



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2015
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2015-I)**

Rotterdam, den 3. Juni 2015

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (15) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2015

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2015-I)

Rotterdam, den 3. Juni 2015

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1 : Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
Protokoll 2 : Zusammensetzung der Berufungskammer	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 3 : Einrichtung und Arbeitsweise des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt – CESNI	1
Protokoll 4 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	8
Protokoll 5 : Jubiläumsveranstaltungen	8
Protokoll 6 : Rechtsfragen	8
III. Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen	
Protokoll 7 : Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art und der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein durch eine definitive Änderung.....	8
Protokoll 8 : Fortführung der Arbeiten im Hinblick auf den in der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vorgesehenen Standard mit einer Kontrollliste für das Bunkern von Flüssigerdgas und die Ergänzung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	31
IV. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 9 : Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	31
V. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 10 : Änderungen der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	53
Protokoll 11 : Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	69
Protokoll 12 : Anerkennung der Streckenzeugnisse von Drittstaaten – Änderung der Verwaltungsvereinbarung im Bereich der Schiffsführer- und Radarzeugnisse mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich	72

	Seite
VI. Schifffahrtsregeln	
Protokoll 13 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, 10.01 und 11.02 bis 11.05)	75
Protokoll 14 : Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Ankern und Benutzung von Ankerpfählen (§ 7.03)	76
Protokoll 15 : Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) § 1.06 Benutzung der Wasserstraße § 11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge § 11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge und endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05.....	80
Protokoll 16 : Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art § 4.07 – Inland AIS und Inland ECDIS, § 12.01 – Meldepflicht und Anlage 12 – Verzeichnisse der Fahrzeug- und Verbandsarten	89
 VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 17 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	98
 VIII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen	
Protokoll 18 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen	99
 IX. Der Rhein als Schifffahrtsstraße	
Protokoll 19 : Entnahmebauwerk des geplanten Polders Elzmündung (Rhein-km 261,250).....	99
Protokoll 20 : Sanierung der Autobahnbrücke Speyer (Rhein-km 403,180)	105
Protokoll 21 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2014-I-18).....	110
Protokoll 22 : 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 2014 (2014-I-19)	115
 X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	
Protokoll 23 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften	118

	Seite
XI. Haushalt und Verwaltung	
Protokoll 24 : Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2015	193
Protokoll 25 : Ernennung des Rechnungsprüfers	193
Protokoll 26 : Anhebung der Schwellenwerte für Auftragsvergaben (Artikel 1 der Verfahrensregeln).....	193
Protokoll 27 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2014	195
XII. Verschiedenes	
Protokoll 28 : Pressemitteilung	204
Protokoll 29 : Termin der nächsten Sitzung.....	204

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2015 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag der Berufungskammer,

ernennt Frau Bente BRAAT zum Gerichtskanzler der Berufungskammer.

Dieser Beschluss wird ab dem 1. Juli 2015 wirksam.

PROTOKOLL 3

Einrichtung und Arbeitsweise des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt – CESNI

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR),

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

- a) die Sicherheit der Schifffahrt und den Umweltschutz im Bereich des Binnenschiffsverkehrs zu verstärken,
- b) die Beschäftigung in der Binnenschifffahrt zu fördern und das Gewerbe attraktiver zu gestalten, und
- c) die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern,

in der Erwägung, dass es daher zweckmäßig erscheint, einen mit der entsprechenden Sachkunde und geografischen Repräsentativität ausgestatteten Ausschuss mit der Ausarbeitung gemeinsamer Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union zu beauftragen, auf die jedes Regelwerk im Bereich der Binnenschifffahrt mit dem Ziel einer einheitlichen Anwendung verweisen kann,

in der Erwägung, dass es wichtig ist, die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der ZKR und der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die im Bereich der Binnenschifffahrt tätigen internationalen Organisationen (namentlich die Europäische Union) und nichtstaatlichen Organisationen mit internationalem Charakter in die Arbeiten dieses Ausschusses einzubeziehen,

unter Bezugnahme auf die am 22. Mai 2013 in Brüssel unterzeichnete Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Generalsekretär der ZKR und dem Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission,

unter Bezugnahme auf die Begründung des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG vom 10. September 2013, die den Willen der Europäischen Kommission zur Einrichtung dieses Ausschusses bezeugt,

beschließt, einen Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (im Folgenden „Ausschuss“) einzurichten,

verpflichtet sich, die vom Ausschuss erarbeiteten Standards beim Erlass ihrer Regelwerke zu berücksichtigen,

erlässt die folgende Geschäftsordnung für den Ausschuss,

erklärt, dass Artikel 44 ter der Revidierten Rheinschifffahrtsakte auf diesen Ausschuss keine Anwendung findet,

beauftragt den Generalsekretär, die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses zu treffen und insbesondere die Sekretariatsgeschäfte dieses Ausschusses zu führen,

beabsichtigt, bis spätestens Ende 2017 eine Bewertung der Arbeitsweise des Ausschusses und der damit verbundenen Verfahren durchzuführen.

Dieser Beschluss tritt unmittelbar in Kraft.

Anlage

Anlage zu Beschluss 3

Geschäftsordnung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt – CESNI

Artikel 1

Aufgaben

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (im Folgenden „Ausschuss“) wird bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“) eingerichtet. Artikel 44 ter der Revidierten Rheinschifffahrtsakte findet auf diesen Ausschuss keine Anwendung. Seine Aufgaben bestehen insbesondere darin,

- in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, technische Standards zu erlassen, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der Europäischen Union (im Folgenden „EU“) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können;
- über die einheitliche Auslegung und Anwendung dieser Standards, die Modalitäten der Anwendung und Durchführung der entsprechenden Verfahren, die Verfahren für den Informationsaustausch und die Überwachungsmechanismen zwischen den Mitgliedstaaten zu beraten;
- über Abweichungen und Gleichwertigkeiten in Bezug auf die technischen Vorschriften für ein bestimmtes Fahrzeug zu beraten;
- über wichtige Themen der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes und anderer Bereiche der Binnenschifffahrt zu beraten.

Artikel 2

Zusammensetzung

1. Der Ausschuss setzt sich aus Sachverständigen der Mitgliedstaaten der ZKR und der EU zusammen. Die Mitgliedstaaten der ZKR und der EU (im Folgenden „Mitglieder“) nehmen mit Stimmrecht teil, wobei jeder Staat über eine Stimme verfügt.
2. Die EU, die von der Europäischen Kommission vertreten wird, und Vertreter internationaler Organisationen, deren Aufgaben sich auf die betroffenen Bereiche erstrecken, können an den Arbeiten des Ausschusses ohne Stimmrecht teilnehmen.
3. Folgende Sachverständige können an den Arbeiten des Ausschusses als Beobachter ohne Stimmrecht teilnehmen:
 - a) Vertreter der vom Ausschuss zugelassenen nichtstaatlichen Organisationen mit internationalem Charakter;
 - b) Vertreter von Staaten, die nicht Mitglieder der ZKR oder der EU sind, auf Einladung des Ausschusses;
 - c) Vertreter von Klassifikationsgesellschaften, auf Einladung des Ausschusses;
 - d) einzelne Sachverständige zu bestimmten Fragestellungen, auf Einladung des Ausschusses.

Artikel 3

Vorsitz

1. Der Ausschuss wählt seinen Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden aus den Reihen der Sachverständigen seiner Mitglieder.
2. Der Vorsitz und der stellvertretende Vorsitz werden für eine Amtsdauer von jeweils zwei Jahren wahrgenommen.
3. Ist der Vorsitzende verhindert oder das Amt vakant, übernimmt den Vorsitz der stellvertretende Vorsitzende. Ist bei einer bestimmten Sitzung sowohl der Vorsitzende als auch der stellvertretende Vorsitzende abwesend, wählt der Ausschuss den Vorsitzenden der betreffenden Sitzung aus den Reihen der anwesenden Mitglieder.

Artikel 4

Sekretariat

Das Sekretariat der ZKR hat folgende Aufgaben:

- die Vorbereitung der Sitzungen des Ausschusses und die Gewährleistung des reibungslosen Ablaufs;
- die bedarfsgerechte Bereitstellung von Untersuchungen, Analysen, vorbereitenden Studien und Folgenabschätzungen;
- das Führen einer Liste der in Artikel 2 bezeichneten Vertreter der Mitglieder und Beobachter;
- die logistische Unterstützung bei der Abhaltung von Sitzungen des Ausschusses und seiner Arbeitsgruppen, einschließlich der Übersetzung von Dokumenten und der Bereitstellung von Dolmetschdiensten in die bzw. den Arbeitssprachen des Ausschusses;
- den Betrieb einer eigenen Internetseite, die Informationen zum Ausschuss bereithält;
- die Ausführung aller sonstigen Aufgaben, die erforderlich sind, um einen reibungslosen Betrieb des Ausschusses zu gewährleisten.

Artikel 5

Sitzungen

1. Das Sekretariat beruft den Ausschuss auf Aufforderung des Vorsitzenden mindestens einmal jährlich, auf Beschluss des Ausschusses auch häufiger, ein.
2. Auf Antrag von mindestens fünf Mitgliedern beruft der Vorsitzende eine außerordentliche Sitzung ein.
3. Der Ausschuss kann beschließen, nur in Anwesenheit der Vertreter der Mitglieder und der durch die Europäische Kommission vertretenen EU sowie der in Artikel 2 Absatz 2 bezeichneten Vertreter internationaler Organisationen zu tagen.
4. Der Ausschuss tritt üblicherweise in Straßburg zusammen. Er kann auch an anderen Orten tagen, wenn ein Mitglied oder eine andere Institution anbietet, die Sitzung auszurichten.
5. Den Mitgliedern und den in Artikel 2 Absatz 3 Buchstaben a, b und d bezeichneten Beobachtern werden die Auslagen für die Teilnahme an Sitzungen des Ausschusses oder seiner Arbeitsgruppen gemäß den Vorschriften der Europäischen Kommission im Rahmen und Umfang der in Artikel 11 Absatz 1 bezeichneten Finanzierungsvereinbarung erstattet.

Artikel 6

Arbeitsprogramm

Der Ausschuss beschließt sein Arbeitsprogramm für einen mehrjährigen Zeitraum auf der Grundlage eines vom Sekretariat der ZKR und der zuständigen Direktion der Europäischen Kommission erarbeiteten Vorschlags für strategische Leitlinien. Das Arbeitsprogramm beschreibt die durchzuführenden Arbeiten und enthält allgemeine Angaben zu den Umsetzungsfristen, der Organisation der Aktivitäten und den zur Durchführung der Arbeiten notwendigen Mitteln. Es legt die Prioritäten fest und schlägt den Bedarf an Untersuchungen, Analysen, vorbereitenden Studien und Folgenabschätzungen vor.

Artikel 7

Arbeitssprachen

Die Arbeitssprachen des Ausschusses sind Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch.

Artikel 8

Arbeitsgruppen

Der Ausschuss kann ständige oder nichtständige Arbeitsgruppen einsetzen, soweit er dies für die Durchführung seines mehrjährigen Arbeitsprogramms als notwendig erachtet.

Artikel 9

Beschlussfassung

1. Der Ausschuss nimmt die Standards durch einstimmigen Beschluss der in der Sitzung anwesenden Mitglieder an.
2. Der Ausschuss bemüht sich, Entscheidungen darüber, ob Standardentwürfe zur Annahme auf die Tagesordnung gesetzt werden sollen, im Konsens zu treffen. Kommt ein Konsens nicht zustande, entscheidet der Ausschuss über diese Angelegenheit mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der in der Sitzung anwesenden Mitglieder.
3. Über andere als die in Absatz 1 und 2 bezeichneten Angelegenheiten entscheidet der Ausschuss mit einfacher Mehrheit der Stimmen der in der Sitzung anwesenden Mitglieder.

Artikel 10

Veröffentlichung der Standards

1. Jede Version eines Standards wird vom Generalsekretär der ZKR mit einer einheitlichen Referenznummer versehen, registriert und in geeigneter Form in den Arbeitssprachen des Ausschusses veröffentlicht.
2. Der Ausschuss schlägt zu jeder Version eines Standards einen Termin für dessen Inkrafttreten vor, um eine möglichst gleichzeitige Anwendung auf dem Rhein und dem gesamten Binnenwasserstraßennetz der EU sicherzustellen.

3. Der Generalsekretär der ZKR stellt jede Version eines angenommenen Standards den Mitgliedern, der zuständigen Direktion der Europäischen Kommission und den internationalen Organisationen mit Rechtsetzungsbefugnissen zusammen mit dem empfohlenen Termin für ihr Inkrafttreten zu. Die angenommenen Standards werden auf der Internetseite des Ausschusses veröffentlicht.
4. Die Annahme von Standards durch den Ausschuss präjudiziert in keiner Weise deren Umsetzung durch die ZKR, die EU, die Mitgliedstaaten der ZKR oder die Mitgliedstaaten der EU, die frei entscheiden können, ob sie in ihren Regelwerken auf diese Standards verweisen oder nicht. Die angenommenen Standards sind *per se* nicht bindend.

Artikel 11

Finanzierung der Arbeit des Ausschusses

1. Die für den ordnungsgemäßen Betrieb des Ausschusses notwendigen Mittel werden in einer mehrjährigen Finanzierungsvereinbarung zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission festgelegt.
2. Der Generalsekretär der ZKR setzt die Aktivitäten des Ausschusses ganz oder teilweise aus, wenn keine ausreichenden EU-Mittel zur Verfügung stehen, und unterrichtet den Ausschuss, die ZKR und die Europäische Kommission gegebenenfalls über seine Entscheidung.

Artikel 12

Änderung der Geschäftsordnung des Ausschusses und Erlass interner Vorschriften

1. Die ZKR konsultiert den Ausschuss zu etwaigen Änderungen dieser Geschäftsordnung, die sie zu beschließen beabsichtigt.
 2. Der Ausschuss kann auf Vorschlag des Sekretariats im Einklang mit dieser Geschäftsordnung interne Vorschriften erlassen.
-

**Protokollerklärung der deutschen Delegation nach § 15 Absatz 1
der Geschäftsordnung der ZKR hinsichtlich des Beschlusses 3**

Deutschland begrüßt im Grundsatz die Errichtung von CESNI. Das nunmehr vorgesehene EU-Koordinierungsverfahren wird jedoch als zu kompliziert angesehen und aus rechtlichen Erwägungen abgelehnt. Deutschland ist nicht der Ansicht, dass der Ausschuss CESNI eine internationale Organisation und damit ein „Gremium“ im Sinne des Artikels 218 Absatz 9 AEUV darstellt. CESNI ist kein Ausschuss der ZKR und damit auch nicht Bestandteil einer internationalen Organisation. Es fehlt darüber hinaus an einem Gründungsbeschluss mehrerer Parteien, durch den CESNI als eigenständige internationale Organisation errichtet wurde. Die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Generalsekretär der ZKR und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission vom 22. Mai 2013 kann hierfür nicht herangezogen werden. Gleiches gilt für den heute gefassten Beschluss, der lediglich den internen Willensbildungsprozess innerhalb der ZKR widerspiegelt. CESNI ist vielmehr ein Gremium sui generis und ähnelt aufgrund seiner Zusammensetzung einer Ratsarbeitsgruppe, da neben den EU-Mitgliedstaaten nur noch die Schweiz als einziges Nicht-EU-Mitglied stimmberechtigt ist. Aus diesem Gesichtspunkt ist die Festlegung eines endgültigen EU-Standpunkts vor oder während noch laufender Entscheidungsprozesse innerhalb des Ausschusses CESNI nicht angezeigt.

Deutschland hält es darüber hinaus für unangemessen, dass alle EU-Mitgliedstaaten im Wege der EU-Koordinierung über das Abstimmungsverhalten von vier EU-Mitgliedern entscheiden, noch dazu im Bereich Binnenschifffahrt, der für viele Mitgliedstaaten nicht von Bedeutung ist. Es besteht die Gefahr, dass EU-Mitgliedstaaten bei der EU-Koordinierung mitwirken, obwohl sie vom Anwendungsbereich europäischer Regelwerke in der Binnenschifffahrt ausgenommen werden wollen, welche noch dazu durch CESNI wesentlich geprägt werden (z.B. Anwendungsbereich der Neufassung der technischen Richtlinie 2006/87/EG). Auch besteht im Rahmen der ZKR im Gegensatz zu anderen internationalen Organisationen wie der IMO oder der ICAO nicht die Gefahr, dass die EU-Mitgliedstaaten überstimmt werden können oder EU-Interessen nicht angemessen berücksichtigt werden. Die EU-Kommission macht ihren maßgeblichen Einfluss bei der Erstellung des Arbeitsprogrammes von CESNI geltend und ist damit an der Entscheidung darüber beteiligt, welche Themen mit welcher Zielrichtung in CESNI behandelt werden.

Aus diesen Gründen ist eine Zustimmung Deutschlands zu dem vorgesehenen Konzept nicht möglich. Um jedoch einen Stillstand der Rechtspflege zu verhindern, hat sich Deutschland zur Stimmenthaltung entschieden.

PROTOKOLL 4

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Jubiläumsveranstaltungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Rechtsfragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art und der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein durch eine definitive Änderung

1. Die europäische Binnenschifffahrt nutzt derzeit fast ausschließlich Gasöl als Brennstoff. Die Europäische Union (EU) wie auch die Mitgliedsstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) streben an, in der Binnenschifffahrt alternative Brennstoffe einzuführen ähnlich den anderen Verkehrsträgern. In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas – LNG) als bestgeeignet für die Binnenschifffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung grundsätzlich umwelt- und klimafreundlich erfolgt. Im vorliegenden Beschluss ist unter Flüssigerdgas (LNG) Erdgas zu verstehen, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161 °C verflüssigt wird.
2. Die ZKR unterstützt die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Brennstoff für die Binnenschifffahrt. In ihrer Vision 2018 postuliert sie: „Innovationen zugunsten alternativer Kraftstoffe und Energien, insbesondere von Flüssigerdgas (LNG), wurden unter Betrachtung der Sicherheitsbedingungen gefördert.“
3. Die Nutzung von Erdgas (zum Beispiel in Form von Flüssigerdgas (LNG)) als Brennstoff ist mit höheren Sicherheitsrisiken verbunden als die Nutzung von Gasöl, weshalb die Nutzung jeglicher Form von Erdgas wie auch anderer Brennstoffe mit einem Flammpunkt von 55 °C und darunter derzeit in der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt grundsätzlich verboten ist. Um festzustellen, ob eine sichere Nutzung möglich ist, hat die ZKR zu Versuchszwecken und unter umfangreichen technischen und betrieblichen Auflagen auf 15 Schiffen die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) befristet zugestanden. Dazu wurden diesen Schiffen Empfehlungen nach § 2.19 Nr. 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) erteilt. Derzeit sind 5 dieser 15 Schiffe in Fahrt. Die regelmäßig von den Betreibern dieser Schiffe vorzulegenden Erfahrungsberichte lassen den Schluss zu, dass bei der Beachtung besonderer Anforderungen an den Bau und den Betrieb der Schiffe sowie die Ausbildung ihrer Besatzung eine sichere Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Binnenschifffahrt möglich ist.

4. Dementsprechend hat die ZKR entschieden, ihre Verordnungen so zu ändern, dass künftig bei Einhaltung bestimmter Anforderungen die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff in der Rheinschiffahrt zulässig sein soll. Hingegen wird die ZKR die Nutzung möglicher anderer alternativer Kraftstoffe erst zu einem späteren Zeitpunkt beraten, um die Arbeiten zur Änderung der Verordnungen im Hinblick auf die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) möglichst schnell abschließen zu können.
5. Aufgrund der technischen Komplexität der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) und der weitreichenden Auswirkungen für die Binnenschiffahrt ist es nach Ansicht der ZKR geboten, das Schifffahrtsgewerbe und technische Experten, die mit der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) bereits Erfahrung haben, intensiv in die Arbeiten einzubinden. Bei der Ausarbeitung der Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) nutzte die ZKR die Expertise einer vom europäischen Forschungsprojekt „LNG Masterplan for Rhine, Main, Danube“ unterstützten Expertengruppe. An der Ausarbeitung der Ergänzung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) wirkten sowohl Schulungseinrichtungen als auch erfahrene Vertreter des Schifffahrtsgewerbes mit. Bei den besonders umfangreichen und komplexen Ergänzungen der RheinSchUO konnte die ZKR auf die von der niederländischen Delegation eingesetzte Expertengruppe zu den technischen Vorschriften für Flüssigerdgas (LNG) zurückgreifen. Zudem wurden die Vorschläge zur Änderung der Verordnungen in einem fortgeschrittenen Stadium im Rahmen einer Anhörung Vertretern betroffener Wirtschaftsverbände sowie Sachverständigen von Behörden, Klassifikationsgesellschaften und anderen Institutionen vorgestellt. Die Teilnehmer der Anhörung waren mit den Vorschlägen grundsätzlich einverstanden. Ihre darüber hinausgehenden Anmerkungen haben die zuständigen Gremien der ZKR in den nachfolgenden Entscheidungsverfahren berücksichtigt.
6. Die niederländische Delegation hat in ihrem Auftrag erstellte Folgenabschätzungen der vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen der Verordnungen der ZKR vorgelegt. Diese Abschätzungen sehen die Umsetzung der Vorschläge grundsätzlich positiv.
7. Die RheinSchPV soll insbesondere um Vorschriften
 - zur Kennzeichnung von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) nutzen,
 - zur Durchfahrt von Schleusen mit Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) nutzen,
 - zur Wache und Aufsicht,
 - zum Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)ergänzt werden. Die Vorschriften zum Bunkern fordern das Ausfüllen einer Prüfliste. Diese Prüfliste wird derzeit erarbeitet und ist soweit wie möglich identisch mit der Prüfliste, die für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) in Seehäfen entwickelt wurde. Es ist vorgesehen, diese Prüfliste im Oktober 2015 als Standard der ZKR in den Sprachen der Rheinschiffahrt und in Englisch zu publizieren. Auch eine gesonderte Meldepflicht für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, ist vorgesehen. Die Vorschriften dazu sind in dem gesonderten Beschluss der ZKR über die Neufassung des § 12.01 RheinSchPV „Meldepflicht“ aufgenommen.
8. In die RheinSchPersV soll ein neues Kapitel 4a „Ergänzende Bestimmungen über die Sachkunde der Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“ eingefügt werden. Dieses Kapitel enthält insbesondere Vorschriften,
 - die bestimmen, dass der Schiffsführer und die am Bunkervorgang beteiligten Besatzungsmitglieder der Sachkundepflicht unterworfen sind, die durch eine Bescheinigung nachzuweisen ist und
 - die die Inhalte von Lehrgängen und Prüfungen festlegen.
9. Die RheinSchUO wird um ein Kapitel 8b mit Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden und eine Anlage T zu Flüssigerdgas (LNG) ergänzt werden. Die dazu notwendigen Arbeiten sind weit fortgeschritten, wegen ihrer besonderen Komplexität jedoch noch nicht abgeschlossen.

