frau DEPRE und Frau SCHLEWING, statt.

Am 6. Mai fand in Brüssel eine Sitzung der gemeinsamen Arbeitsgruppe „Rivers“ der GD TREN und der GD ENV statt, bei der die ZKR durch den TECHNISCHEN VERWALTUNGSRAT vertreten war.

Die RECHTSBERATERIN vertrat die ZKR bei einer Sitzung zu NAIADES am 5. Juli in Brüssel.

- f) Im Rahmen der Kooperation zwischen ZKR und Moselkommission nahm der STELLVERTRETENDE GENERALSEKRETÄR an der Frühjahrsplenartagung am 21. Juni in Bonn und der GENERALSEKRETÄR an der Herbstplenartagung am 1. Dezember in Senningen (Luxemburg) teil.

Außerdem fanden folgende weitere Veranstaltungen statt:

Der TECHNISCHE VERWALTUNGSRAT wirkte bei einem Workshop von AQUAPOL zur Beförderung gefährlicher Stoffe in Binnenschiffen mit, der vom 27. bis 29. September in Mainz stattfand.

Der TECHNISCHE VERWALTUNGSRAT wirkte bei einem Workshop der UN-ECE zum 25. Jahrestag des SANDOZ-Unfalls mit, der am 8. und 9. November in Bonn stattfand.

Der TECHNISCHE VERWALTUNGSRAT wirkte bei einem Workshop des BMVBS zu Stabilitätsaspekten von Tankschiffen mit, der am 27. und 28. April, am 30. Juni und 1. Juli sowie am 4. und 5. Oktober in Bonn stattfand.

Der TECHNISCHE VERWALTUNGSRAT vertrat die ZKR bei der Sitzung über die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den Empfehlungen der UNO zur Beförderung gefährlicher Güter (WP.15/AC.1/HAR), die vom 17. bis 19. Mai in Genf stattfand.

Am 4. Februar und am 2. November fanden in Köln bzw. Straßburg Sitzungen der gemeinsamen Gruppe ZKR-DK-PLATINA-EDINNA-Sozialpartner statt.

Der GENERALSEKRETÄR nahm am Symposium „Die Binnenschifffahrt im Fokus der Verkehrspolitik“ teil, das von PLATINA und dem deutschen Bundesverkehrsministerium am 23. Mai in Berlin veranstaltet wurde.

Er nahm ferner an der Sitzung des Lenkungsausschusses von PLATINA teil, die am 29. Mai in Berlin stattfand.

- 2) Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat unter dem Vorsitz von Herrn EWEN (luxemburgische Delegation) am 16. September in Straßburg zusammen.

- 3) Die im Rahmen des CDNI durchgeführten Tätigkeiten werden künftig in einem gesonderten Bericht erläutert (*siehe CPC (12) 8*) und in den Berichten der ZKR nicht mehr berücksichtigt.

4) Beziehungen zu weiteren internationalen Organisationen

- a) Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener mit Binnenschifffahrts- und Umweltfragen befasster Arbeitsgruppen ; *siehe oben*);

- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden;
- bei den Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums;
- bei der Donaukommission (Plenartagung und Sitzungen der technischen Experten);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR);
- bei der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR);
- beim Internationalen Ständigen Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC);
- bei der Moselkommission (*siehe oben*);
- bei der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR);
- bei „Education in Inland Navigation“ (EDINNA).

b) Die Europäische Kommission wurde in der ordentlichen Frühjahrsplenartagung durch Herrn de BRITTO PATRICIO-DIAS und bei der ordentlichen Herbstplenartagung durch Herrn THEOLOGITIS vertreten.

Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wurde in der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch Frau JAIMURZINA vertreten.

Die Donaukommission wurde in der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch den Generaldirektor des Sekretariats, Herrn VALKAR, vertreten.

Die Moselkommission wurde in der ordentlichen Frühjahrs- und Herbstplenartagung durch ihre Sekretariatsleiterin, Frau BRUCKNER, vertreten.

Die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins wurde in der ordentlichen Herbstplenartagung durch Herrn VAN DE WETERING vertreten.

III) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2011 folgende Mitglieder an:

als Richter:

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

als stellvertretende Richter:

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

Gerichtskanzlerin: Frau TOURNAYE

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Herrn BALL am 17. März und unter dem Vorsitz von Frau GEBHARDT und Herrn BALL am 2. Dezember in Straßburg und fällte in letzter Instanz zwei zivil- und drei strafrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 26

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 27

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 29 November 2012, in Straßburg, statt.