10. Die Änderungen der RheinSchUO können erst im Herbst 2015 beschlossen werden. Dennoch ist es sinnvoll, dass die ZKR bereits jetzt die Änderungen der RheinSchPV und der RheinSchPersV beschließt, da schon einige Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, auf Basis von Empfehlungen in Fahrt sind und in den nächsten Monaten deren Zahl noch zunehmen wird.
11. Es ist zu erwarten, dass in den kommenden Jahren die Zahl der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, zunehmen wird. Dies wird es ermöglichen, weitergehende Erfahrungen zu sammeln und bei Bedarf die Verordnungen der ZKR daran anzupassen. Die Ergänzung der RheinSchPV soll zeitnah erfolgen, da in diesem Bereich derzeit eine Regelungslücke besteht, die zeitnah geschlossen werden soll. Die Ausbildung der Besatzungsmitglieder wurde bei den Empfehlungen nach der RheinSchUO berücksichtigt, so dass hier keine Regelungslücke besteht und eine Vorlaufzeit von einem Jahr ermöglicht wird, dass Gewerbe und Ausbildungsstätten sich auf die Änderung einstellen können.
12. Die Europäische Kommission hat mitgeteilt, dass sie die Arbeiten der ZKR zur Schaffung eines rechtlichen Rahmens zur Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) in der Binnenschifffahrt begrüßt und zudem beabsichtigt, die Änderungen und Ergänzungen der Verordnungen der ZKR soweit rechtlich möglich in die entsprechenden europäischen Regelwerke zu übernehmen.
13. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß der Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) und die von der niederländischen Delegation durchgeführten Folgenabschätzungen dargelegt.

I. Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Anlage 1 des vorliegenden Beschlusses enthält die Änderung der RheinSchPV durch Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen. Denn diese Fahrzeuge stellen aufgrund der Art des Brennstoffes ein spezifisches Risiko dar. Um ein gleichwertiges Sicherheitsniveau wie bei mit Gasöl angetriebenen Fahrzeugen zu gewährleisten, wurden für die Schifffahrt auf dem Rhein eigene Vorschriften für den Betrieb von Fahrzeugen erarbeitet, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es sind Alternativen für mehrere der in Anhang 1 vorgeschlagenen Änderungen der RheinSchPV denkbar.

Für das Kennzeichen gäbe es unterschiedliche Varianten. Das Kennzeichen „LNG“ könnte auf den Brennstofftanks angebracht werden. Aber das ist keine zufriedenstellende Lösung denn die Brennstofftanks können sich auch unter Deck befinden. Im Übrigen könnte die Buchstabenhöhe erheblich größer als die vorgesehenen 20 cm sein (in einer Größenordnung von 1 Meter). Außerdem geht es bei dieser Kennzeichnung darum, die Personen, die an Bord kommen müssen, darüber zu informieren, dass dieses Fahrzeug Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt. Mit Blick auf diese Zielsetzung ist eine Größe des Kennzeichens von 1 Meter daher zu groß geraten. Bei einer so auffälligen Kennzeichnung bestünde darüber hinaus die Gefahr, bei den Anwohnern der Wasserstraße unbegründet Befürchtungen hervorzurufen, wie bereits festzustellen war. Derartige Ängste bestehen nicht, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die gefährliche Güter befördern.

Es wäre möglich vorzuschreiben, dass Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) nutzen, nicht gemeinsam mit Fahrgastschiffen geschleust werden. Diese Vorschrift besteht für Fahrzeuge, die Gefahrgut befördern, gemäß § 6.28 in der aktuellen Fassung der RheinSchPV. Diese Möglichkeit wurde von der Expertengruppe bei der Erstellung dieser Vorschriften diskutiert. Sie gelangte zur Schlussfolgerung, dass bei entsprechenden Vorkehrungen zur Vermeidung von LNG-Freisetzung während der Schleusendurchfahrt die Fahrzeuge mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff gemeinsam mit anderen Fahrzeugen geschleust werden können, ohne dadurch das Sicherheitsniveau zu verringern.

Es wäre ebenso denkbar, auf die erforderliche Wache an Bord eines stillliegenden Fahrzeugs mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff zu verzichten. Eine Alternative wäre nach Maßgabe des aktuellen Wortlauts von § 7.08 der RheinSchPV eine Aufsicht vorzuschreiben. Diese Alternative wurde abgelehnt, da bei Druckerhöhungen im Brennstofftank das Überdruckventil Erdgas in die Atmosphäre freisetzen würde. Zum einen müssen derartige Freisetzungen vermieden werden, denn das Erdgas besteht hauptsächlich aus Methan, einem klimaschädlichen Treibhausgas. Zum anderen kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei fehlerhaftem Betrieb des Überdruckventils oder des LNG-Systems Risiken für Mensch und Umwelt oder für das Fahrzeug selbst entstehen. Daher hat die Expertengruppe die Anwesenheit einer Wache an Bord empfohlen. Eine Aufsicht ist hingegen dann möglich, sofern mehrere Bedingungen erfüllt sind: wenn kein Flüssigerdgas (LNG) verbraucht wird und wenn die LNG Daten aus der Ferne abgelesen werden. Die Expertengruppe ist zu der Auffassung gekommen, dass eine Wache an Bord nicht notwendig ist, wenn die Aufsicht von einer Person durchgeführt wird, die in der Lage ist, im Bedarfsfall schnell einzugreifen.

Die Nummern 7 und 9 der in Anlage 1 vorgeschlagenen Änderung legen in den neuen §§ 8.11 und 15.07 der RheinSchPV Vorschriften für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) fest. Einige dieser Vorschriften werden in die Prüfliste für das Bunkern übernommen. Die Alternative bestünde also darin, keine Vorschriften für das Bunkern in der RheinSchPV vorzusehen. Die Expertengruppe hat jedoch darauf hingewiesen, dass in einer Risikobetrachtung der Bunkervorgang den kritischsten Moment darstellt. Daher wurden die wichtigsten Vorschriften für die Sicherheit des Betriebs in die RheinSchPV aufgenommen, selbst wenn sie ebenfalls Eingang in die Prüfliste für das Bunkern finden könnten. So wurde auch für die Umweltvorschriften bei der Annahme des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt verfahren.

Folgen dieser Änderungen

Die in Anlage 1 vorgeschlagene Änderung betrifft mehrere Paragraphen der derzeitigen Fassung der RheinSchPV. Außerdem werden auch neue Paragraphen eingefügt.

Nr. 2 der Änderung ergänzt den aktuellen Wortlaut von § 1.01 durch eine Definition der bei den Fahrzeugen mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff zur Anwendung kommenden Konzepten.

Die Nr. 3 der Änderung stellt auf eine Vervollständigung der in § 1.10 vorgesehenen Liste der an Bord mitzuführenden Dokumente ab, insbesondere geht es um die notwendigen Urkunden und Unterlagen. Die Neufassung fordert, dass sich ein Betriebshandbuch und eine Sicherheitsrolle an Bord befinden. Diese beiden Dokumente ermöglichen der Besatzung einerseits den ordnungsgemäßen Betrieb und Unterhalt eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt und sie weisen andererseits der Besatzung bestimmte Aufgaben im Falle eines Brandes oder Unfalls zu. Da im Übrigen der Betrieb derartiger Fahrzeuge ganz spezifische Risiken aufweist, führt die Änderung die Verpflichtung ein, an Bord besondere Nachweise mitzuführen, die die Sachkunde des Schiffsführers und der bei den Bunkerverfahren beteiligten Besatzungsmitglieder belegen.

Bei der Nr. 4 der Änderung handelt es sich um einen neuen § 2.06, der ein Kennzeichen für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) nutzen, vorschreibt. Denn bei Unfällen ist es wichtig, dass die Rettungskräfte bei ihrem Einsatz auf dem Fahrzeug sofort feststellen können, dass es sich um ein Fahrzeug handelt, das Flüssigerdgas (LNG) nutzt. Daher sieht Nr. 4 der Änderung vor, dass diese Fahrzeuge mit einem Kennzeichen mit der Aufschrift „LNG“ versehen werden, das an einem Ort angebracht werden muss, der bei Betreten des Schiffes gut sichtbar ist. (Diese Aufschrift LNG ist in allen Sprachfassungen gleich.) Dieses Kennzeichen und seine Abmessungen wurden bei der Anhörung der anerkannten Verbände vorgestellt, bei der das Gewerbe vertreten war. Es wurde als ein guter Kompromiss erachtet. Es galt zwischen einer gut sichtbaren Kennzeichnung und einer gewissen Unaufdringlichkeit abzuwägen, um keine unbegründeten Ängste bei den Anwohnern der Wasserstraßen zu schüren. Die Nr. 12 der Änderung bezieht sich auf Anlage 3 der RheinSchPV über die Bezeichnung der Fahrzeuge mit der neuen Kennzeichnung.

§ 6.28 des derzeitigen Wortlauts der RheinSchPV wird ergänzt durch Nr. 5 der Änderung mit den auf die Fahrzeuge mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff anwendbaren Vorschriften bei der Schleusendurchfahrt. Denn bei den Schleusen handelt es sich um eng eingegrenzte Räume und Zündquellen können bei einer gemeinsamen Schleusendurchfahrt etwa mit Fahrgastschiffen nicht ausgeschlossen werden. Es ist daher notwendig, sich vor der Schleusendurchfahrt zu vergewissern, dass es nicht zu Freisetzungen von Erdgas kommen kann, um jegliches Brandrisiko auszuschließen. Eine alleinige Schleusendurchfahrt wurde von der eigens zu diesem Punkt befragten Expertengruppe nicht als notwendig erachtet.

§ 7.08 der derzeit gültigen Fassung der RheinSchPV schreibt für bestimmte Fahrzeuge unter gewissen Bedingungen eine einsatzfähige Wache vor und auf jeden Fall ist eine Aufsicht vorzusehen. Nr. 6 der Änderung weitet diese Vorschriften bezüglich der Wache auf Fahrzeuge aus, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen. Die Aufsicht über diese Fahrzeuge muss von einem Besatzungsmitglied übernommen werden, das über eine Sachkundebescheinigung im Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff verfügt. Wenn jedoch kein Flüssigerdgas (LNG) verbraucht wird (die Freisetzung von Erdgas über das Überdruckventil ist nicht mit Verbrauch gleichzusetzen) und wenn die Daten zum Betrieb des LNG Systems aus der Ferne abgelesen werden, dann ist eine Aufsicht unter der Bedingung ausreichend, dass diese Person in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen.

Laut Aussage der befragten Sachverständigen ist die Bunkerung der Zeitpunkt, der mit dem höchsten Risiko für den Betrieb eines Fahrzeugs mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff behaftet ist. Daher wird in Nr. 7 und Nr. 9 dieser Änderung vorgeschlagen, die RheinSchPV durch zwei neue Paragraphen zu ergänzen, der Vorschriften über die Bunkerung mit Flüssigerdgas (LNG) enthalten. Diese Vorschriften betreffen die Bunkerarbeiten und die Sicherheit des Personals während des Bunkerns. Die Vorschriften über die Sicherheit an Bord wurden in dem neuen § 8.11 zusammengeführt. Die Vorschriften über die Bunkerung finden sich in dem neuen § 15.07. Dieser Paragraph legt die wichtigsten Bedingungen fest, die zur Gewährleistung der Sicherheit bei der Bunkerung erfüllt sein müssen. Der Paragraph sieht insbesondere vor, dass eine Prüfliste für das Bunkern vor Beginn des Bunkerns ausgefüllt wird. Der neue § 15.07 schreibt darüber hinaus vor, dass während des Bunkerns das Fahrzeug zwei Tafeln führt. Eine der Tafeln unterrichtet die anderen Fahrzeuge über das Verbot, in einer Entfernung von unter 10 Metern zu dem LNG-Empfängerschiff still zu liegen. Die andere Tafel bezieht sich auf die Vermeidung von Wellenschlag. Damit können die anderen Fahrzeuge in einer Entfernung von etwa zwanzig Metern zum Bunkerverteiler zwischen dem Empfängerschiff und der Bunkerstelle auf Abstand gehalten werden. Dieser Abstand wurde von der im Rahmen der Erarbeitung dieser Vorschriften konsultierten Expertengruppe empfohlen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf die Änderungen an der RheinSchPV zu verzichten. Allerdings sieht die derzeit gültige Fassung keine besonderen Vorschriften für Fahrzeuge vor, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen. Aus den Folgenabschätzungen geht hervor, dass dieser Brennstoff in Zukunft vermehrt zum Einsatz kommen wird. Die Verwendung von Flüssigerdgas (LNG) ist mit spezifischen Risiken verbunden. Wenn es keine Vorschriften zur Minimierung des Risikos gibt, könnte das hohe Sicherheitsniveau der Rheinschifffahrt gefährdet werden. Außerdem leistet ein solides Regelwerk einen Beitrag zur Außenwirkung des Gewerbes und fördert eine positive Entwicklung der Flüssigerdgas-Technologie. Es scheint der richtige Zeitpunkt gekommen zu sein, um diesbezüglich Vorschriften einzuführen.

Ergebnisse der Folgenabschätzungen über die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

a) Übersicht der Stakeholder

Zu den befragten Stakeholdern gehören die Verbände (EBU, ESO), die Behörden und weitere interessierte Kreise. Diese Interessensvertreter wurden gebeten, sich bei einer am 2. Februar 2015 organisierten Anhörung zu äußern. Im Großen und Ganzen wurde der Entwurf der Vorschriften positiv aufgenommen. Bei der Anhörung wurde vorgebracht, dass es bei den nautischen Vorschriften keine großen Unterschiede zwischen den Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) und denjenigen, die Gasöl nutzen, geben dürfte. Daher sollte das anzubringende Kennzeichen nicht zu groß ausfallen. Das Gewerbe erachtet gesonderte Vorschriften für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) als sinnvoll.

b) Kosten für das Gewerbe

Die Hauptkosten für die Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, entstehen durch die Investition in einen Neubau oder Umbau eines bestehenden Schiffes. Solche Umbaukosten liegen in einer Größenordnung von einer Million Euro. Die zusätzlichen Investitionskosten, die durch die Änderung der RheinSchPV bei den Tafeln entstehen, fallen also kaum ins Gewicht.

Die durch diese Vorschriften entstehenden Kosten fallen hauptsächlich beim Bunkern an: Es muss eine Prüfliste vor der Bunkerung ausgefüllt werden und es besteht während der Bunkervorgänge ein Lade-, Lösch- und Fahrverbot. Die Folgenabschätzung der niederländischen Delegation geht davon aus, dass ein Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) bunkert 4 Stunden länger stillliegt im Vergleich zu einem Fahrzeug, das Gasöl bunkert. Die durchgeführte Folgenabschätzung veranschlagt in der Praxis eine gleichmäßige Aufteilung der 4 Stunden in den Verwaltungsaufwand und in die Zeit für das Bunkern. Dies führt zu einer finanziellen Mehrbelastung zwischen 480 € und 2860 € pro Bunkervorgang je nach Ausführung des Fahrzeugs. Es muss zudem noch berücksichtigt werden, dass aufgrund der aktuellen technologischen Entwicklung die derzeit auf dem Rhein mit Flüssigerdgas (LNG) betriebenen Fahrzeuge 1,5 mal häufiger bunkern müssen als den Fahrzeuge, die Gasöl als Brennstoff nutzen.

Die Anwesenheit einer Wache an Bord während des Stillliegens kann ebenfalls Zusatzkosten verursachen, es sei denn die Wache ist bereits aufgrund einer anderen Verordnung vorgeschrieben (Gefahrguttransport zum Beispiel).

c) Nutzen für das Gewerbe

Für das Gewerbe beruht der Nutzen dieser Vorschriften zur Änderung der RheinSchPV auf der Beibehaltung eines hohen Sicherheitsniveaus der Rheinschifffahrt. Damit wird die Weiterentwicklung einer Technologie angestoßen, die von einem Teil des Gewerbes aktiv gefördert wird.

Grundsätzlich gilt, dass die Bunkerung den Zeitpunkt mit dem höchsten Risiko im Betrieb eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, darstellt. Die Nummern 8 und 9 der Änderung betreffen spezifische Vorschriften für das Bunkern. Vorgesehen ist auch die Verpflichtung zum Ausfüllen einer Prüfliste vor Beginn des Bunkerns. Dadurch kann das Gewerbe Risiken beim Bunkern einfacher identifizieren.

d) Kosten und Nutzen für die öffentliche Hand (und eventuell für den Nutzer)

Gesamtgesellschaftlich betrachtet führt der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) zu einer Verringerung der Schadstoffemissionen (insbesondere von Feinstaub und Stickoxiden) in die Umwelt.

Für die Behörden könnten die Verwaltungskosten ansteigen, weil mehr Fahrzeuge unter die Meldepflicht fallen und Kontrollen der spezifischen Vorschriften notwendig werden. Diese Mehrkosten hängen von der Geschwindigkeit des LNG-Flottenausbaus ab.

Letztlich dienen die Meldepflicht und das Kennzeichen dazu, dass die Behörden und die Rettungskräfte bei Unfällen das Fahrzeug schneller lokalisieren können und sie richtig informiert werden, bevor sie an Bord gehen.

II. Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Anlage 2 des vorliegenden Beschlussentwurfs zielt darauf ab, die RheinSchPersV durch besondere Anforderungen an die Ausbildung der Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, zu ergänzen.

Diese Ergänzung soll dazu beitragen, die Sicherheit und Leichtigkeit der Binnenschifffahrt und die sichere Nutzung von LNG als Brennstoff zu gewährleisten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Alternativen zu verschiedenen Punkten der vorgeschlagenen Änderung wurden analysiert:

- Besatzungsmitglieder:

Bezüglich der der Sachkundepflicht zu unterwerfenden Besatzungsmitglieder wurden drei Alternativen analysiert, aber als unzureichend oder zu weitgehend beurteilt. Als unzureichend wurde die Alternative zurückgewiesen, nach der nur der Schiffsführer einer Sachkundepflicht unterworfen werden soll. Gleiches gilt für die Alternative, wonach neben dem Schiffsführer nur irgendein weiteres Besatzungsmitglied dieser Pflicht unterworfen sein sollte.

Als zu weitgehend wurde die Alternative beurteilt, nach der alle Besatzungsmitglieder, wie bisher in den Empfehlungen nach der RheinSchUO vorgesehen, der Sachkundepflicht unterworfen würden.

- Gültigkeitsdauer

Bezüglich der Gültigkeitsdauer der Bescheinigung über die Sachkunde wurde diese an bereits bestehende Regelwerke (insbesondere RheinSchPersV und ADN) angeglichen. Die bisher in den Empfehlungen nach der RheinSchUO vorgesehene Dauer von 2,5 Jahren wird auf 5 Jahre festgelegt.

- Auffrischungslehrgang / behördliche Verlängerung
Bezüglich der Bedingungen zur Verlängerung der Bescheinigung über die Sachkunde wäre es möglich gewesen,
 - o alle Inhaber einer Bescheinigung zur erneuten Absolvierung des gleichen Lehrgangs mit Prüfung zu verpflichten. Dies hätte zu deutlich strengeren Regeln als den bisher bestehenden Zusatzqualifikationen geführt, ohne dass dies aus Sicherheitsgründen nötig erscheint;
 - o Inhaber einer Bescheinigung, die ausreichend Fahrzeit auf einem Schiff, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, nachweisen können, von der erneuten Lehrgangspflicht zu befreien. Dieser Ansatz sollte insbesondere der auch vom Gewerbe während der Anhörung vom 2. Februar 2015 unterstrichenen Wichtigkeit der Praxiserfahrung Rechnung tragen. Diese Befreiung erschien aber als nicht ausreichend für Inhaber der Bescheinigung, die keine ausreichende Fahrzeit auf einem Schiff, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, nachweisen können;
 - o alle Inhaber zur Absolvierung eines Auffrischungslehrgangs mit Prüfung zu verpflichten. Diese Alternative hätte nicht ermöglicht, Praxiserfahrung zu berücksichtigen.

Folgen dieser Änderungen

§ 4a.01 unterwirft sowohl den Schiffsführer als auch die am Bunkervorgang beteiligten Besatzungsmitglieder der Sachkundepflicht von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen. Der Geltungsbereich umfasst somit sowohl Binnen- und Seeschiffe als auch schwimmende Geräte; Fähren sind ausgenommen. Die Sachkundepflicht der am Bunkervorgang beteiligten Besatzungsmitglieder wird eingeführt, da dieser nach Expertenmeinung mit besonderen Risiken behaftet ist. Weiterhin muss der Schiffsführer alle Besatzungsmitglieder einweisen.

Deshalb sollen neben dem Schiffsführer auch die am Bunkervorgang beteiligten Besatzungsmitglieder der Sachkundepflicht unterworfen werden. Die übrigen Besatzungsmitglieder sind vom Schiffsführer einzuweisen.

Die §§ 4a.02, 4a.04, 9.05 und Anlage E1 legen fest, dass die Sachkunde durch eine Bescheinigung nachzuweisen ist, deren Gültigkeitsdauer fünf Jahre beträgt. Eine Verlängerung ist durch Nachweis ausreichender Fahrzeiten an Bord eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, möglich oder, wenn dies nicht der Fall ist, durch Teilnahme an einem Auffrischungslehrgang. Weiterhin wird ermöglicht, dass bereits geschulte Besatzungsmitglieder, die auf einem Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, gefahren sind, eine behördliche Bescheinigung erhalten, die fünf Jahre gültig ist.

§ 4a.03 und Anlage E2 legen die Beschaffenheit und den Inhalt des Lehrgangs/Auffrischungslehrgangs fest. Besondere Bedeutung wird dem Nachweis erlangter Kompetenzen zugemessen. So wird der Lehrgang sowohl einen theoretischen als auch einen praktischen Teil beinhalten und durch eine Prüfung abzuschließen sein. Die theoretischen Inhalte des Lehrgangs sind darauf ausgerichtet, ausreichendes Grundwissen zu vermitteln, und wurden nach Befragung von Experten entsprechend angepasst. Es wird den Ausbildungsstätten freigestellt, den praktischen Teil an Bord eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, oder an einer dafür geeigneten Landanlage (oder einer Kombination) auszurichten.

§ 4a.05 betrifft die Zuständigkeiten: Die zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten der ZKR werden sowohl Ausbildungsstätten als auch Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge nach einheitlichen Kriterien festlegen. Diese Kriterien werden in den Dienstanweisungen zu finden sein.

Die Ausbildungsstätten sind zuständig für die Organisation der Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge sowie der Prüfungen. Das Ausstellen der Bescheinigungen erfolgt je nach Entscheidung des Mitgliedsstaates direkt durch die Ausbildungsstätte oder die zuständige Behörde.

Die ZKR veröffentlicht elektronisch die Listen der zuständigen Behörden, anerkannten Ausbildungsstätten, Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen bringen würde

Die Verwendung von LNG als Brennstoff ist mit besonderen Gefahren behaftet. Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der Binnenschifffahrt ist auch in hohem Maße von den Fähigkeiten der Besatzung abhängig.

Da es sich um sicherheitsrelevante Fähigkeiten handelt, die wegen der neuen Entwicklungen bei der Besatzung noch nicht vorhanden sind, müssen diese gezielt geschult und geprüft werden.

Indem schon jetzt Rechtssicherheit hergestellt wird, können sich insbesondere das Gewerbe und die Ausbildungsstätten auf diese Änderung einstellen und sind nicht mehr von Einzelfallentscheidungen im Rahmen der Empfehlungen nach der RheinSchUO angewiesen.

Eine *per-se*-Ablehnung der Änderung der RheinSchPersV brächte grundsätzliche Fragen zur weiteren Einführung und Unterstützung des Einsatzes von Flüssigerdgas als Brennstoff mit sich. Erklärter Wille der ZKR ist es jedoch, diese Technologie zu fördern und weiterhin die Sicherheit und Leichtigkeit der Binnenschifffahrt durch Ergänzung der Regelwerke zu gewährleisten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

auf der Grundlage von Kenntnissen und Erfahrungen, die mit der versuchsweisen Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) in der Rheinschifffahrt gewonnen wurden,

nach Anhörung der betroffenen Wirtschaftsverbände sowie von Sachverständigen der anerkannten Klassifikationsgesellschaften und anderer Institutionen,

unter Berücksichtigung einschlägiger Initiativen der Europäischen Union und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Europäischen Kommission,

in dem Wunsch, Innovationen der Binnenschifffahrt durch Anpassung der Verordnungen der ZKR zu fördern,

mit dem Ziel, der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Brennstoff zu ermöglichen,

in dem Bewusstsein, dass Voraussetzung für eine nachhaltige Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) ein vollständiger und verlässlicher rechtlicher Rahmen ist, der das bestehende hohe Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt auch weiterhin gewährleistet,

in der Überzeugung, dass transparente, praxisnahe und verlässliche Regelwerke Investitionen in die Binnenschifffahrt fördern,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

Die Änderung in Anlage 1 gilt vom 1. Dezember 2015 bis zum 30. November 2018.

Die Änderung in Anlage 2 tritt am 1. Juli 2016 in Kraft.

Anlagen

Anlage 1: Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

Anlage 2: Definitive Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein

Anlage 1 zu Protokoll 7

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Den Angaben zu Kapitel 2 wird folgende Angabe angefügt:*

„§ 2.06 : Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

b) *Den Angaben zu Kapitel 8 wird folgende Angabe angefügt:*

„§ 8.11 : Sicherheit an Bord der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

c) *Nach der Angabe zu § 15.06 wird folgende Angabe zu § 15.07 eingefügt:*

„§ 15.07: Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)“.

d) *Die bisherige Angabe zu § 15.07 wird die Angabe zu § 15.08.*

e) *Die bisherige Angabe zu § 15.08 wird die Angabe zu § 15.09.*

2. *Dem § 1.01 werden folgende Buchstaben ad), ae) und af) angefügt:*

« ad) „LNG-System“ sämtliche Teile des Fahrzeugs, die Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas enthalten können, wie Motoren, Brennstofftanks und die Schlauch- und Rohrleitungen für das Bunkern;

ae) „Bunkerbereich“ der Bereich in einem Radius von 20 Metern um den Bunkerverteiler;

af) „Flüssigerdgas (LNG)“ Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161 °C verflüssigt wurde.“

3. § 1.10 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Der Buchstabe ac) wird wie folgt gefasst:

„ac) Entladebescheinigung gemäß § 15.08 Nr. 2,“.

b) Folgende Buchstaben ad) und ae) werden angefügt:

“ad) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bedienungsanleitung und die erforderliche Sicherheitsrolle,

ae) bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Sachkundebescheinigungen für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind.“

4. Dem Kapitel 2 wird folgender § 2.06 angefügt:

„§ 2.06

*Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen
(Anlage 3: Bild 66)*

1. Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, müssen ein Kennzeichen tragen.
2. Das Kennzeichen ist rechteckig mit der Aufschrift „LNG“ in weißen Buchstaben auf rotem Grund und einem weißen Rand von mindestens 5 cm Breite.

Die Länge der langen Seite des Rechtecks muss mindestens 60 cm betragen. Die Höhe der Schriftzeichen muss mindestens 20 cm betragen. Die Breite der Schriftzeichen und die Stärke der Striche müssen der Höhe entsprechen.

3. Das Kennzeichen muss an einer geeigneten und gut sichtbaren Stelle angebracht sein.
4. Das Kennzeichen muss erforderlichenfalls beleuchtet werden, damit es bei Nacht deutlich sichtbar ist.“

5. § 6.28 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 9 wird folgende Nummer 10 eingefügt:

„10. Fahrzeuge und Verbände, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, dürfen nicht in eine Schleuse einfahren, wenn es außerhalb des LNG-Systems zu Freisetzungen von Flüssigerdgas (LNG) kommt oder wenn eine Freisetzung von Flüssigerdgas (LNG) außerhalb des LNG-Systems während der Schleusendurchfahrt zu erwarten ist.“

b) Die bisherigen Nummern 10 bis 12 werden die Nummern 11 bis 13.

6. § 7.08 wird wie folgt gefasst:

„§ 7.08

Wache und Aufsicht

1. Eine einsatzfähige Wache muss sich ständig an Bord aufhalten
 - a) von stillliegenden Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen,
 - b) von stillliegenden Fahrzeugen, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen, und
 - c) von stillliegenden Fahrgastschiffen, auf denen sich Fahrgäste befinden.
2. Die einsatzfähige Wache wird durch ein Mitglied der Besatzung sichergestellt, das
 - a) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe a Inhaber einer Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff ist,
 - b) bei Fahrzeugen nach Nummer 1 Buchstabe b Inhaber einer Sachkundebescheinigung nach § 4.01 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ist.
3. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, ist eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich, wenn
 - a) Flüssigerdgas (LNG) an Bord der Fahrzeuge nicht als Brennstoff verbraucht wird,
 - b) die technischen Daten des LNG-Systems der Fahrzeuge aus der Ferne abgelesen werden und
 - c) die Fahrzeuge von einer Person, die in der Lage ist, im Bedarfsfall rasch einzugreifen, beaufsichtigt werden.
4. An Bord stillliegender Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 führen, ist eine einsatzfähige Wache nicht erforderlich, wenn
 - a) diese in einem Hafenbecken stillliegen und
 - b) die zuständige Behörde, die Fahrzeuge von der Verpflichtung nach Nummer 1 befreien.“

7. Dem Kapitel 8 wird folgender § 8.11 angefügt:

„§ 8.11

Sicherheit an Bord von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

1. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) muss der Schiffsführer des zu bebunkernden Fahrzeugs sich davon vergewissern, dass
 - a) die vorgeschriebenen Mittel zur Brandbekämpfung jederzeit betriebsbereit sind und

- b) die vorgeschriebenen Mittel zur Evakuierung der an Bord des zu bebunkernden Fahrzeugs befindlichen Personen zwischen dem Fahrzeug und dem Kai angebracht sind.
2. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) müssen alle Zugänge von Deck aus und alle Öffnungen von Räumen ins Freie geschlossen sein.
Dies gilt nicht für:
 - a) Ansaugöffnungen von Motoren in Betrieb;
 - b) Lüftungsöffnungen von Maschinenräumen, wenn die Motoren in Betrieb sind;
 - c) Lüftungsöffnungen für Räume mit einer Überdruckanlage und
 - d) Lüftungsöffnungen einer Klimaanlage, wenn diese Öffnungen mit einer Gasspüranlage versehen sind.Zugänge und Öffnungen dürfen nur soweit notwendig für kurze Zeit mit der Genehmigung des Schiffsführers geöffnet werden.
 3. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) hat sich der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass ein Rauchverbot an Bord und im Bunkerbereich eingehalten wird. Dieses Rauchverbot gilt auch für elektronische Zigaretten und ähnliche Geräte. Das Rauchverbot gilt nicht in den Wohnungen und im Steuerhaus, sofern deren Fenster, Türen, Oberlichter und Luken geschlossen sind.
 4. Nach der Bebunkerung mit Flüssigerdgas (LNG) ist eine Lüftung aller von Deck aus zugänglichen Räume erforderlich.“
8. § 15.06 wird wie folgt gefasst:
- „1. Der Schiffsführer hat beim Bunkern von Brenn- und Schmierstoffen dafür zu sorgen, dass
 - a) die zu bunkernde Menge innerhalb des ablesbaren Bereichs der Peileinrichtung liegt,
 - b) bei separater Befüllung der Brennstofftanks, die Absperrventile innerhalb der Verbindungsrohrleitungen der Brennstofftanks geschlossen sind,
 - c) der Bunkervorgang überwacht wird und
 - d) eine der Einrichtungen nach § 8.05 Nr. 10 Buchstabe a der Rheinschiffsuntersuchungsordnung genutzt wird.
 2. Der Schiffsführer hat weiter dafür zu sorgen, dass die für den Bunkervorgang verantwortlichen Personen der Bunkerstelle und des Fahrzeugs vor Beginn des Bunkervorgangs Folgendes festgelegt haben:
 - a) die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Systems nach § 8.05 Nr. 11 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,
 - b) eine Sprechverbindung zwischen Schiff und Bunkerstelle,

- c) die zu bebunkernde Menge je Brennstofftank und die Einfüllleistung, insbesondere im Hinblick auf mögliche Entlüftungsprobleme des Brennstofftanks.
 - d) die Reihenfolge der Befüllungen des Brennstofftanks und
 - e) die Fahrgeschwindigkeit, wenn während der Fahrt gebunkert wird.
3. Der Schiffsführer eines Bunkerbootes darf mit dem Bunkervorgang erst beginnen, wenn die Festlegungen nach Nummer 2 erfolgt sind.“
9. *Nach § 15.06 wird folgender § 15.07 eingefügt:*

„§ 15.07

*Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)
(Anlage 3, Bild 62)*

1. Die in § 15.06 Nr. 1 Buchstabe a und b und Nr. 2 Buchstabe a und e genannten Vorschriften gelten nicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG).
2. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) während der Fahrt, beim Umschlag von Gütern sowie beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen ist nicht gestattet.
3. Das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) darf nur an den von der zuständigen Behörde bekanntgegebenen Stellen erfolgen.
4. Im Bunkerbereich dürfen sich nur Besatzungsmitglieder des zu bebunkernden Fahrzeugs, Mitarbeiter der Bunkerstelle oder Personen aufhalten, die über eine von der zuständigen Behörde erteilte Erlaubnis verfügen.
5. Vor Beginn des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) hat sich der Schiffsführer des zu bebunkernden Fahrzeugs zu vergewissern, dass
 - a) das zu bebunkernde Fahrzeug so festgemacht ist, dass Kabel, insbesondere die elektrischen Kabel, die Erdungskabel und die Schlauchleitungen nicht aufgrund von Zug verformt werden und die Fahrzeuge bei Gefahr rasch losgemacht werden können,
 - b) von ihm oder von einer von ihm beauftragten Person und von der für die Bunkerstelle verantwortlichen Person eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG), durch Fahrzeuge, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, gemäß dem Standard der ZKR ausgefüllt und unterschrieben wurde und alle Fragen in der Prüfliste mit „Ja“ beantwortet sind. Nicht zutreffende Fragen sind zu streichen. Können nicht alle Fragen mit „Ja“ beantwortet werden, ist das Bunkern nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde gestattet,
 - c) alle erforderlichen Genehmigungen vorliegen.

6. Die Prüfliste nach Nummer 5 Buchstabe b muss
 - a) in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden,
 - b) in mindestens einer Sprache vorliegen, die den in Nummer 5 Buchstabe b bezeichneten Personen verständlich ist und
 - c) drei Monate an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden.

7. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG) hat der Schiffsführer ununterbrochen zu vergewissern, dass
 - a) alle Maßnahmen getroffen sind, um das Austreten von Flüssigerdgas (LNG) aus einer Leckage zu verhindern;
 - b) Druck und Temperatur des Brennstofftanks für Flüssigerdgas (LNG) im normalen Betriebszustand bleiben;
 - c) der Füllstand des Brennstofftanks für Flüssigerdgas (LNG) zwischen den zulässigen Niveaus bleibt;
 - d) Maßnahmen getroffen sind, um das zu bebunkernde Fahrzeug von der Bunkerstelle nach der in der Betriebsanleitung vorgesehenen Methode zu erden.

8. Während des Bunkerns von Flüssigerdgas (LNG)
 - a) muss das zu bebunkernde Fahrzeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 eine für andere Fahrzeuge sichtbare Tafel führen, die darauf hinweist, dass das Stillliegen in weniger als 10 m Entfernung gemäß § 3.33 verboten ist. Die Seitenlänge des Quadrats dieser Tafel muss mindestens 60 cm betragen;
 - b) muss das zu bebunkernde Fahrzeug zusätzlich zur Kennzeichnung nach § 2.06 an einer für andere Fahrzeuge sichtbaren Stelle die Tafel A.9 führen, die darauf hinweist, dass Wellenschlag zu vermeiden ist (Anlage 7). Die Abmessung der längsten Seite muss mindestens 60 cm betragen;
 - c) müssen bei Nacht die Tafeln so beleuchtet sein, dass sie auf beiden Seiten des Fahrzeugs deutlich sichtbar sind.



9. Nach dem Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) ist Folgendes erforderlich:
 - a) Vollständige Entleerung der Rohrleitungen für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) bis zum Brennstofftank;
 - b) Schließen der Ventile, Trennen der Schlauchleitungen und der Verbindung zwischen Fahrzeug und Bunkerstelle für Flüssigerdgas (LNG);
 - c) Meldung an die zuständige Behörde, dass das Bunkern abgeschlossen ist.“

10. *Die bisherigen §§ 15.07 und § 15.08 werden die §§ 15.08 und 15.09*

11. *Anlage 3 wird wie folgt geändert:*
 - a) *Die Angabe zu Bild 62 wird wie folgt gefasst:*

„§ 3.33 Verbot des Stillliegens nebeneinander;
§ 15.07 Nr. 8 Buchstabe a Sorgfaltspflicht beim Bunkern von Flüssigerdgas (LNG).“

b) Folgendes Bild 66 wird angefügt:

« NACHTBEZEICHNUNG	Bild	TAGBEZEICHNUNG
	66	

§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen“.

12. In der Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A wird die Angabe zu dem Tafelzeichen A.9 wie folgt gefasst:

„A.9 Vermeidung von Wellenschlag
(§ 6.20 Nr. 1 Buchstabe e und §15.07 Nr. 8 Buchstabe b)“

Anlage 2 zu Protokoll 7

**Definitive Änderung der Verordnung über das Schifffahrtspersonal auf dem Rhein
(RheinSchPersV)**

**Ergänzende Bestimmungen über die Sachkunde der Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen,
die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen (§ 1.01, Kapitel 4a, Anlagen E1 und E2)**

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*
 - a) *Die nachstehend unter Nummer 3 aufgeführten Angaben werden nach Kapitel 4 eingefügt.*
 - b) *Die nachstehend unter Nummer 4 aufgeführten Angaben werden nach § 9.04 eingefügt.*
 - c) *Die nachstehend unter Nummer 5 aufgeführten Angaben werden nach Anlage D8 angefügt.*
 - d) *Die nachstehend unter Nummer 6 aufgeführten Angaben werden nach Anlage E1 angefügt.*
2. *Folgende Nummer 39 wird dem § 1.01 angefügt:*

„39. „Flüssigerdgas (LNG)“ Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161 °C verflüssigt wurde.“

3. *Nach Kapitel 4 wird folgendes Kapitel 4a eingefügt:*

**„KAPITEL 4a
ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN ÜBER DIE SACHKUNDE DER BESATZUNGSMITGLIEDER
VON FAHRZEUGEN, DIE FLÜSSIGERD GAS (LNG) ALS BRENNSTOFF NUTZEN**

§ 4a.01

Sachkunde und Einweisung

1. Der Schiffsführer und am Bunkervorgang beteiligte Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, müssen über Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas als Brennstoff verfügen.
2. Ein Besatzungsmitglied darf seine Tätigkeit an Bord erst aufnehmen, nachdem es vom Schiffsführer in den Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff auf dem betreffenden Fahrzeug, insbesondere bezüglich des Bunkervorgangs, eingewiesen worden ist.

§ 4a.02

Bescheinigung

Die betroffenen Besatzungsmitglieder weisen ihre Sachkunde durch eine Bescheinigung nach dem Muster der Anlage E1 nach.

Die Bescheinigung wird erteilt, wenn der Kandidat die Anforderungen der §§ 4a.03 und 4a.04 erfüllt.

§ 4a.03

Lehrgang und Prüfung

Der Lehrgang zur Sachkunde besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil und wird mit einer Prüfung abgeschlossen.

Der theoretische Teil des Lehrgangs umfasst die in Anlage E2 Teil A aufgeführten Themen.

Der praktische Teil des Lehrgangs betrifft die Umsetzung des theoretischen Wissens in der Praxis an Bord eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, und/oder an einer dafür geeigneten Landanlage. Er umfasst die in Anlage E2 Teil B aufgeführten Themen.

Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Sie umfasst alle in Anlage E2 Teil A und Teil B genannten Themen. Die Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat in jedem der beiden Prüfungsteile ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten unter Beweis gestellt hat.

Der praktische Teil der Prüfung wird an Bord eines Fahrzeugs und/oder an Land abgenommen.

§ 4a.04

Gültigkeit und Verlängerung der Bescheinigung

1. Die Bescheinigung hat eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren.
2. Auf Antrag des Inhabers wird die gültige Bescheinigung nach dem Muster der Anlage E1 von der zuständigen Behörde um fünf Jahre ab Antragstellung verlängert, wenn der Inhaber
 - a) folgende Fahrzeit auf einem Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, nachweisen kann:
 - für die zurückliegenden fünf Jahre mindestens 180 Tage oder
 - für das zurückliegende Jahr mindestens 90 Tage;
 - oder, wenn dies nicht der Fall ist,
 - b) an einem Auffrischungslehrgang mit Prüfung teilnimmt. Für die Inhalte des Auffrischungslehrgangs und der Prüfung gilt § 4a.03 entsprechend, wobei der Lehrgangs- und Prüfungsumfang reduziert wird.

§ 4a.05

Zuständigkeit

Zuständig für die Durchführung von anerkannten Lehrgängen und Auffrischungslehrgängen, für die Abnahme von Prüfungen und für die Ausstellung der Bescheinigungen nach dem Muster der Anlage E1 sind anerkannte Ausbildungsstätten.

Die Anerkennung von Lehrgängen, Auffrischungslehrgängen und Ausbildungsstätten erfolgt durch die zuständigen Behörden aufgrund der von der ZKR festgelegten einheitlichen Kriterien.

Die zuständige Behörde kann sich die Ausstellung oder Verlängerung der Bescheinigungen vorbehalten.

Zuständig für die Verlängerung von Bescheinigungen aufgrund von Fahrzeit ist jede zuständige Behörde.

Die zuständigen Behörden informieren die ZKR über jede Entscheidung über die Anerkennung einer Ausbildungsstätte oder über die Aufhebung oder Suspendierung einer solchen Anerkennung.

Das Verzeichnis der anerkannten Ausbildungsstätten und Lehrgänge wird von der ZKR elektronisch veröffentlicht.“

4. Folgender § 9.05 wird nach dem § 9.04 wie folgt angefügt:

„§ 9.05

Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff

Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die vor dem 1. Juli 2016 mit der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff begonnen haben, erhalten von den zuständigen Behörden eine Bescheinigung gemäß § 4a.02, wenn sie aufgrund einer Empfehlung der ZKR nach § 2.19 der RheinSchUO geschult wurden und mindestens 90 Tage Fahrzeit auf derartigen Schiffen nachweisen können.“

5. Folgende Anlage E1 wird nach der Anlage D8 angefügt:


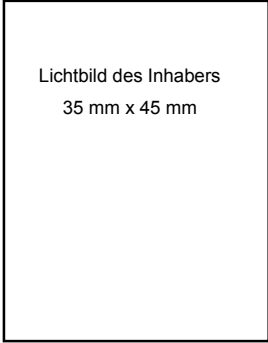

„E: Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

Anlage E1

Muster der Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff

(Format A6 hoch, Farbe: gelb)

verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	<input type="checkbox"/>	Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff Nr.
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	<input type="checkbox"/>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	<input type="checkbox"/>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	<input type="checkbox"/>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	<input type="checkbox"/>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	<input type="checkbox"/>	

<p>Herr Frau (Vor- und Familienname)</p> <p>geboren am/in</p> <p>verfügt über Sachkunde für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff</p> <p>Diese Bescheinigung ist gültig bis</p> <p>..... (Ort und Datum der Ausstellung)</p> <p style="text-align: center;"></p>	<p style="text-align: center;"> Lichtbild des Inhabers 35 mm x 45 mm</p> <p style="text-align: right;">..... Eigenhändige Unterschrift</p> <p>(Aussteller)</p> <p>Im Auftrag..... (Unterschrift) </p>
--	--

»

6. Folgende Anlage E2 wird nach der Anlage E1 angefügt:

„Anlage E2

Programm der Lehrgänge für Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

A. THEORETISCHER TEIL DES LEHRGANGS

Der theoretische Teil des Lehrgangs umfasst folgende Themen:

1. Gesetzgebung

- 1.1 Gesetzgebung in Bezug auf Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen (ADN, RheinSchPV, RheinSchUO, Richtlinie 2006/87/EG und ggf. neue Entwicklungen)
- 1.2 Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft
- 1.3 Relevante Gesetzgebung für Gesundheit und Sicherheit
- 1.4 Relevante lokale Vorschriften und Genehmigungen (insbesondere in den Hafengebieten)

2. Einführung zu Flüssigerdgas (LNG)

- 2.1 Definition für Flüssigerdgas (LNG), kritische Temperaturen, Gefahren im Zusammenhang mit Flüssigerdgas (LNG), atmosphärische Bedingungen
- 2.2 Zusammensetzungen und Eigenschaften von Flüssigerdgas, Qualitätszertifikate für Flüssigerdgas (LNG)
- 2.3 SDBI (Sicherheitsdatenblatt): Physikalische und Produkteigenschaften
- 2.4 Umwelteigenschaften

3. Sicherheit

- 3.1 Gefahren und Risiken
- 3.2 Risikobewertung
- 3.3 Risikomanagement
- 3.4 Sicherheitsrolle an Bord (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen)
- 3.5 Gefährdete Bereiche
- 3.6 Brandschutz
- 3.7 Verwendung von persönlicher Schutzausrüstung

4. Technische Aspekte des LNG-Systems

- 4.1 Allgemeine Anordnung und Betriebshandbuch
- 4.2 Erläuterung der Wirkungsweise von Flüssigerdgas
- 4.3 LNG-Bunkersystem
- 4.4 Bilgenlenzsystem und Auffangschalen
- 4.5 LNG-Behältersystem
- 4.6 Gasaufbereitungssystem
- 4.7 LNG-Leitungssystem
- 4.8 Gasversorgungssystem
- 4.9 Maschinenräume
- 4.10 Belüftungssystem
- 4.11 Temperaturen und Drücke (Lesen eines Druck- und Temperaturverteilungsplans)
- 4.12 Ventile (insbesondere Hauptgasbrennstoffventil)
- 4.13 Überdruckventile
- 4.14 Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme
- 4.15 Alarmer und Gasdetektion

5. Wartung und Prüfung des LNG-Systems

- 5.1 Tägliche Instandhaltung
- 5.2 Wöchentliche Instandhaltung
- 5.3 Regelmäßige wiederkehrende Instandhaltung
- 5.4 Fehler
- 5.5 Dokumentation der Instandhaltungsarbeiten

6. Bunkern von Flüssigerdgas

- 6.1 Kennzeichen gemäß RheinSchPV
- 6.2 Liege- und Festmachbedingungen für das Bunkern
- 6.3 Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)
- 6.4 Gasentleerung und Spülung des LNG-Systems
- 6.5 Einschlägige Prüflisten und Auslieferungszertifikat
- 6.6 Sicherheitsmaßnahmen beim Bunkern und Evakuierungsverfahren

7. Vorbereitung des LNG-Systems für Instandhaltungsarbeiten des Fahrzeugs

- 7.1 Gasentleerung und Spülung des LNG-Systems vor dem Werftaufenthalt
- 7.2 Inertisierung des LNG-Systems
- 7.3 Verfahren zum Entleeren des LNG-Lagertanks
- 7.4 Erste Befüllung des LNG-Lagertanks (Abkühlung)
- 7.5 Inbetriebnahme nach dem Werftaufenthalt

8. Notfallszenarien

- 8.1 Notfallmaßnahmen und Sicherheitsrolle an Bord (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen)
- 8.2 Verschüttung von Flüssigerdgas (LNG) auf dem Deck
- 8.3 Hautkontakt mit Flüssigerdgas (LNG)

- 8.4 Verschüttung von Flüssigerdgas (LNG) in geschlossenen Räumen (z. B. in den Maschinenräumen)
- 8.5 Verschüttung von Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas in den Räumen zwischen den Barrieren (doppelwandiger Tank, doppelwandige Leitung)
- 8.6 Brand in der Nähe des LNG-Lagertanks
- 8.7 Brand in den Maschinenräumen
- 8.8 Spezifische Gefahren beim Transport von Gefahrgütern
- 8.9 Festfahren / Kollision des Fahrzeugs
- 8.10 Notfallmaßnahmen der einsatzfähigen Wache
- 8.11 Notfallmaßnahmen während der Fernüberwachung

B. PRAKTISCHER TEIL DES LEHRGANGS

Der praktische Teil des Lehrgangs umfasst die folgenden Themen:

- 1. Vertrautmachen mit dem Inhalt des Managementsystems des Schiffs, insbesondere der Teile zum LNG-System
- 2. Kontrolle des Sicherheitsbewusstseins und der Verwendung der Sicherheitsausrüstung für Flüssigerdgas (LNG)
- 3. Kontrolle der Kenntnisse der entsprechenden Bordunterlagen (Sicherheitsrolle und Betriebshandbuch)
- 4. Kenntnisse der Ventile (insbesondere Hauptgasbrennstoffventil)
- 5. Kenntnisse der Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme
- 6. Kenntnisse der Verfahren zur Instandhaltung und Kontrolle des LNG-Systems
- 7. Kenntnisse des Bunkerverfahrens und Vertrautmachen mit dem Bunkerverfahren
- 8. Kenntnisse der Instandhaltungsverfahren für Werftaufenthalte
- 9. Kenntnisse zu den Notfallszenarien
- 10. Brandbekämpfung“.

PROTOKOLL 8

Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

Fortführung der Arbeiten im Hinblick auf den in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgesehenen Standard mit einer Kontrollliste für das Bunkern von Flüssigerdgas und die Ergänzung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

bezugnehmend auf ihren Beschluss 2015-I-7, mit dem sie Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein im Hinblick auf die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) beschlossen hat,

mit dem Ziel, so bald wie möglich die noch ausstehenden verordnungsrechtlichen Arbeiten zu Ende zu führen,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, den in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgesehenen Standard mit einer Kontrollliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) im Oktober dieses Jahres zu verabschieden sowie zu publizieren und danach in eigener Kompetenz fortzuschreiben,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, den Vorschlag zur Ergänzung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung um Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, fertigzustellen und anlässlich der Plenartagung im Herbst 2015 zur Beschlussfassung vorzulegen.

PROTOKOLL 9

Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt für das Jahr 2014 und den Ausblick auf 2015.

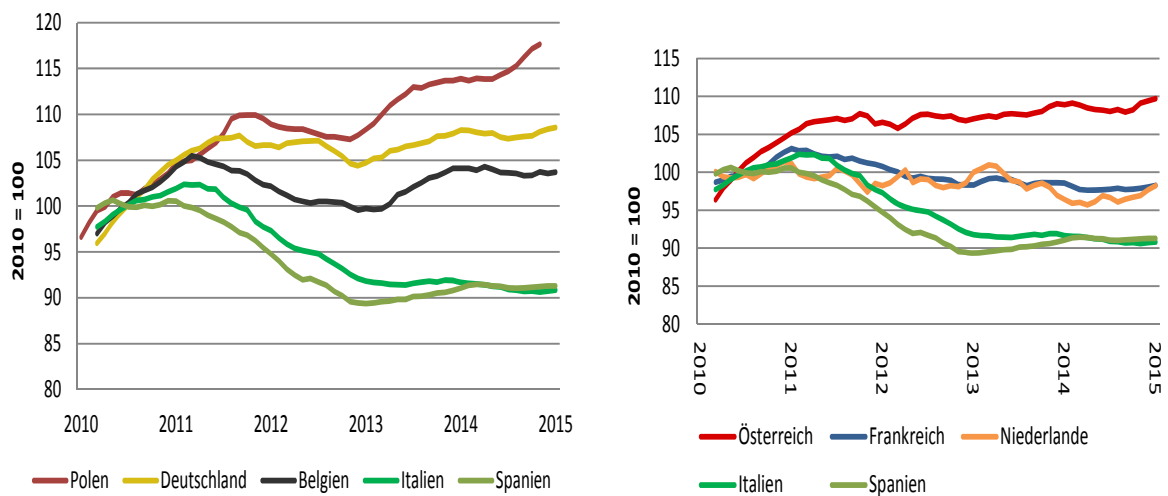
Anlage

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

I. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen, Beförderungsaufkommen und Beförderungsleistung

Die **wirtschaftliche Entwicklung in Europa** verlief im Jahre 2014 sehr schleppend. Merkmale sind eine stagnierende Industrieproduktion und die steigende Arbeitslosigkeit in zahlreichen Euro-Mitgliedsländern. Die Industrieproduktion ist in Frankreich, Italien und in den Niederlanden seit Beginn des Jahres 2010 zurück gegangen (siehe Grafiken unten). Deutschland, Belgien und Österreich verzeichneten eine Steigerung. Die wirtschaftlichen Probleme der südlichen europäischen Länder (Italien, Spanien) sind klar erkennbar.

Abbildungen 1 und 2: Entwicklung der Industrieproduktion in einzelnen europäischen Ländern
(Index 2010 = 100) *



Quelle: Eurostat, Berechnung ZKR. * geglättete Werte (5 monatiger gleitender Mittelwert) der Originaldaten

Als Erklärung für die insgesamt geringe wirtschaftliche Dynamik lassen sich inhärente Ungleichgewichte innerhalb der Eurozone anführen, vor allem das Auseinanderklaffen der Wettbewerbsfähigkeit zwischen Deutschland einerseits, und den südlichen Ländern andererseits. Um die Wettbewerbsfähigkeit in den südlichen Ländern zu verbessern, bedurfte und bedarf es starker Kürzungen im privaten wie im staatlichen Bereich, welche die Konsumnachfrage reduziert haben. Zusätzlich wird die europäische Wirtschaft durch die Schwäche des Wachstums in den BRIC-Staaten belastet.¹

Die Europäische Kommission hat im Februar 2015 ihre Konjunkturprognose für 2015 und 2016 nach unten revidiert. Es wird allerdings weiterhin mit einem Anziehen des Wachstums in 2015 und 2016 gerechnet.

¹ Vgl. hierzu auch: Deutsche Bank Research (2014), Ausblick Deutschland vom 2. Dezember 2014

Tabelle 1: Veränderungsrate des realen BIP in Europa inklusive Prognose für 2015 und 2016

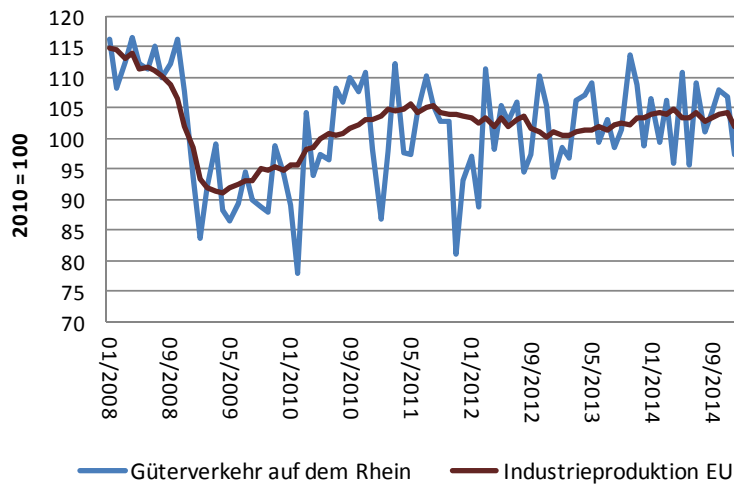
Veränderungsrate (%)	2013	2014	2015	2016
Belgien	0,3	1,0	1,1	1,4
Deutschland	0,1	1,5	1,5	2,0
Frankreich	0,3	0,4	1,0	1,8
Niederlande	-0,7	0,7	1,4	1,7
EU	0,0	1,3	1,7	2,1

Quelle: European Commission (2015), European Economic Forecast Winter 2015

Dass die **Güterbeförderung** im Allgemeinen, und speziell jene auf dem **Rhein**, intensiv mit der Industrieproduktion und damit mit den wirtschaftlichen Problemen im Euroraum verknüpft ist, wird durch folgende Grafik illustriert.² Eine fehlende Dynamik bei der Industrieproduktion verhindert daher eine deutliche Erhöhung der Güterbeförderung auf dem Rhein.

Vor dem Hintergrund der obigen Prognosen ist auch für die Jahre 2015 und 2016 nur mit einem sehr schwachen Anziehen des Güterverkehrs auf dem Rhein zu rechnen.

Abbildung 3: Monatliches Beförderungsaufkommen auf dem traditionellen Rhein und Industrieproduktion in der Europäischen Union (Index 2010 = 100)

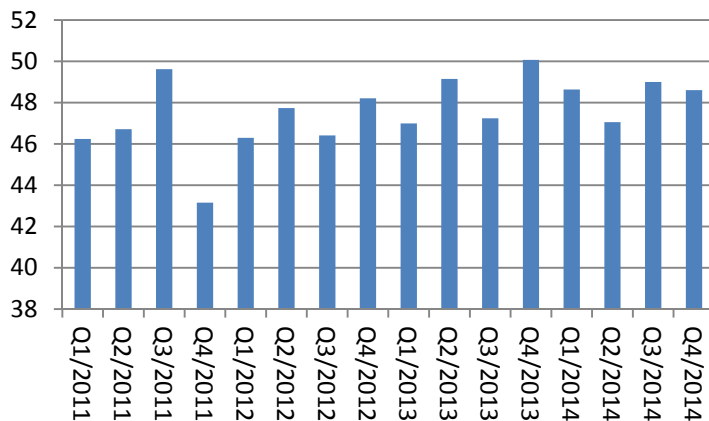


Quelle: Destatis, Eurostat

Insgesamt wurden in 2014 193,3 Mio. t auf dem traditionellen Rhein transportiert, gegenüber 193,4 Mio. t im Vorjahreszeitraum. Somit lässt sich für 2014 von einer Stagnation des Gütertransports sprechen.

² Für die Rheinschifffahrt spielt insbesondere die Industrieproduktion in Deutschland eine wichtige Rolle, angesichts des hohen Anteils, den Rohstoffe für die deutsche Stahl- und Chemie-Industrie an der Güterbeförderung auf dem Rhein haben.

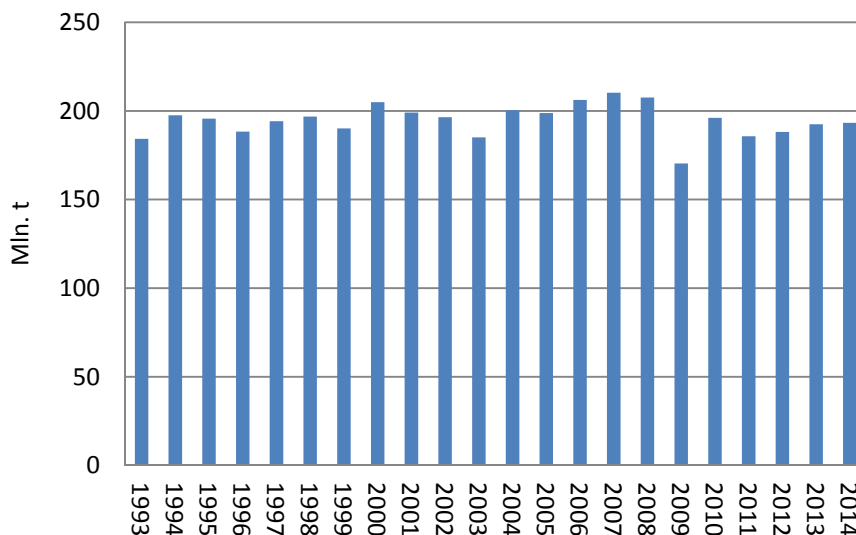
Abb. 4: Güterbeförderung auf dem Rhein nach Quartalen (2011-2014)



Quellen: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

Die folgende Grafik zeigt, dass der Güterverkehr auf dem Rhein auch nach nunmehr sechs Jahren noch nicht wieder an das Vorkrisenniveau des Zeitraums 2005 bis 2008 heran reicht.

Abb. 5: Jährlicher Güterverkehr auf dem Rhein (1994-2014)



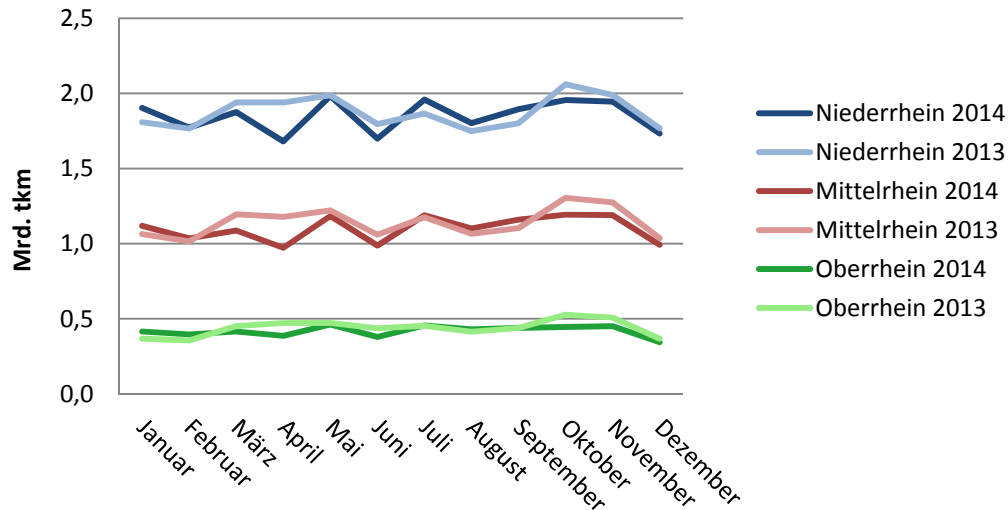
Quelle: destatis und Berechnung ZKR

Die **Beförderungsleistung** belief sich in 2014 auf 40,4 Milliarden tkm. Dies bedeutete einen geringfügigen Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rund 2 %. So lag die Beförderungsleistung in 2013 bei 41,4 Mrd. tkm. Ein schwacher Monat war im Jahre 2014 der April, wie aus der Grafik unten deutlich hervorgeht.

Die drei Abschnitte des traditionellen Rheins tragen ganz unterschiedlich zur gesamten Beförderungsleistung bei. Auf dem Niederrhein wird etwas mehr als die Hälfte der gesamten Beförderungsleistung des traditionellen Rheins erbracht, auf den Mittelrhein entfällt rund ein Drittel, auf den Oberrhein etwa ein Achtel. In absoluten Zahlen gab es in den ersten drei Quartalen 2014 folgende Werte:

- Niederrhein: 22,2 Mrd. tkm
- Mittelrhein: 13,2 Mrd. tkm
- Oberrhein: 5,0 Mrd. tkm
- Gesamter traditioneller Rhein: 40,4 Mrd. tkm

Abb. 6: Verkehrsleistung auf dem traditionellen Rhein nach Rheinabschnitten 2013-2014



Quellen: Berechnung ZKR-Sekretariat nach Daten von destatis

II. Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Landwirtschaftliche Produkte sowie Nahrungs- und Futtermittel

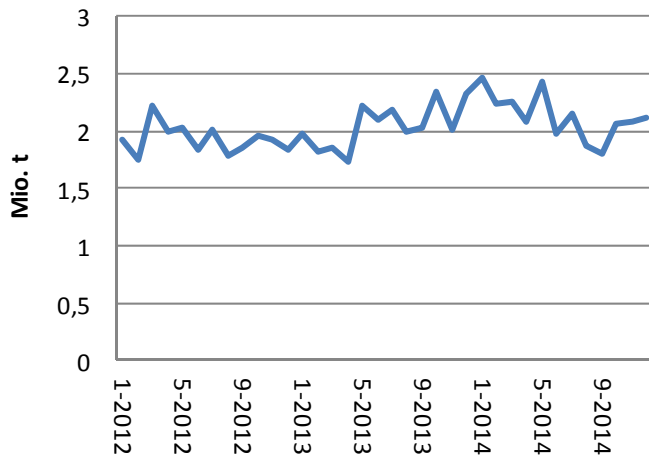
In 2014 wurden auf dem Rhein 12,1 Mio. t an Land- und Forstwirtschaftlichen Erzeugnissen befördert. Dies bedeutete einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 5 %. Besonders im April waren die Beförderungen deutlich geringer als im mehrjährigen Durchschnitt (siehe auch Grafiken zur Beförderungsleistung).

Hingegen erhöhten sich die Transporte von Nahrungs- und Futtermitteln deutlich: von 7,0 Mio. t (2013) auf 7,5 Mio. t (2014). In der Summe beider Segmente ergab sich ein Volumen von 19,1 Mio. t, gegenüber 19,7 Mio. t im Vorjahr.

Erze und Metalle sowie Metallprodukte

Der Erzverkehr auf dem Rhein erhöhte sich von 24,6 Mio. t auf 25,5 Mio. t. Die Beförderung von Metallen und Metallprodukten stieg ähnlich stark, von 10,6 Mio. t auf 11,4 Mio. t. Allerdings war, wie folgende Grafik zeigt, bei den Erzen die Tendenz im Laufe des Jahres zeitweise rückläufig. Eine Erklärung hierfür bilden temporäre Rückgänge in der Stahlproduktion, die durch Sonderfaktoren wie Reparaturen verursacht wurden.

Abb. 7: Monatliche Transporte von Eisenerz auf dem traditionellen Rhein



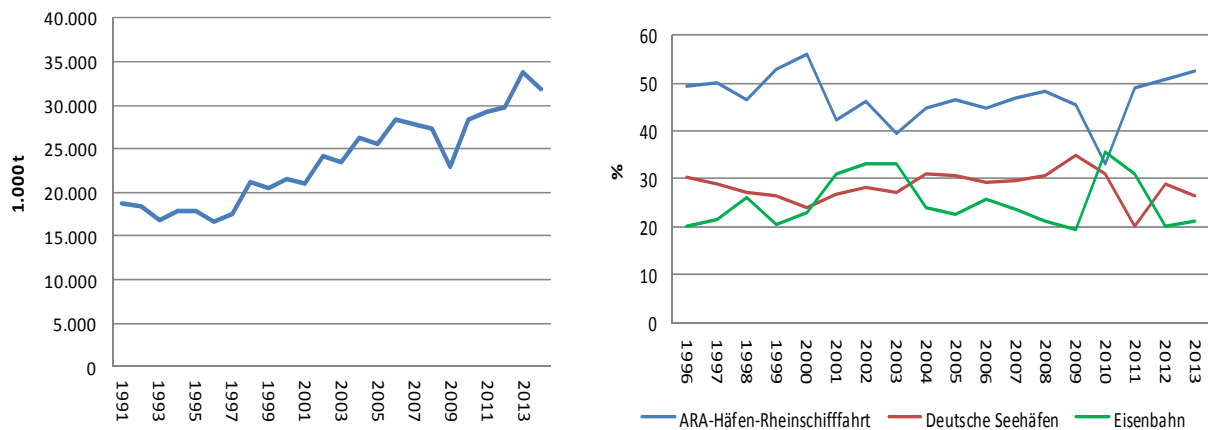
Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

Die Erzeugung von Stahl hat sich in Deutschland gegen Jahresanfang 2015 wieder stabilisiert. Positiv stimmt auch, dass die Auftragseingänge bei Walzstahl im letzten Quartal 2014 um 1,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, und damit das sechste Quartal in Folge, angestiegen sind.³ Der europäische Stahlverband EUROFER rechnet für das Jahr 2015 mit einem Zuwachs des Stahlverbrauchs in Europa um 2,5 %.

Kohle

Die Beförderung von festen Brennstoffen auf dem Rhein steht in engem Zusammenhang mit dem Kohleverbrauch des Energiesektors und der Stahlindustrie. Diese Sektoren decken ihren Kohlebedarf fast ausschließlich durch Importe ab. Deutschland importiert etwa 87 % seines Bedarfs an Steinkohle, Koks- und Brikettkohle.⁴ Die Importkohlemengen erreichen das Land zu mehr als 50 % auf dem Rhein.

Abbildung 8 / 9: Transporte von Kohle auf dem Rhein (1991-2014) und Modal Split bei den deutschen Kohleimporten



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis und des Vereins deutscher Kohleimporteure

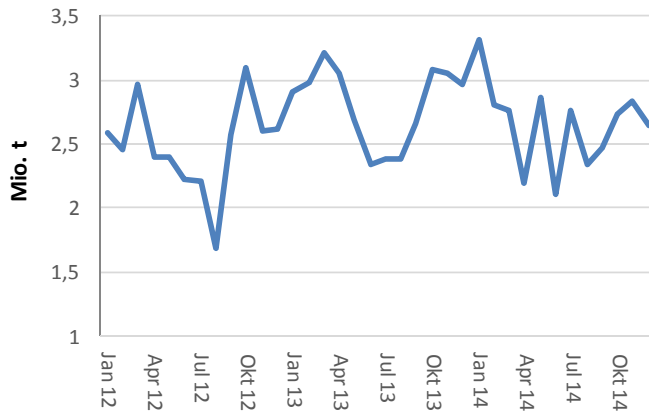
³ Quelle: Deutsche Wirtschaftsvereinigung Stahl

⁴ Quelle: Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2014), Energiestudie 2014 – Reserven, Ressourcen und Verfügbarkeit von Energierohstoffen, S. 12.

Der Verbrauch an Steinkohle in Kraftwerken zur Stromerzeugung ging in Deutschland im Jahre 2014 um 12 % zurück, auf einen Wert von rund 37 Mio. t. Die wesentlichen Gründe hierfür waren der milde Winter sowie der vermehrte Einsatz von regenerativen Energieträgern. Die Stahlindustrie benötigte etwas mehr Kokskohle (17,8 Mio. t; +1%), auf Grund der höheren Stahlproduktion.⁵ Insgesamt wurden in 2014 etwa 56,2 Mio. t Steinkohle verbraucht, und damit 8 % weniger als im Vorjahr.

Diese Entwicklungen führten im Jahr 2014 zu leicht abnehmenden Kohletransporten auf dem Rhein. Die transportierte Menge belief sich auf 31,8 Mio. t, und war damit um fast 2 Millionen Tonnen niedriger als im Vorjahr.

Abbildung 10: Monatliche Beförderung von Steinkohle auf dem traditionellen Rhein



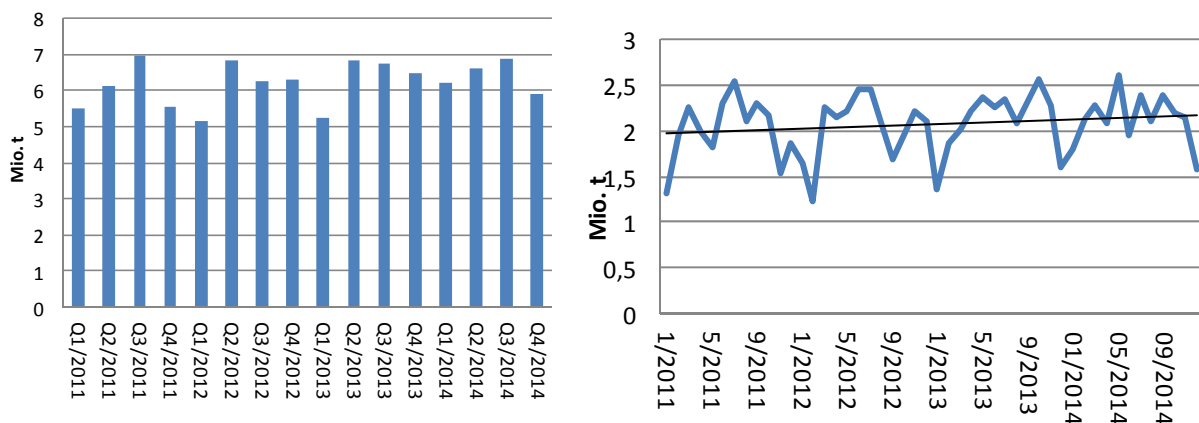
Quelle: Berechnung Sekretariat ZKR nach Daten von destatis

Im Seehafen Rotterdam gab es beim Kohleumschlag im Gesamtjahr 2014 ebenfalls ein leichtes Minus von 1 %, und eine Umschlagsmenge von 30,4 Mio. t.

Sande, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

In diesem Massengut-Segment wurden 19,7 Mio. t befördert, was einen Zuwachs um 5 % gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Der leicht positive Trend der letzten Jahre hat sich damit weiter fortgesetzt.

Abbildung 11 / 12: Beförderung von Sanden, Erden und Baustoffen nach Quartalen (links) und Monaten (rechts) auf dem traditionellen Rhein



Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von destatis

⁵ Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen

Container

Der Containerverkehr konnte hohe Zuwächse verzeichnen. Dies gilt sowohl für die TEU-Mengen, als auch für die Zahl an Containern und – in etwas geringerem Maße - auch für das beförderte Gütergewicht.

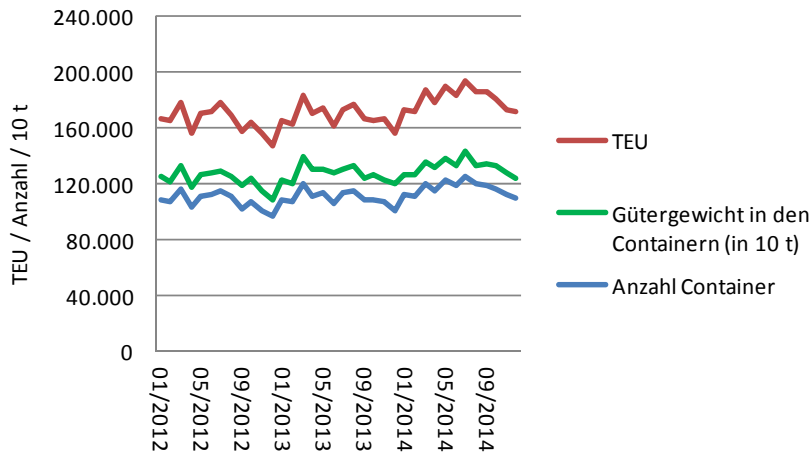
Tabelle 2: Containerverkehr auf dem Rhein in 2013 und 2014

	Anzahl Container	Mio. TEU	In Containern befördertes Gütergewicht (Mio. t)
2013	1,3 Mio.	2,0 Mio.	15,3
2014	1,4 Mio.	2,2 Mio.	15,8
Veränderungsrate (%)	+6,3 %	+7,6 %	+3,8 %

Quelle: Berechnung ZKR nach destatis

Der Containerverkehr erhöhte sich damit im Jahr 2014 noch stärker als in 2013, wobei der Anstieg beim beförderten Gütergewicht dieses Mal etwas schwächer war als bei den TEU und bei der Anzahl. Dennoch stellt die Menge von 15,8 Mio. Tonnen ein beachtliches Plus von 3,8 % gegenüber dem Vorjahr dar.

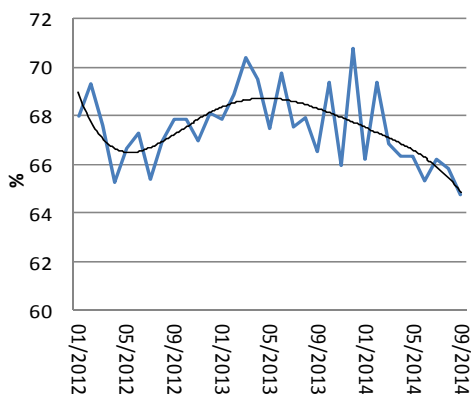
Abbildung 13: Monatlicher Containerverkehr auf dem Rhein(1/2012 – 9/2014)



Quelle: Berechnung ZKR nach destatis

Allerdings ist ein leichter Anstieg des Leercontainer-Anteils zu vermelden. In der Tat zeigt die folgende Abbildung, dass der Anteil der beladenen Container in 2014, wie bereits in 2013, leicht gesunken ist. Er liegt derzeit bei rund 65 %.

Abbildung 14: Anteil beladener TEU an der Gesamtmenge auf dem traditionellen Rhein (in %)



Quelle: Berechnung ZKR

Der Seehafenumschlag von Containern stieg in Rotterdam mit 5,2 % (Gütermenge), bzw. mit 5,8 % (TEU) und mit 5,4 % (Anzahl Container). Insgesamt zeigt sich im gesamten Jahresverlauf ein merklicher Anstieg der Beförderungsnachfrage im Containerbereich, sowohl im Seehandel wie auch in der Binnenschifffahrt.

b) Frachtraten

Das Angebots-Nachfrage-Verhältnis ist, bei nur schwach steigenden Beförderungsmengen, nach wie vor von Überkapazität geprägt.

Im Jahr 2014 gab es daher bei den Frachtraten eine stagnierende bis minimal steigende Entwicklung.

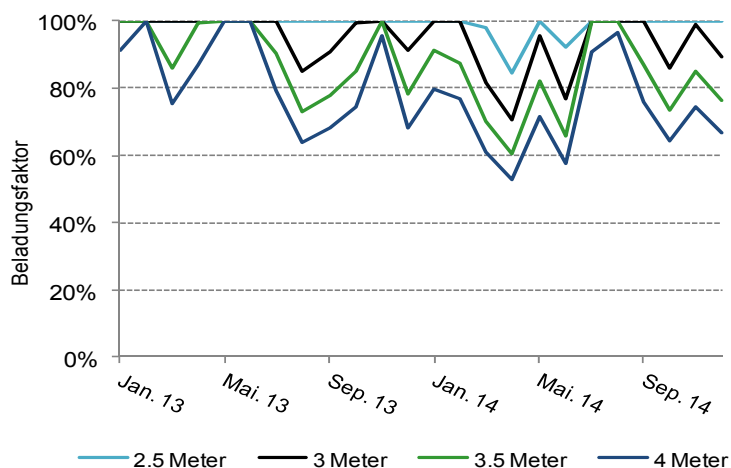
c) Wasserführung

Am *Niederrhein* sind die Pegelstände naturgemäß sehr hoch, sodass im Wesentlichen das ganze Jahr die Ladekapazität fast vollständig ausgeschöpft werden kann. Dies war, gemessen am Pegel in Duisburg-Ruhrort, auch im Jahre 2014 der Fall. Für Schiffe mit einem Tiefgang von 2,5 bis 3 Meter war der maximal mögliche Beladungsgrad bei nahe 100 %. Für Schiffe mit einem Tiefgang von 3,5 bis 4 Meter wich der maximal mögliche Beladungsgrad lediglich im Frühling 2014 von der 100 % Marke etwas ab, und sank temporär auf rund 70 bis 80 %.

In Kaub am *Mittelrhein* entwickelten sich die Pegelwerte im Laufe des zweiten Halbjahres 2014 nach unten. Im Frühling 2014 wurde dann ein relatives Minimum erreicht, wenn man als Referenzzeitraum die Jahre 2012, 2013 und 2014 verwendet.⁶ Entsprechend sank bis zum Frühling 2014 der maximal mögliche Beladungsgrad der Schiffe. Schiffe mit einem Tiefgang von 2,5 Meter konnten ihren Laderaum im April aber noch zu 84 % ausschöpfen, bei Schiffen mit einem höheren Tiefgang war der maximale Beladungsgrad dann niedriger.

Im Sommer 2014 stiegen dann die Pegelwerte deutlich, und es wurden wieder sehr hohe Beladungsgrade für alle Schiffskategorien ermöglicht. Im Herbst 2014 war die Situation in etwa vergleichbar mit dem Herbst 2013.

Abbildung 15: Auswirkungen der Pegelstände bei Kaub/Mittelrhein auf den maximalen Beladungsgrad verschiedener Schiffskategorien (Tiefgang von 2,5 Meter bis 4 Meter)

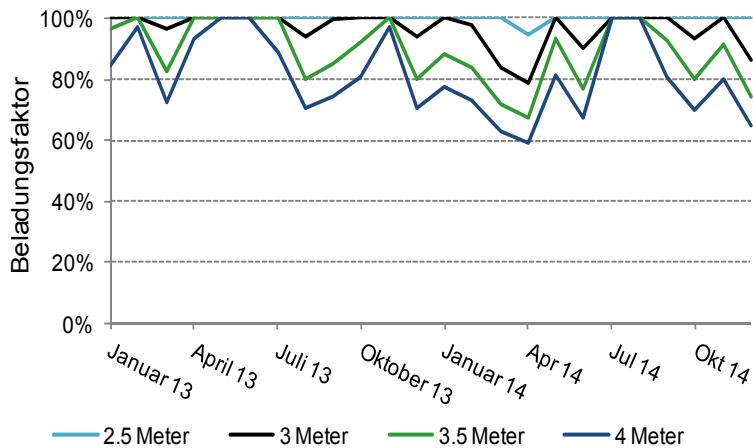


Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

⁶ Im April 2014 lag der mittlere Pegel bei Kaub bei 129 cm, und damit auf seinem niedrigsten Wert innerhalb des Zeitraums 2012 bis 2014

Die Wasserführung am Oberrhein, gemessen an Hand des Pegels in Maxau-Karlsruhe, entwickelte sich von der Tendenz her ähnlich wie in Kaub am Mittelrhein. Auch hier gab es zwischen Herbst 2013 und Frühling 2014 ein sich verstärkendes Niedrigwasser, das den maximal möglichen Beladungsgrad der Schiffe auf 60 bis 80 % reduzierte. Im weiteren Jahresverlauf erhöhten sich die Pegelstände wieder.

Abbildung 16: Auswirkungen der Pegelstände bei Maxau-Karlsruhe/Oberrhein auf den maximalen Beladungsgrad verschiedener Schiffskategorien (Tiefgang von 2,5 Meter bis 4 Meter)



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

III. Lage in der Tankschifffahrt

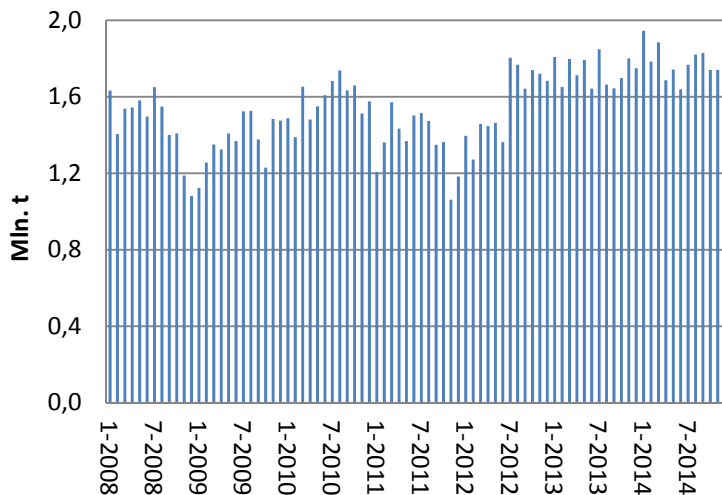
a) Beförderungsmengen

Chemische Erzeugnisse

Mit einem Volumen von 21,2 Mio. t wurden in 2014 2 % mehr an chemischen Erzeugnissen auf dem Rhein befördert als im Vorjahr. Von großer Bedeutung war hierbei, dass der leichte Abwärtstrend, der im ersten Halbjahr 2014 vorherrschend war, in der zweiten Jahreshälfte gestoppt wurde. Ab Juli stiegen die Mengen von Monat zu Monat an. Hierzu dürften auch die gesunkenen Rohstoffkosten beigetragen haben, im Zuge des Preisverfalls bei Rohöl und Ölprodukten.

Die deutsche chemische Industrie blickt moderat optimistisch in die nahe Zukunft. Für 2015 rechnet der Verband der chemischen Industrie (VCI) mit einer ähnlich hohen Produktions- und Umsatzsteigerung wie im Vorjahr (von 1,5 %).

Abbildung 17: Monatliche Beförderung von chemischen Erzeugnissen auf dem traditionellen Rhein

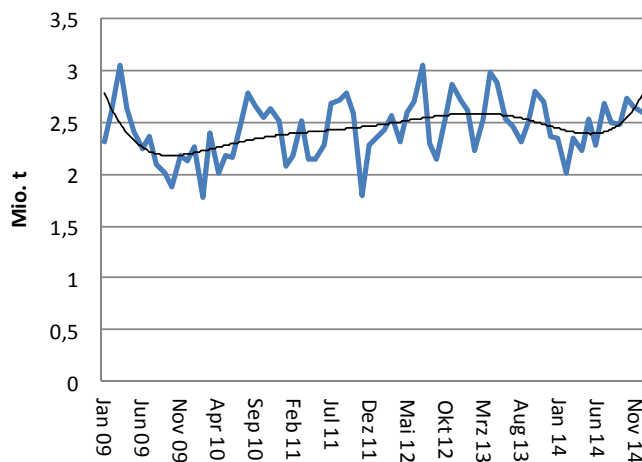


Quelle: destatis, Berechnung Sekretariat ZKR

Mineralölprodukte

Es resultierte ein Wert von 29,4 Mio. t, gegenüber 30,4 Mio. t im Vorjahr. Dies bedeutet ein Minus von 5 %. Immerhin nahmen die Mengen in 2014 im unterjährigen Verlauf von Monat zu Monat leicht zu. Ein ähnlich starkes Minus (8 %) gab es auch beim Umschlag von Mineralölprodukten im Seehafen Rotterdam für das Gesamtjahr 2014.

Abbildung 18: Beförderungsmenge bei flüssigen Mineralölprodukten auf dem Rhein



Quelle: destatis; Berechnung ZKR

Für Belegung könnte im laufenden Jahr der starke Rückgang des Ölpreises sorgen.

So hat der schnelle Preisverfall gegen Ende des Jahres 2014 auf den Terminmärkten zu einem Trendumschwung geführt. Es wurde perspektivisch wieder mit höheren Ölpreisen gerechnet, eine Erwartungshaltung, welche als „Contango“ bezeichnet wird, und welche die Lagerhaltung von Ölprodukten profitabel macht. Gegen Anfang des Jahres 2015 ist die Tanklageraktivität in Rotterdam gestiegen. Damit verbunden ist eine Beförderung von Ölprodukten per Binnenschiff in die Tanklager.

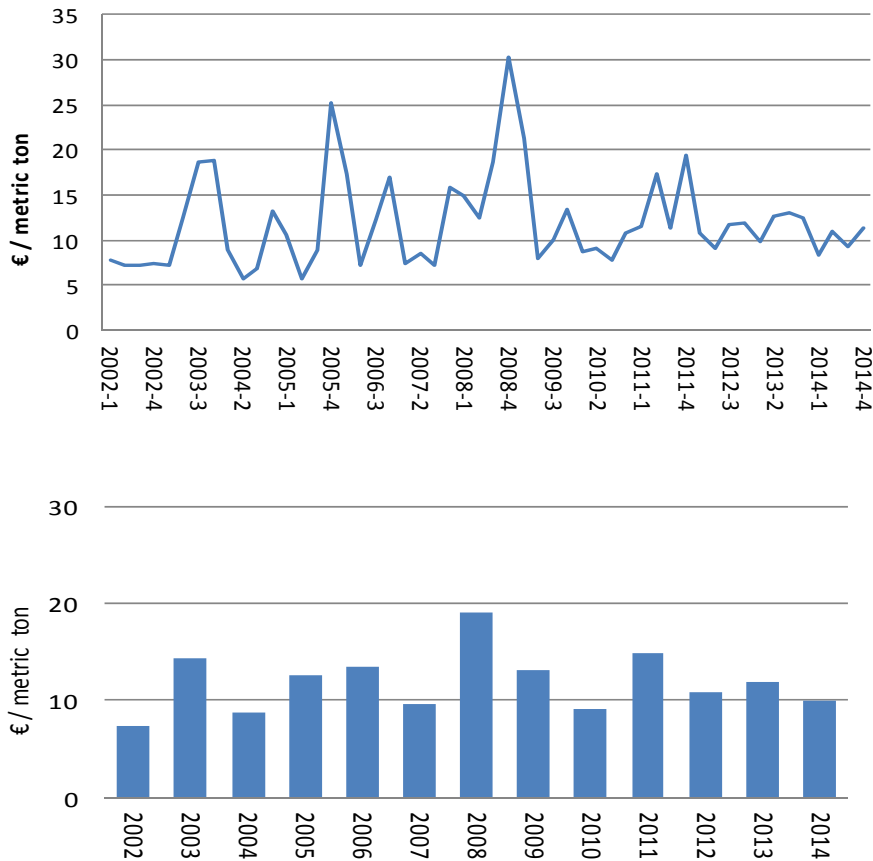
Der Ausblick ist für das Jahr 2015 eher positiv, es kann mit einem Anstieg der Beförderungsmengen gerechnet werden. Den Grund hierfür bilden die niedrigen Preise, die zu vermehrten Käufen von Heizöl, dem Kernsegment der auf dem Rhein beförderten Mineralölprodukte, führten sollten. Die verstärkte Lagerhaltung im ARA-Gebiet dürfte sich gleichfalls positiv auf die Beförderungsnachfrage auswirken.

b) Frachtraten

Das Frachtrateniveau in der Tankschifffahrt lag im Jahr 2014 während des gesamten Jahres unter dem Niveau von 2013. Am stärksten war die Differenz im dritten Quartal. Trotz der sich verbessernden Rahmenbedingungen (starkes Sinken der Heizölpreise im Herbst) und einer von Monat zu Monat steigenden Beförderungsnachfrage bei Mineralölprodukten, war keine positive Reaktion der Frachtraten zu verspüren.

Die Erklärung hierfür ergibt sich vor allem aus der vorhandenen Überkapazität im Tankschifffahrtmarkt (siehe Abschnitt IV „Laderaumangebot“).

Abbildungen 19 / 20: Mittlere Frachtraten für Beförderungen in der Tankschifffahrt ab Rotterdam *



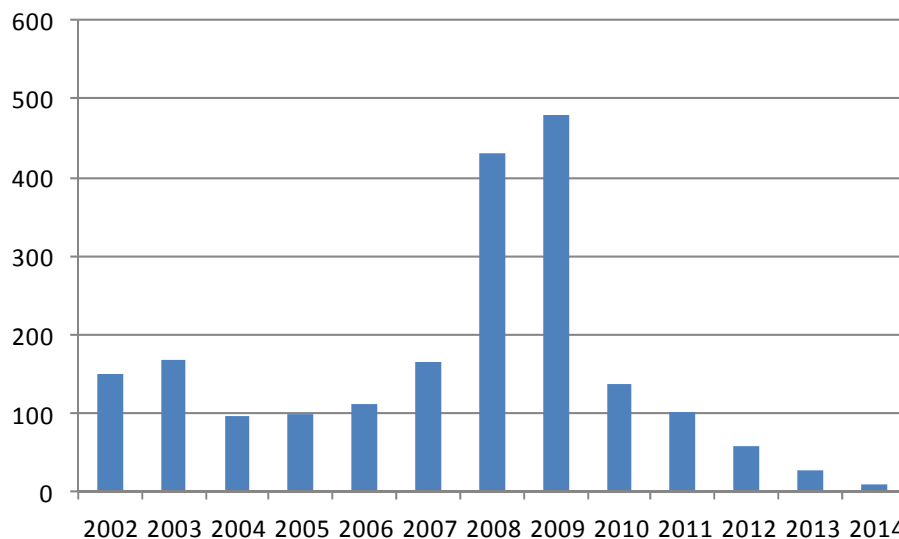
Quelle: Berechnung Sekretariat ZKR nach Daten von PJK International. * Mittelwert aus den Frachten nach Duisburg, Dortmund, Köln, Frankfurt a.M., Karlsruhe, Basel.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Trockenschifffahrt

Im Jahr 2014 war die Neubauaktivität in der westeuropäischen Trockenschifffahrt weiter rückläufig. Es resultierte, gemäß Daten der IVR, eine sehr geringe Neubaurate in Höhe von drei Schubleichtern, zwei Gütermotorschiffen und einem Schleppschiff. Diese Einheiten hatten insgesamt eine Tonnage von rund 9 Tsd. Tonnen. Die wesentliche Ursache für den weiteren Rückgang bilden die geringen Anreize, in neuen Schiffsraum zu investieren, angesichts einer mehrjährigen Periode von stagnierenden Frachtraten und nur geringfügig steigender Volumina.

Abbildung 21: Neubauvolumen in der Trockenschifffahrt in 1.000 t (2002-2014)



Quelle: IVR.

Die Abwrackungen sind in der belgischen Binnenschifffahrt im Jahre 2014 weiter zurück gegangen und liegen bei unter einem Prozent des Flottenbestands. Zahlen für die Niederlande und für Deutschland liegen noch nicht vor.

Tankschifffahrt

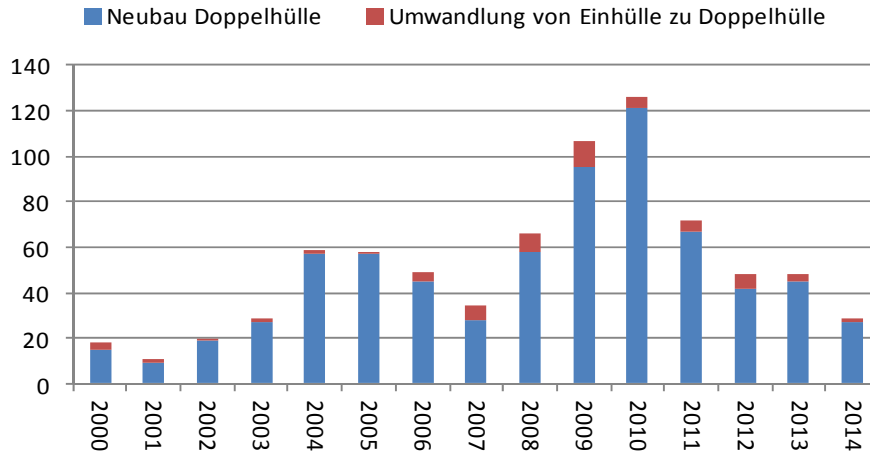
Nachdem es im Jahre 2010 zu einem Höhepunkt der Neubaurate gekommen war, hat sich die Zahl der auf den Markt kommenden Tankschiffe in den letzten Jahren reduziert. Nach einem Wert von 45 neuen Doppelhüllenschiffen im Jahre 2013 kamen in 2014 nur 27 neue Schiffe auf den Markt (siehe Grafik). Die Anzahl der Umwandlungen von Einhülle auf Doppelhülle ist nach wie vor äußerst gering.

Den höchsten Anteil an den Neubauten hatte die niederländische Flagge mit etwa 15 Einheiten, gefolgt von Deutschland (9 Tankschiffe), Belgien (3 Tankschiffe) und der Schweiz (1 Tankschiff).

Dabei weisen die neuen Tankschiffe in den Niederlanden ein weitaus höheres mittleres Ladevolumen auf als die deutschen Schiffe (3.600 Tonnen gegenüber 2.000 Tonnen). Das gesamte Ladevolumen der 27 neuen Einheiten liegt bei etwa 80 bis 85 Tsd. Tonnen, was einem Anteil von rund 3 % am Bestand der Flotte entspricht.

Trotz des Rückgangs in der Neubaurate ist die Tonnage der Flotte in Europa zwischen den Jahren 2005 und 2013 um die Hälfte (50 %) gestiegen. Die Zahl der Schiffe ist war in 2013 nur um 8 % höher als in 2005. Als Konsequenz ist eine enorme Erhöhung der mittleren Ladekapazität (um 40 % auf derzeit 1.950 Tonnen) in der Flotte festzustellen.

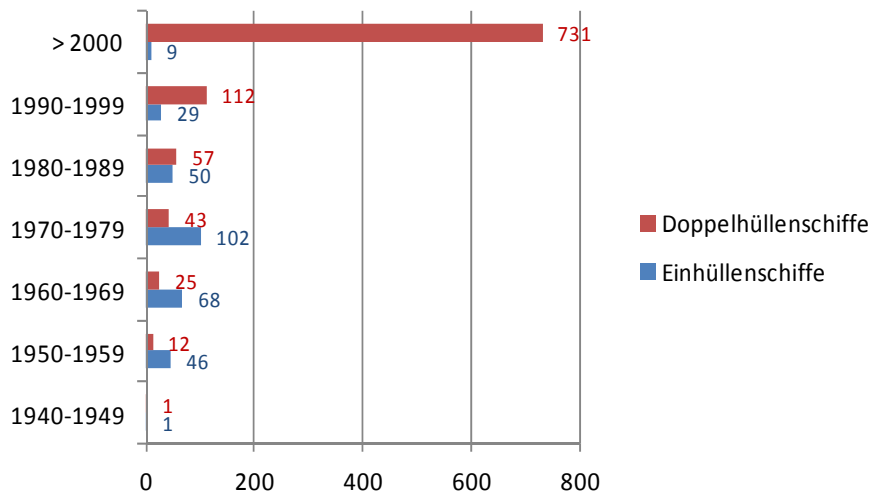
Abbildung 22: Neubauten von Doppelhüllenschiffen sowie Umbauten von Einhülle zu Doppelhülle (Anzahl)



Quelle: EBIS

Die Tankschiffahrtsflotte in Europa weist auf Grund der Neubauwelle der vergangenen 15 Jahre ein sehr niedriges Durchschnittsalter auf. Hierzu hat auch das Ausscheiden von Einhüllenschiffen beigetragen. Die weit überwiegende Mehrheit der Schiffe ist seit dem Jahr 2000 gebaut worden (siehe Grafik).

Abbildung 23: Anzahl Schiffe je Baujahr in der europäischen Tankschiffahrt



Quelle: EBIS

Die Überkapazität ist trotz der nachlassenden Neubaurate in der Tankschiffahrt sehr hoch. Auf Grund des voraussichtlichen Rückgangs der Beförderungsnachfrage in der Tankschiffahrt in 2014 hat sich die Überkapazität in 2014 nicht reduziert. Eine Reduktion der Einhüllenschiffe hat in den vergangenen Jahren teilweise stattgefunden, was sich auch an Hand der seit 2010 leicht schrumpfenden Gesamtzahl an Tankschiffen in Europa ablesen lässt.⁷ Diese Reduktion reicht jedoch nicht aus, um die Überkapazität entscheidend zu verringern.

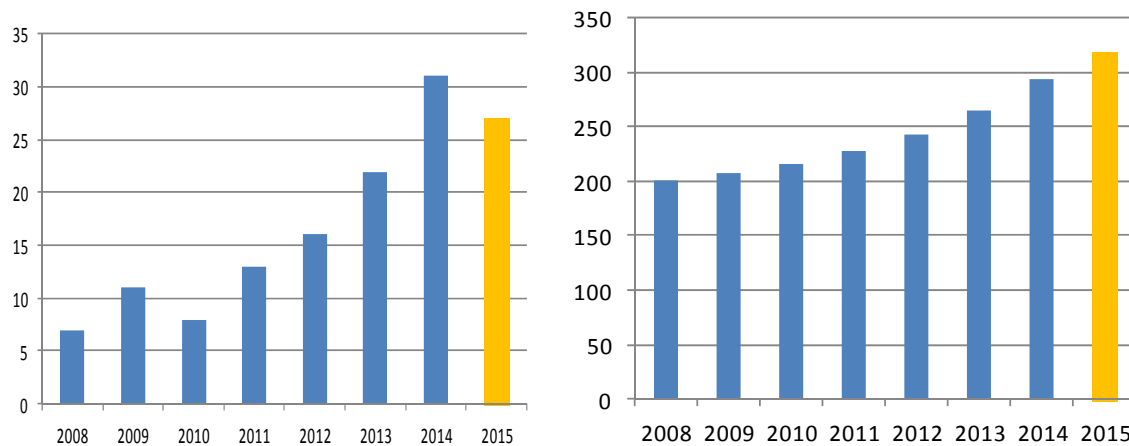
⁷ Die Zahl der Tankschiffe ist leicht gesunken, nicht jedoch die gesamte Tonnage.

Zur Jahresmitte 2014 waren in den Niederlanden noch knapp 40 Tankschiffe in den Orderbüchern, mit einer Tonnage von insgesamt 157.000 Tonnen. Ein Teil dieser Schiffe wird vermutlich nicht fertig gestellt werden, jedoch werden einige dieser Schiffe in den Jahren 2015 und 2016 auf den Markt kommen.⁸

Fahrgastschifffahrt

Im Jahr 2014 wurde bei den Flusskreuzfahrtschiffen mit rund 31 Neubauten ein bisheriger Höhepunkt erreicht. Für das laufende Jahr ist mit einer anhaltend hohen Rate von 27 neuen Schiffen zu rechnen. Der Bestand an Flusskreuzfahrtschiffen in der EU dürfte in 2015 damit die Marke von 300 Einheiten übersteigen. Die weit überwiegende Mehrheit dieser Schiffe ist für den Raum Mittel- und Westeuropa bestimmt, verkehrt also auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen sowie auf der Donau.

Abbildung 24 / 25: Neubauten und Bestand an Flusskreuzfahrtschiffen in der EU (inklusive Prognose 2015)*



Quelle: Hader & Hader (2014), *The River Cruise Fleet Handbook 2014/2015*. * linke Grafik: Neubauten. rechte Grafik: Bestand. 2015: Wert aus den Orderbüchern

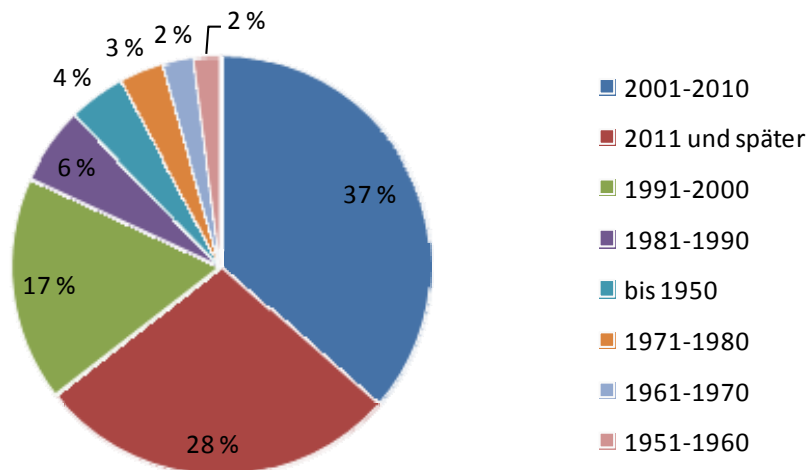
Die in den Jahren 2001 bis 2014 auf den Markt gekommenen Schiffe haben eine mittlere Kapazität von 167 bis 170 Betten. Die mittlere Passagierkapazität in der bestehenden Flotte liegt deutlich darunter, nämlich bei 144 Betten.

Knapp zwei Drittel der in der EU fahrenden Flusskreuzfahrtschiffe wurden in den Jahren zwischen 2001 und 2014 gebaut. Bei der Bettenkapazität liegt der Anteil dieser Baujahresklassen sogar noch leicht höher, bei rund 70 %. Dies zeigt eindrucksvoll, in welchem starkem Maße die Flotte in den vergangenen 14 Jahren erweitert worden ist.

Die Zahl der aus dem Markt ausscheidenden Schiffe war in den letzten Jahren sehr gering. Seit dem Jahr 2005 sind etwa 12 Schiffe aus der Flotte ausgeschieden, gegenüber rund 150 neu hinzukommenden Einheiten im selben Zeitraum. Der Anteil der ausscheidenden Schiffe am Bestand ist minimal.

⁸ Quelle: Rabobank (2014), *Toekomstvisie tankvaart*, 14. Mai 2014; Rabobank (2014), *Op Koers – Tankvaart*, Oktober 2014

Abbildung 26: Verteilung der Flusskreuzfahrtschiffe in der EU nach Baujahr (in % der Flotte)



Quelle: Hader & Hader (2014)

Von den 12 den Markt verlassenden Schiffen wurden fünf in ein „Floater“ umgewandelt, also in ein schwimmendes Hotel, das in Städten vor Anker liegt und auf diese Weise die Hotelkapazität einer Stadt erweitern hilft. Ein weiteres Schiff wurde in eine Jugendherberge umgewandelt, ein Schiff in ein Eventschiff. Zwei Schiffe erlitten einen Totalverlust (eines davon auf Grund von Feuer), und nur ein Schiff wurde abgewrackt.

V. Betriebsbedingungen im Jahre 2014

Die Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt unterscheidet sich, je nachdem ob man den Güterverkehr oder die Passagierschifffahrt betrachtet. Der Trend in der **Umsatzentwicklung beim Güterverkehr** zeigte im ersten Halbjahr 2014 im niederländischen und im deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe noch leicht nach oben. So stieg der Umsatz in den Niederlanden um rund 4 %, in Deutschland um rund 2 % gegenüber dem Vorjahr. In der zweiten Jahreshälfte änderte sich das Bild.

In Deutschland sank der Umsatz im zweiten Halbjahr um 3 %. Auch in den Niederlanden kam es zu einem Rückgang.

Insgesamt ist der Umsatz im Jahr 2014 in den Niederlanden - dank eines starken ersten Halbjahrs - noch leicht gestiegen; in Deutschland kam es aber zu einem leichten Rückgang um 0,6 %.

In den Niederlanden zeigt sich eine ähnliche Entwicklung wie im Straßengüterverkehr, wobei allerdings die Volatilität beim Umsatz des LKW-Verkehrs etwas geringer ist als in der Schifffahrt.

Abbildung 27: Quartalsweise Umsatzentwicklung in der niederländischen und deutschen Güterschifffahrt

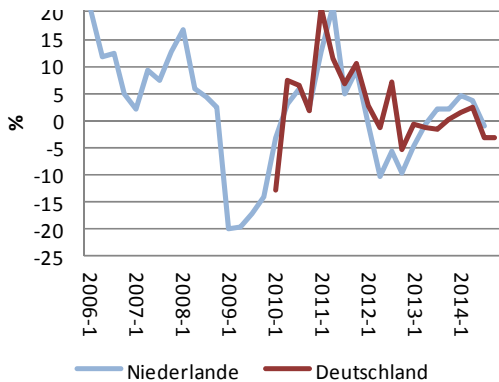
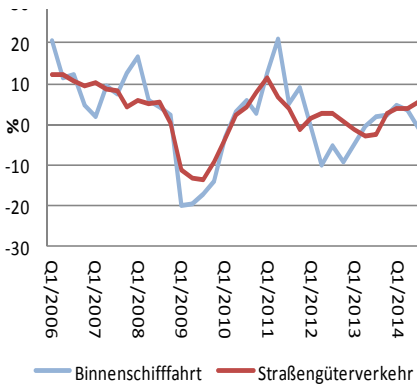


Abbildung 28: Quartalsweise Umsatzentwicklung in der Güterschifffahrt und im Straßengüterverkehr, Niederlande



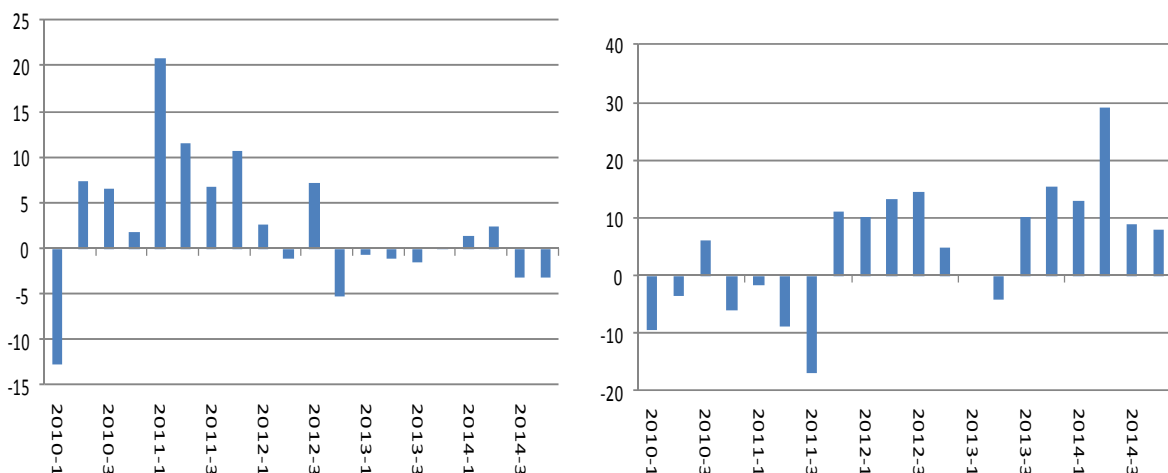
Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) und destatis . Umsatz - Veränderung zum Vorjahresquartal (in %)

In der Personenschifffahrt zeigen sich, was die Umsatzentwicklung angeht, deutliche Unterschiede zur Güterschifffahrt. In Deutschland stieg der Umsatz in der Passagierschifffahrt im Jahr 2014 im zweistelligen Bereich. Die Bruttoerlöse waren nämlich um 14,7 % höher als in 2013. Die unten stehende Abbildung zur Passagierschifffahrt zeigt, dass die Bruttoerlöse in der deutschen Passagierschifffahrt in den Jahren 2012, 2013 und 2014 pro Quartal im zweistelligen Bereich gestiegen sind. Nur in den Wintermonaten waren Rückgänge spürbar, was jedoch in diesem Gewerbe aus saisonalen Gründen natürlich ist.

Die Güterbeförderung erlebte in den Jahren 2012 bis 2014 eine wesentlich schwächere Umsatzentwicklung als die Personenbeförderung. Im Jahre 2011 war die Güterbeförderung noch in den Genuss höherer Frachtraten gekommen, auf Grund des Niedrigwassers, was die positive Umsatzentwicklung in diesem Jahr erklärt.

Im Durchschnitt des betrachteten Zeitraums zeigt sich in der Passagierschifffahrt eine günstigere Umsatzentwicklung als in der Güterbeförderung.

Abbildung 29 / 30: Umsatzentwicklung im deutschen Binnenschifffahrtsgewerbe: Güterbeförderung (links) und Personenbeförderung (rechts) im Vergleich - Angaben in % zum Vorjahresquartal



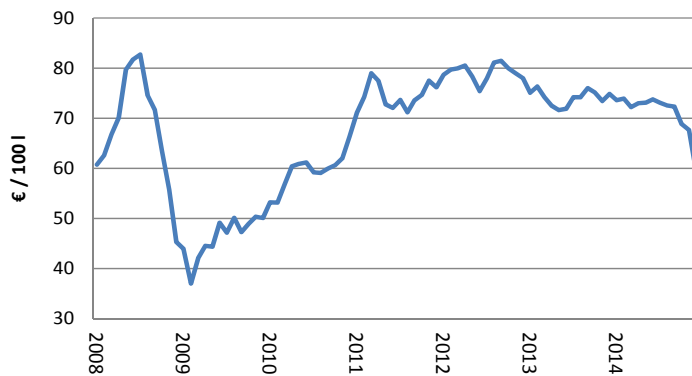
Quelle: destatis / Genesis online

Kostenentwicklung

Treibstoffkosten

Ein erheblicher Anteil der Betriebskosten in der Binnenschifffahrt (rund 30 %) entfällt auf die Treibstoffkosten. Für ihre Entwicklung ist der Gasölpreis entscheidend, sowie der Betriebsmodus bei der Beförderung.⁹ Der Gasölpreis lag im Jahr 2014 um durchschnittlich 4 % niedriger als im Vorjahr.¹⁰ Somit haben die Unternehmen vom starken Rückgang des Ölpreises noch kaum profitieren können.

Abbildung 31: Monatliche Einkaufspreise pro 100 Liter Gasöl in €



Quelle: CBRB ohne Mehrwertsteuer und CDNI-Gebühr

Personalkosten

Sowohl im niederländischen als auch im deutschen Gewerbe legten die Löhne und Gehälter im vergangenen Jahr leicht zu. In Deutschland wurden am 1. Juli die Vergütungen in der Güterschifffahrt linear um 2,3 % angehoben.¹¹

Kapitalkosten

Aufgrund der ungünstigen Marktentwicklung werden von Banken erhöhte Risikoprämien erhoben, um das höhere Ausfallrisiko eines Kredits an wirtschaftlich weniger leistungsfähige Unternehmen widerzuspiegeln. Für bestimmte Segmente ist es grundsätzlich schwierig, eine Finanzierung zu erhalten.

Generell betrachtet ist das Zinsniveau in Europa zwar derzeit äußerst niedrig, dies kann jedoch nur bei neuen Kreditverträgen als Orientierung dienen, und es wird, wie oben beschrieben, eine Prüfung des Einzelfalls seitens der Banken geben. Nicht alle Binnenschiffer profitieren somit vom niedrigen Zinsniveau.

Versicherungskosten

Durch die im Zuge der schwachen Transportnachfrageentwicklung entsprechend reduzierten Schadensfälle sind die Versicherungsprämien leicht gesunken. Hierzu trug auch bei, dass die Versicherungswerte einzelner Schiffe aufgrund der schwachen Marktentwicklung im Mittel leicht rückläufig waren.

⁹ Bergfahrt / Talfahrt / Beladungsgrad / Geschwindigkeit, etc.

¹⁰ Hierbei ist das Gesamtjahr 2014 einbezogen.

¹¹ Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

Kosten für Wartung und Instandhaltung

Diese Kosten unterlagen nach Angaben von Marktteilnehmern in Deutschland, im Vergleich zum Vorjahr, keinen wesentlichen Veränderungen.¹² Ein Großteil der Unternehmen versucht, Reparatur- und Wartungsarbeiten auf das nötigste zu beschränken und Wartungsintervalle zu strecken.

Fazit Betriebsbedingungen

Insgesamt haben sich die Kosten im vergangenen Jahr leicht reduziert, und es ist auch, angesichts der Entlastung bei den Treibstoffpreisen, für 2015 mit sinkenden Betriebskosten zu rechnen. Dies wird die Margen für zahlreiche Binnenschiffahrtsunternehmer verbessern. Um die Betriebsbedingungen insgesamt noch stärker zu verbessern, bedarf es jedoch nicht nur sinkender Kosten, sondern auch höherer Umsätze. Hier sind die Aussichten aber weniger positiv. Eine wesentlich günstigere Umsatzentwicklung ist, angesichts der in 2015 nur leicht steigenden Mengen, und des anhaltenden Drucks durch Überkapazität auf die Frachtraten, derzeit nicht zu erkennen.

VI. Perspektiven für 2015

Beförderungsnachfrage in der Trockenschiffahrt

Der Ausblick ist, was die Mengenentwicklung anbelangt, insgesamt leicht positiv, angesichts einer weiteren Erholung in der Stahlindustrie, und der erwarteten Fortsetzung des positiven Trends beim Transport von Nahrungs- und Futtermitteln sowie Sanden, Erden & Baustoffen. Negativ schlagen jedoch die rückläufigen Beförderungsmengen im Energiesektor (Kohle) zu Buche. Dieser Rückgang ist eine Folge milder Winter und einer zunehmenden Verdrängung von Kohle durch erneuerbare Energiequellen im Strom- und Wärmebereich. Insgesamt dürfte die Beförderungsnachfrage auf dem traditionellen Rhein im Jahr 2015 mäßig zunehmen, um rund 1 bis 3 %. Auch in der niederländischen Binnenschiffahrt wird für 2015 mit einem Volumenzuwachs um 1 bis 2 % gerechnet.¹³

Angesichts der scharfen Wettbewerbsbedingungen am Rheinmarkt und der vorhandenen Überkapazität wird dieser Anstieg jedoch nicht ausreichen, um die Frachtraten entscheidend zu erhöhen.

Beförderungsnachfrage in der Tankschiffahrt

Positive Impulse für die Beförderungsnachfrage gehen von der erwarteten Steigerung im Mineralölsektor aus. Hier dürfte der gefallene Ölpreis eine Belebung bei den Transporten von leichtem Heizöl und Kraftstoffen auslösen (siehe hierzu die Grafik im Anhang).

Auch die Chemieindustrie verzeichnet wieder etwas bessere Rahmenbedingungen im Gefolge der Kostensenkungen durch die Entwicklung am Ölmarkt. Das Ausmaß des Anstiegs der Beförderungsnachfrage dürfte sich jedoch in Grenzen halten und die 3% Marke kaum übersteigen. In Verbindung mit der bestehenden Überkapazität werden sich die Frachtraten nach Erwartung kaum erhöhen.

¹² Quelle: Bundesamt für Güterverkehr

¹³ Siehe hierzu: ABN Amro (2014), Transport en Logistiek - prognoses

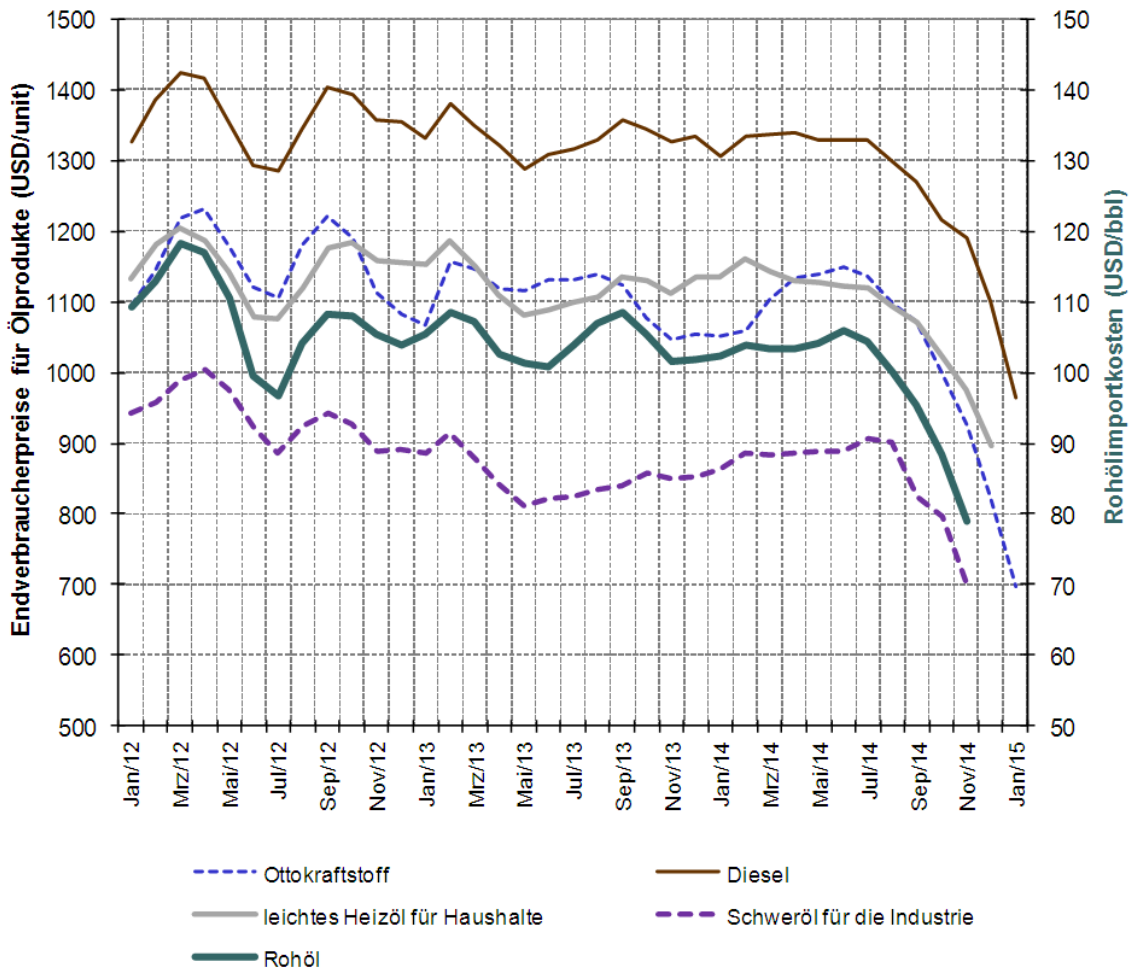
Anhang

Tabelle 3: Beförderungsaufkommen auf dem traditionellen Rhein in 2014

Gütersegment	Beförderungsvolumen (Mio. t)	Änderungsrate im Vergleich zum Vorjahreszeitraum in %
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse	12,1	- 5,0
Nahrungs- und Futtermittel	7,5	+ 7,4
Erze	25,5	+3,8
Metalle	11,4	+7,4
Sande, Erden & Baustoffe	25,6	+1,3
Kohle	31,8	-5,6
Mineralölprodukte	29,4	-5,0
Chemische Erzeugnisse	21,2	+2,0
Container	15,8	+3,8
Übrige Güter	13,0	
GESAMT	193,3	+/- 0 %

Quelle: Berechnungen ZKR nach Daten von destatis.

Abbildung 32: Verbraucherpreise für Mineralölprodukte und Rohölimportkosten (Jan/2012 – Jan 2015) *



Quelle: International Energy Agency.

* Angaben in US-Dollar je 1.000 Liter, mit Ausnahme der Rohölimportkosten (Angaben in US-Dollar je Barrel).

* Gewogener Mittelwert der Preise inklusive Steuern, umgerechnet in US-Dollar unter Verwendung aktueller Wechselkurse für Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Großbritannien, Japan, China und die USA.

Prognosen für 2015

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

Quellen:

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

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

PROTOKOLL 10

Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein

Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)

Begründung

Die Anlagen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein enthalten die Muster der anerkannten Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten der ZKR und der Drittstaaten, mit denen die ZKR eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen hat. Sie enthalten ferner die Muster der anerkannten Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt der Drittstaaten.

Einige Staaten haben die Muster ihrer Zeugnisse geändert.

In Deutschland hat sich der Name der ausstellenden Behörde geändert. Ferner wurden die Muster des Schiffsführerzeugnisses und des Rheinpatents modifiziert. Diese Änderungen gelten seit dem 9. März 2015.

In Frankreich hat sich ebenfalls der Name der ausstellenden Behörde geändert.

Weiterhin hat die ZKR ein neues Logo verabschiedet, das bei Ausstellung/Verlängerung von Rheinpatenten schnellstmöglich zu verwenden ist. Es ist den Mitgliedstaaten überlassen, bereits bestehende Kontingente von Vordrucken mit dem bisherigen Logo zunächst aufzubauchen.

In der Slowakischen Republik ist am 1. November 2014 ein neues Dekret in Kraft getreten. Die ausstellende Behörde hat ihren Namen und ihre Anschrift geändert und die Muster der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt wurden modifiziert. Name und Anschrift der zuständigen Behörde für als gleichwertig anerkannte in der Slowakei ausgestellte Schifferdienstbücher (Anlage A5 der RheinSchPersV) haben sich ebenfalls geändert.

Auch an den tschechischen Vorschriften wurden Änderungen vorgenommen. Die Bezeichnung des Schiffsführerzeugnisses hat sich geändert und die Muster der beiden Zeugnisse wurden modifiziert. Diese Änderungen, die am 15. März 2015 in Kraft getreten sind, sind formeller Art und lassen die Voraussetzungen für den Erwerb der betreffenden Zeugnisse unberührt.

Die Republik Österreich und die Slowakische Republik stellen seit dem 1. Juli 2014 bzw. dem 1. November 2014 ein Schiffsführerzeugnis der Kategorie A aus, das auch auf den Seeschiff-fahrtsstraßen gemäß der Klassifizierung der Richtlinie 96/50/EG gültig ist. Die Bedingungen für den Erwerb eines Schiffsführerzeugnisses der Kategorie A entsprechen den Bedingungen für den Erwerb eines Zeugnisses der Kategorie B zuzüglich weiterer Anforderungen. Der STF-Ausschuss schlägt nach Beratung mit der Arbeitsgruppe STF/G und der Sachverständigengruppe zur Modernisierung der Befähigungen (MQ/G) vor, das österreichische und das slowakische Schiffsführerzeugnis der Kategorie A in die Anlage der RheinSchPersV aufzunehmen.

Aufgrund dessen ist eine Änderung der Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV erforderlich.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagene Änderung dient der Aktualisierung der Anlagen D1, D5 und D6 der RheinSchPersV durch Aufnahme der neuen Muster der deutschen, österreichischen, slowakischen und tschechischen Schiffsführerzeugnisse und der slowakischen und tschechischen Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt in die Verordnung.

Die neuen Muster der deutschen Zeugnisse sind seit dem 9. März 2015 in Kraft.

Die slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt sind seit dem 1. November 2014 in Kraft. Die derzeit geltenden Zeugnisse bleiben bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer gültig.

Die tschechischen Schiffsführerzeugnisse und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt sind seit dem 15. März 2015 in Kraft. Die derzeit geltenden Zeugnisse bleiben bis zum 31. Dezember 2017 gültig und müssen bis spätestens zu diesem Datum ersetzt werden.

Die Inhaber eines von der Republik Österreich oder der Slowakischen Republik ausgestellten Schiffsführerzeugnisses der Kategorie A sind auf dem Rhein nicht zugelassen, die Inhaber eines Schiffsführerzeugnisses der Kategorie B hingegen schon.

Die betroffenen Verwaltungen müssen die Zeugnisse auf der Grundlage aktualisierter Vorschriften überprüfen können.

Eventuelle Alternativen zu den vorgeschlagenen Änderungen

Keine.

Folgen der vorgeschlagenen Änderungen

Diese Änderung hat keine negativen Auswirkungen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es ist erforderlich, dass die Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten der ZKR feststellen können, ob die vorgelegten Zeugnisse tatsächlich auf dem Rhein anerkannt sind. Eine Ablehnung der Änderungen würde Rechtsunsicherheit schaffen und den betroffenen Verwaltungen Probleme hinsichtlich der Kontrollierbarkeit der Zeugnisse bereiten.

Hinzu kommt, dass die ZKR bei einer Ablehnung der von der Slowakischen Republik und der Tschechischen Republik vorgenommenen Änderungen ihre Verpflichtungen aus den mit diesen beiden Staaten geschlossenen Verwaltungsvereinbarungen über die Schiffsführerzeugnisse und die Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt in Frage stellen würde.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

nach Abstimmung mit der Sachverständigengruppe zur Modernisierung der Befähigungen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlagen D1, D5, D6 und A5 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

Diese Änderungen gelten ab dem 1. August 2015.


Anlage

1. Anlage D1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage D1
(Muster)

Rheinpatent*
(85 mm x 54 mm - Grundfarbe blau)

(Vorderseite)

Rheinpatent	Bundesrepublik Deutschland Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West
1. Großes Patent	
2. xxx	
3. xxx	
4. 1.1.1960 - D – Duisburg	
5. 2.1.2015	6. Xxx
8. ###	7. <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 80px;"></div>
9. km 425 - km 780	
10. 31.12.2019	
11.	

(Rückseite)

Rheinpatent	
1. Aufdruck nach § 7.14 RheinSchPersV	7. Fotografie des Inhabers
2. Name des Inhaber(s)	8. Unterschrift des Inhabers
3. Vorname(n)	9. Streckenabschnitt des Rheins von km ... - km ...
4. Geburtsdatum, -land und -ort	10. Karte gültig bis
5. Ausstellungsdatum des Patentes	11. Vermerk(e)
6. Ausstellungsnummer	

*gültig ab 1.7.2015 bei Ausstellung/Verlängerung von Rheinpatenten. Bereits bestehende Kontingente mit dem bisherigen Logo können aufgebraucht werden.

”

2. Anlage D5 wird wie folgt geändert:

a) Ziffer I, deutsches Muster, wird wie folgt gefasst:

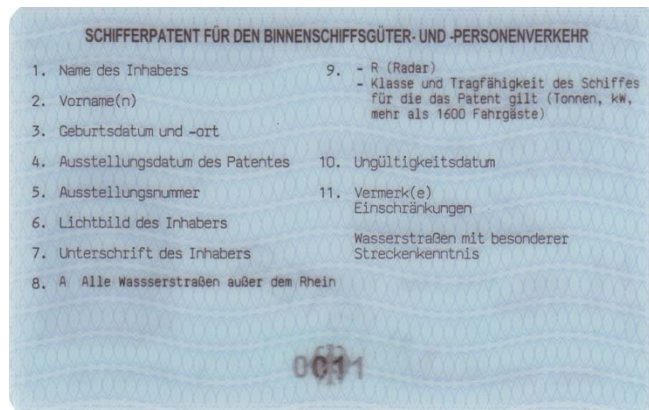
„Deutsches Muster:

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

(Vorderseite)



(Rückseite)



“

b) Ziffer II wird wie folgt geändert:

i) Die Angabe zum tschechischen Schiffsführerzeugnis wird wie folgt gefasst:

CZ	Kapitänszeugnis der Klasse I (B) (gültig bis 31.12.2017)	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Muster
CZ	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B (gültig ab 15.03.2015)			Muster

ii) Die Angabe zum slowakischen Schiffsführerzeugnis wird wie folgt gefasst:

SK	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A (Anordnung vorübergehender Art vom 1.08.2015 bis 31.07.2018)	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Muster
	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti lodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			Muster

iii) Die Angabe zum österreichischen Schiffsführerzeugnis wird wie folgt gefasst:

AT	Kapitänspatent A	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Muster
	Kapitänspatent B			Muster

- iv) Die Angabe zum Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses wird wie folgt gefasst:

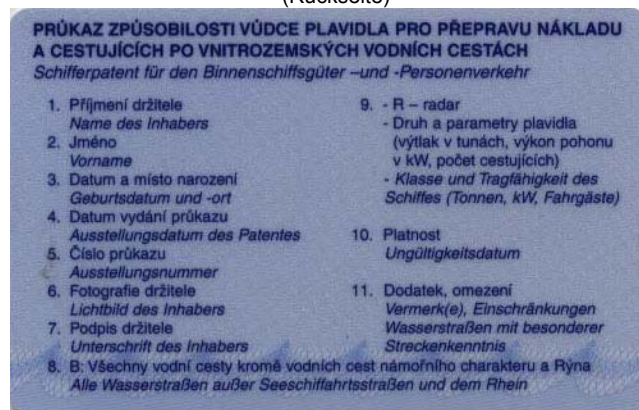
„MUSTER DES TSCHECHISCHEN SCHIFFSFÜHRERZEUGNISSES

Kapitän'szeugnis der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)



- v) Die Angabe zum Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses wird nach dem bestehenden tschechischen Schiffsführerzeugnis wie folgt eingefügt:

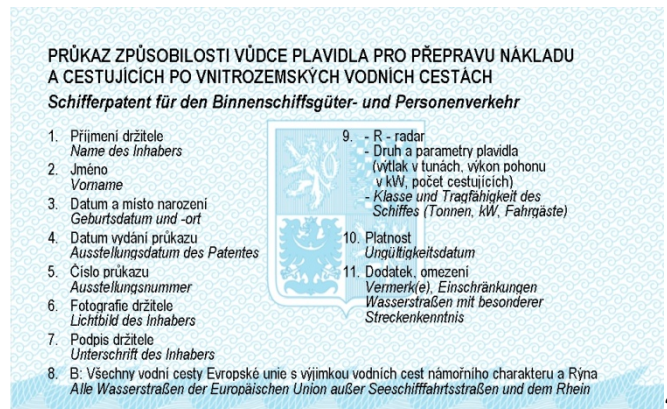
„Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(gültig ab 15.03.2015)

(Vorderseite)



(Rückseite)



- vi) Die Angabe zum Titel der Muster der slowakischen Schiffsführerzeugnisse wird wie folgt gefasst:

**„MUSTER DER SLOWAKISCHEN SCHIFFSFÜHRERZEUGNISSE
KATEGORIE A und KATEGORIE B“**

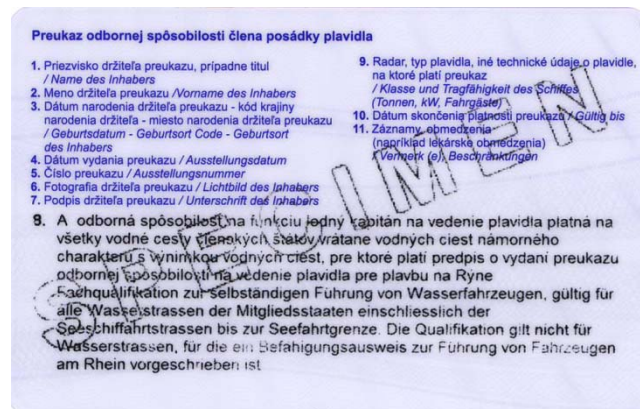
- vii) Die Angabe zum slowakischen Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A wird wie folgt eingefügt:

„Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A

(Vorderseite)



(Rückseite)



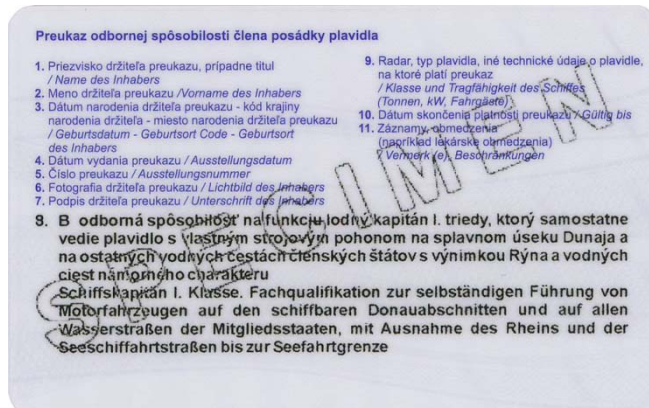
viii) Die Angabe zum slowakischen Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B) wird wie folgt gefasst:

„Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)



- ix) Die Angabe zum Titel der Muster des österreichischen Kapitänspatents wird wie folgt gefasst:

**„MUSTER DER ÖSTERREICHISCHEN KAPITÄNSPATE NTE
KATEGORIE A und KATEGORIE B“**

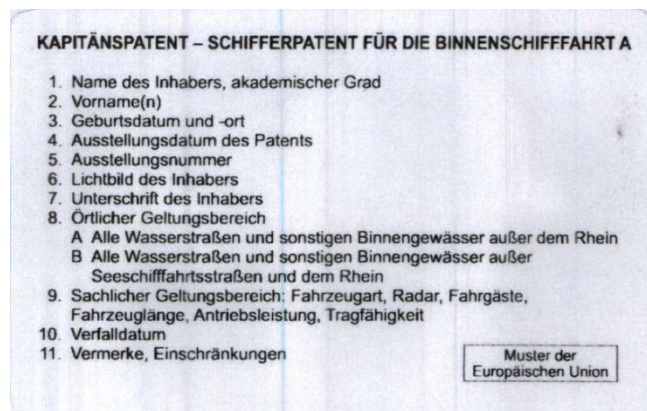
- x) Die Angabe zum österreichischen Kapitänspatent A wird wie folgt eingefügt:

„Kapitänspatent A

(Vorderseite)



(Rückseite)



xi) Die Angabe zum österreichischen Kapitänspatent B wird wie folgt gefasst:

„Kapitänspatent B

(Vorderseite)



(Rückseite)



3. Anlage D6 wird wie folgt geändert:

i) Die Angabe zum tschechischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

CZ	Radarschiffer-Zeugnis	---	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Muster (gültig bis 31.12.2017)
				Muster (gültig ab 15.03.2015)

“

ii) Die Angabe zum slowakischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

SK	Radarzeugnis <i>Preukaz radarového navigátora</i>	---	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Muster
----	--	-----	---	------------------------

“

- iii) Die Angabe zum Titel der Muster der tschechischen Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

**„MUSTER DER TSCHECHISCHEN BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE FÜR DIE
RADARFAHRT“**

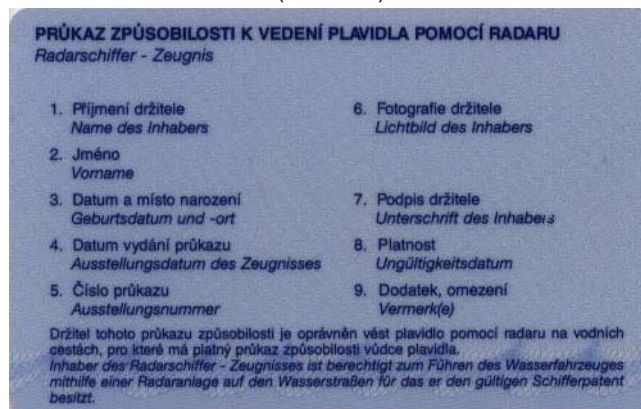
- iv) Die Angabe zum tschechischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

”

(Vorderseite)



(Rückseite)



“

”
(gültig ab 15.03.2015)

(Vorderseite)



(Rückseite)



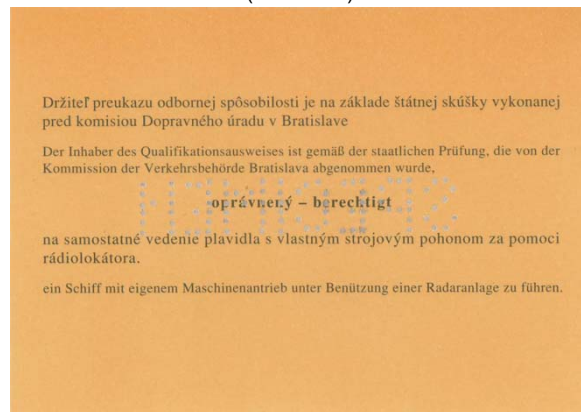
iv) Die Angabe zum slowakischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

”

(Vorderseite)



(Rückseite)



“

4. In der Anlage A5 wird die Zeile zur zuständigen ausstellenden Behörde der Slowakei ersetzt durch:

”

Slowakische Republik			2010-II-3
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	

“

PROTOKOLL 11

Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Anerkennung von Bordbüchern, die dem Bordbuch nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gleichwertig sind, auch aus Drittstaaten zu ermöglichen, die die Gegenseitigkeit der Anerkennung verbürgen,

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

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

- beschließt die als Anlage beigefügte Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein;
- überträgt die Billigung und Änderung der Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von auf dem Rhein gültigen Bordbüchern ihrem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen. Bei Uneinigkeit im Ausschuss werden die Entwürfe der Zentralkommission vorgelegt.

Die neuen Vorschriften treten zum 1. Juli 2016 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

Begründung der Änderung

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen:

In jüngster Zeit wurde festgestellt, dass Bordbücher im Umlauf sind, die dem Muster der ZKR entsprechen, aber nicht von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens ausgestellt worden sind.

Nach § 3.13 Nr. 1 RheinSchPersV dürfen für den Geltungsbereich der RheinSchPersV erste Bordbücher nur von zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten oder Belgiens ausgestellt werden. Diese Bordbücher müssen dem Muster der Anlage A1 der RheinSchPersV entsprechen.

Behörden anderer Staaten stellen Bordbücher nach dem Muster der Anlage A1 der RheinSchPersV aus, die aber derzeit nicht auf dem Rhein gültig sind, was dazu führt, dass ein Schiff derzeit über zwei, formal identische, Bordbücher verfügen muss.

Dies widerspricht dem Regelungsziel, dass ein Schiff nur über ein Bordbuch verfügen sollte, um Missbrauch zu vermeiden. Für Folgebordbücher ist die Problemlage ähnlich.

Dieser Missbrauch kann zumindest weitgehend für alle ZKR-Staaten und alle EU-Staaten, die Bordbücher nach dem Muster der ZKR ausstellen, verhindert werden.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen:

Die Einführung und Harmonisierung der Bordbücher auf europäischer Ebene wäre eine anzustrebende Lösung. Die geplante Änderung der RheinSchPersV und die Anerkennung der Bordbücher von Drittstaaten durch die ZKR sind ein erster Schritt in diese Richtung.

Folgen dieser Änderungen:

Die Änderung mindert den Vollzugsaufwand der öffentlichen Verwaltungen und der Privatwirtschaft, verhindert Missbrauch und erleichtert die Kontrollen.

Weiterhin wird durch den Verweis auf die elektronische Veröffentlichung der Listen der zuständigen Behörden der Verwaltungsaufwand verringert und eine verbesserte Aktualität dadurch gewährleistet, dass der zuständige Ausschuss Änderungen billigen kann.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde:

Ein Verzicht auf diese Änderung würde dazu führen, dass das Schiff eines Drittstaates weiterhin über mehrere Bordbücher verfügen müsste und verstärkt Missbrauchsmöglichkeiten bestünden, sowie der Verwaltungsaufwand unverhältnismäßig bliebe.

Änderung der RheinSchPersV

1. In § 3.13 Nr. 1 werden folgende Absätze angefügt:

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

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

2. Nach Anlage A1 wird folgende Anlage A1a eingefügt:

Anlage A 1a

Zuständige Behörden für die Ausstellung von auf dem Rhein gültigen Bordbüchern

Staat	Behörde	Ausstellungszeitraum

Die Liste der zuständigen Behörden wird von der ZKR auf der Website www.ccr-zkr.org bekanntgemacht.

PROTOKOLL 12

Anerkennung der Streckenzeugnisse von Drittstaaten

Änderung der Verwaltungsvereinbarung im Bereich der Schiffsführer- und Radarzeugnisse mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt die Änderung der Verwaltungsvereinbarung im Bereich der Schiffsführer- und Radarzeugnisse mit den österreichischen Behörden auf Vorschlag der Sachverständigengruppe zur Modernisierung der Befähigungen (MQ/G) und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen befriedigt zur Kenntnis,

beauftragt ihren Generalsekretär, diese in deutscher, französischer und niederländischer Sprache beigefügte Änderung der Verwaltungsvereinbarung im Namen der ZKR zu unterzeichnen.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

1. Änderung der Verwaltungsvereinbarung im Bereich der Schiffsführer- und Radarzeugnisse mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich ändern die Verwaltungsvereinbarung im Bereich der Schiffsführer- und Radarzeugnisse vom 27. Mai 2011 wie folgt:

- Artikel 1, Nr. 1, letzter Anstrich wird wie folgt gefasst:

„Für die Fahrt auf den Donaustrrecken, die in Anlage 1 aufgeführt sind, ist vom Inhaber eine von den zuständigen österreichischen Behörde ausgestellte Bescheinigung nach Anlage 2 vorzulegen, mit der bestätigt wird, dass er/sie auf der betreffenden Strecke acht Fahrten zu Tal und acht Fahrten zu Berg absolviert hat, oder ein von einem Mitgliedstaat der Donaukommission in Übereinstimmung mit den „Empfehlungen der Donaukommission über Schiffsführerzeugnisse“ ausgestelltes Streckenzeugnis für die Donau, das die betreffenden Strecken umfasst.“

- Artikel 2, Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„Die zur Ausstellung des österreichischen Kapitänspatents, der Bescheinigung nach Anlage 2 (bis 30. Juni 2014), des Streckenzeugnisses für die Donau nach Anlage 2a (ab 1. Juli 2014) und des Vermerks betreffend die Befähigung zur Radarfahrt befugte österreichische Behörde ist das“

- Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Liste der Strecken der österreichischen Wasserstraßen, für die Streckenkenntnisse vorgeschrieben sind

Auf der Donau:

- von Tiefenbach bis Sank Nikola an der Donau
- von Melk bis Krems
- von Wien-Freudenau bis zur österreichisch-slowakischen Staatsgrenze“

Eine neue Anlage 2a wird eingefügt:

„Muster des österreichischen Streckenzeugnisses für die Donau (ab 1. Juli 2014)“

MUSTER

STRECKENZEUGNIS FÜR DIE DONAU **REPUBLIK ÖSTERREICH**

1 Musterfrau, Mag
2 Mana
3 31/12/1961 - A - Geburtsort
4 01/09/1997
7 
8 Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A
9 von km 1234 567 bis km 1234 567
von km 1234 567 bis km 1234 567
von km 1234 567 bis km 1234 567
von km 1234 567 bis km 1234 567
von km 1234 567 bis km 1234 567
5. 000001

STRECKENZEUGNIS FÜR DIE DONAU

1 Name des Inhabers, akademischer Grad
2 Vorname(n)
3 Geburtsdatum und -ort
4 Ausstellungsdatum des Streckenzeugnisses
5 Ausstellungsnummer
6 Lichtbild des Inhabers
7 Unterschrift des Inhabers
8 Art des Patents
9 Örtlicher Geltungsbereich

Dieses Streckenzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem auf den gleichen Namen lautenden Patent nach 8 und berechtigt den Inhaber zur Fahrt auf den Streckenabschnitten der Donau nach 9

Straßburg, den ... 201..

Hans VAN DER WERF
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Oberste Schifffahrtsbehörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie der Republik Österreich

PROTOKOLL 13

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, 10.01 und 11.02 bis 11.05)

Beschluss

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

- a) § 1.07 Nr. 2 – Anforderungen an die Beladung, Sicht und Höchstzahl der Fahrgäste
(angenommen mit Beschluss 2001-II-15, zuletzt verlängert mit Beschluss 2013-I-13),
- b) § 10.01 Nr. 3, außer Strecke „Basel“– Beschränkung der Schifffahrt bei Hochwasser oberhalb der Spyck'schen Fähre (Germersheim – Mannheim-Rheinau)
(angenommen mit Beschluss 2009-I-16, zuletzt verlängert mit Beschluss 2013-I-13),
- c) § 11.02, außer Nr. 3 Tabelle zu 3.1 - Strecke „Basel“, erste Zeile und Tabelle zu 3.6 - Strecke „Pannerden bis Lekkanal“ – Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge
(angenommen mit Beschluss 2009-I-16, zuletzt verlängert mit Beschluss 2013-I-13),
- d) §§ 11.03 bis 11.05 – Gestrichen
(angenommen mit Beschluss 2009-I-16, zuletzt verlängert mit Beschluss 2013-I-13).

Die Vorschriften a und b gelten vom 1. Dezember 2015 bis zum 30. November 2018.

Die Vorschriften c und d gelten vom 1. Dezember 2015 bis zum 30. November 2016.

PROTOKOLL 14

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Ankern und Benutzung von Ankerpfählen (§ 7.03)

1. Viele Schiffe sind heutzutage mit Ankerpfählen ausgerüstet. Die Ankerpfähle drücken sich ins Flussbett und halten das der Strömung und Wind ausgesetzte Fahrzeug fest. Sie werden während des Stillliegens nicht nur ergänzend zum Anker oder zum Festmachen mithilfe herkömmlicher Leinen und Drahtseile benutzt, sondern häufig einfach als Ersatz. Durch die Benutzung von Ankerpfählen kann die Infrastruktur beschädigt werden. Bisher ist die Benutzung von Ankerpfählen auf dem Rhein nicht geregelt.
2. § 7.03 RheinSchPV enthält ein allgemeines Ankerverbot. Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen dürfen auf den Abschnitten der Wasserstraße, für die ein allgemeines Ankerverbot besteht, und auf den durch das Tafelzeichen A.6 (Anlage 7) gekennzeichneten Strecken nicht ankern. Das Verbot gilt auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht. Das Ankerverbot wird auf Strecken angewandt, auf denen beispielsweise das Flussbett oder Düker geschützt werden müssen oder auf denen das Ankern aus nautischen Gründen verboten wird.
3. Die zur Gewährleistung eines ausreichenden Ankervermögens erforderlichen Merkmale der Anker und Ankerketten sind in § 10.01 RheinSchUO festgelegt. Es gibt keine technischen Anforderungen für Ankerpfähle. Die Anbringung von Ankerpfählen an Bord eines Fahrzeugs entbindet nicht von der Einhaltung der Bestimmungen des § 10.01 RheinSchUO; die Anbringung von Ankerpfählen erfolgt mithin zusätzlich zu den Ankern.
4. Wenn der Grund für das Ankerverbot der Schutz des Flussbetts oder von Dükern ist, muss es auch gelten, wenn ein Fahrzeug beim Stillliegen Ankerpfähle anstatt des Ankers verwenden möchte. Das Ankerverbot darf nicht umgangen werden, indem Ankerpfähle benutzt werden, da eine unterschiedliche Behandlung nicht begründet ist. Wenn der Grund für das Ankerverbot nicht der Schutz des Flussbetts ist, kann die Benutzung von Ankerpfählen möglicherweise gestattet werden, auch wenn das Ankern verboten ist.
5. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Zweck der Änderung ist die Regelung der Benutzung von Ankerpfählen. Durch die Änderung wird die Benutzung von Ankerpfählen auf Strecken und Abschnitten, auf denen das Ankern verboten ist, allgemein verboten. Abweichend kann, auch wenn das Ankern verboten ist, auf bestimmten Abschnitten, die durch ein entsprechendes Tafelzeichnen gekennzeichnet werden müssen, die Benutzung von Ankerpfählen gestattet werden

§ 7.03 RheinSchPV regelt das Ankern, aber nicht die Benutzung von Ankerpfählen. In manchen Fällen ist das Ankern verboten, um das Flussbett zu schützen, das Verbot wird jedoch durch die Benutzung von Ankerpfählen umgangen. In diesem Fall ist eine unterschiedliche Behandlung nicht angezeigt.

Umgekehrt können, wenn der Grund für das Ankerverbot nicht der Schutz des Flussbetts ist, das Ankern oder die Benutzung von Ankerpfählen unabhängig voneinander gestattet werden.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Alternative besteht darin, die aktuelle Fassung von § 7.03 RheinSchPV beizubehalten. In diesem Fall wird die Benutzung von Ankerpfählen nicht geregelt. Auf bestimmten Abschnitten und Strecken ist das Ankern verboten, um die Sohle des Flussbetts zu schützen. Wenn die aktuelle Fassung von § 7.03 RheinSchPV beibehalten wird, könnten Ankerpfähle benutzt werden und dadurch die Sohle des Flussbetts beschädigt werden.

Eine weitere Lösung wäre, die Benutzung von Ankerpfählen in allen Situationen zu verbieten. Diese Art Ausrüstung ist eigentlich in der Binnenschifffahrt nicht notwendig. Es geht allerdings oftmals schneller, Ankerpfähle zu benutzen als zu ankern.

Folgen dieser Änderungen

Durch Nummer 1 des neuen § 7.03 werden die für das Ankern geltenden Vorschriften auf Ankerpfähle ausgedehnt: In Nummer 1 der aktuellen Fassung von § 7.03 RheinSchPV wird das Ankern zum einen auf den Abschnitten der Wasserstraße verboten, für die ein allgemeines Ankerverbot gilt, und zum andern auf den durch das Tafelzeichen A.6 (Anlage 7) gekennzeichneten Strecken auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht. Durch die vorgeschlagene Änderung wird auch die Benutzung von Ankerpfählen den genannten allgemeinen Verboten unterworfen. Auf diese Weise lässt sich verhindern, dass das Ankerverbot durch die Benutzung von Ankerpfählen umgangen wird, denn eine unterschiedliche Behandlung ist nicht gerechtfertigt, wenn mit dem Ankerverbot bezweckt wird, eine Beschädigung des Flussbetts oder eines Dükers zu verhindern.

Durch die neue Nummer 2 wird für das Ankern insofern die Möglichkeit einer Abweichung von der allgemeinen Regel nach Nummer 1 geschaffen, als Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen auf den Abschnitten, auf denen das Ankern und die Benutzung von Ankerpfählen allgemein verboten sind, nur auf den Strecken ankern dürfen, die durch das Tafelzeichen E.6 gekennzeichnet sind und dabei auch nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht. Nummer 2 räumt also die Möglichkeit ein, das Ankern auf bestimmten Strecken zu gestatten, während die Benutzung von Ankerpfählen verboten bleibt. Dabei kann es sich um Strecken handeln, auf denen das Flussbett oder Düker besonders geschützt werden müssen oder auf denen die Benutzung von Ankerpfählen aus nautischen Gründen verboten ist.

Durch die neue Nummer 3 wird für die Benutzung von Ankerpfählen insofern die Möglichkeit einer Abweichung von der allgemeinen Regel nach Nummer 1 geschaffen, als Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen auf den Abschnitten, auf denen das Ankern und die Benutzung von Ankerpfählen allgemein verboten sind, Ankerpfähle nur auf den Strecken benutzen dürfen, die durch das Tafelzeichen E.6.1 gekennzeichnet sind, und auch nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht. Nummer 3 räumt also die Möglichkeit ein, die Benutzung von Ankerpfählen auf bestimmten Strecken zu gestatten, während das Ankern verboten bleibt. Dabei kann es sich um Strecken handeln, auf denen die Benutzung von Ankerpfählen aus nautischen Gründen gestattet wird.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf die Änderung zu verzichten. In den derzeit geltenden Verordnungen wird allerdings die Benutzung von Ankerpfählen nicht geregelt. Auf bestimmten Strecken kann die Benutzung von Ankerpfählen die Sohle des Flussbetts beschädigen, was nicht wünschenswert ist.

Beschluss

Die Zentralkommission

in dem Bestreben, die Sicherheit und Leichtigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern und gleichzeitig den guten Zustand der Infrastruktur zu gewährleisten,

beschließt die Änderung zu § 7.03 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung tritt am 1. Dezember 2016 in Kraft.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

Die Angabe zu § 7.03 wird wie folgt gefasst:

„7.03 Anker und Benutzung von Ankerpfählen“.

2. *§ 7.03 wird wie folgt gefasst:*

„§ 7.03

Anker und Benutzung von Ankerpfählen

1. Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen dürfen nicht ankern und keine Ankerpfähle benutzen:
 - a) auf den Abschnitten der Wasserstraße, für die ein allgemeines Ankerverbot besteht;
 - b) auf den durch das Tafelzeichen A.6 (Anlage 7) gekennzeichneten Strecken, auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.
 2. Auf den Abschnitten, auf denen das Ankern und die Benutzung von Ankerpfählen nach Nummer 1 Buchstabe a verboten ist, dürfen Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen nur auf den Strecken ankern, die durch das Tafelzeichen E.6 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, und nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.
 3. Auf den Abschnitten, auf denen das Ankern und die Benutzung von Ankerpfählen nach Nummer 1 Buchstabe a verboten sind, dürfen Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen nur auf den Strecken Ankerpfähle benutzen, die durch das Tafelzeichen E.6.1 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, und nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.“
3. *In der Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt E wird nach dem Tafelzeichen E.6 das folgende Tafelzeichen E.6.1 eingefügt*

„**E.6.1** Erlaubnis zur Benutzung von Ankerpfählen auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.
(§ 7.03 Nr. 3)



“.

PROTOKOLL 15

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

§ 1.06 Benutzung der Wasserstraße

§ 11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge

§ 11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge und endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05

1. In § 11.01 RheinSchPV sind die Höchstabmessungen der Fahrzeuge festgelegt. In seiner derzeitigen Fassung ist die Höchstlänge der Fahrzeuge grundsätzlich auf 135 m festgelegt. Für bestimmte Stromabschnitte gelten Einschränkungen. Insbesondere ist in der Gebirgsstrecke die Talfahrt für Fahrzeuge mit einer Länge von über 110 m nur mit Sondererlaubnis möglich, wenn der Wasserstand am Pegel Kaub unter 0,85 m oder über 4,60 m (Marke I) liegt.
2. Die maximale Breite der Fahrzeuge ist derzeit in § 11.01 Nr. 5 RheinSchPV festgelegt. Sie beträgt grundsätzlich 22,80 m; für den Stromabschnitt zwischen Pannerden (km 867,46) und Lekkanal (km 949,40) darf sie 15,00 m nicht überschreiten.
3. Fahrzeuge mit Abmessungen bis zu einer Länge von 135 m und einer Breite von 17,70 m nutzen zunehmend eine Sondererlaubnis, um die Gebirgsstrecke auch bei niedrigen oder hohen Wasserständen zu befahren.
4. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen hat in der Gebirgsstrecke mehrere Versuchsfahrten bei Wasserständen unter 0,85 m und über 4,60 m (Marke I) am Pegel Kaub durchgeführt, die ergeben haben, dass bei einer Beschränkung der Breite auf 17,70 m Fahrzeuge mit einer Länge bis 135 m bei allen Wasserständen fahren können.
5. Eine Einschränkung der Schifffahrt oder eine Sondererlaubnis für die Befahrung der Gebirgsstrecke durch Fahrzeuge mit einer maximalen Länge von 135 m und einer maximalen Breite von 17,70 m ist daher nicht erforderlich. Damit ergibt sich die Möglichkeit zur Reduzierung der Zahl von Verwaltungsverfahren (Erteilung einer Sondererlaubnis). Um die Möglichkeit zu nutzen, ist eine Überarbeitung der Vorschriften des § 11.01 erforderlich. Diese Überarbeitung kann auch genutzt werden, die Vorschriften, die derzeit in § 11.01 Nr. 5 aufgeführt sind und auf die Anforderungen an die Fahrt mit Radar in § 4.06 Nr. 1 RheinSchPV Bezug nehmen, klarer zu fassen. Es ist ausreichend, in der neue Fassung des § 11.01 das Vorhandensein einer Person mit einem Radarzeugnis an Bord zu fordern. Die Forderung nach Vorhandensein eines Radargeräts ist bereits in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung berücksichtigt. Damit kann der unklare Verweis auf § 4.06 Nr. 1 entfallen.
6. In § 11.02 sind die Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge festgelegt. Dieser Paragraph wurde mit Beschluss 2003-I-21 als Anordnung vorübergehender Art eingeführt. Seither wurde die Anordnung regelmäßig um drei Jahre verlängert. Die derzeitigen Arbeiten in der ZKR lassen eine kurzfristige Änderung dieser Anordnung nicht in Betracht kommen. Daher wird vorgeschlagen, die Anordnung vorübergehender Art in eine dauerhafte Änderung zum 1. Dezember 2016 umzuwandeln.
7. In den §§ 11.03 bis 11.05 waren die Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen, die Höchstabmessungen der Schubverbände an der Kreuzung des Lek mit dem Amsterdam-Rhein-Kanal und die Höchstabmessungen sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen festgelegt. Mit der Annahme des neuen Wortlauts des § 11.02 auf der Frühjahrsplenartagung 2003 der ZKR wurden bestimmte Bestimmungen der §§ 11.03 bis 11.05 in diesen Paragraphen integriert. Die übrigen Bestimmungen wurden für nicht mehr erforderlich gehalten. Die §§ 11.03 bis 11.05 wurden daher 2003 durch eine Anordnung vorübergehender Art gestrichen. Die endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05 steht folglich mit der endgültigen Annahme der Bestimmungen des § 11.02 in der 2003 beschlossenen Fassung in Einklang.

8. In § 1.06 sind allgemeine Anforderungen für die Benutzung der Wasserstraße festgelegt. Danach müssen Länge, Breite, Höhe, Tiefgang und Geschwindigkeit der Fahrzeuge und Verbände den Gegebenheiten der Wasserstraße und der Anlagen angepasst sein. Zu diesem Zweck wird insbesondere auf die §§ 11.01 bis 11.05 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung verwiesen. Da die §§ 11.03 bis 11.05 gestrichen werden, sollte dieser Verweis angepasst werden. Dies hätte eigentlich bereits 2003 geschehen müssen, wurde damals jedoch versäumt. Daher wird vorgeschlagen, den Verweis auf die §§ 11.03 bis 11.05 in § 1.06 endgültig zu streichen.
9. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Änderung zielt darauf ab, die Lesbarkeit der Vorschriften, die hinsichtlich der maximalen Länge und Breite der Fahrzeuge in den einzelnen Stromabschnitten gelten und in § 11.01 festgelegt sind, zu verbessern. Ferner soll sie zu einer Senkung der Zahl der Sondererlaubnisse für die Fahrt durch das Gebirge und damit zu einer Senkung der Zahl der Verwaltungsverfahren (Erteilung einer Sondererlaubnis) führen.

Der § 11.02 („Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge“) und die Streichung der §§ 11.03 bis 11.05 unterliegen Anordnungen vorübergehender Art, die am 30.11.2015 auslaufen. Besagte Anordnungen wurden mit Beschluss 2003-I-21 angenommen und seither regelmäßig verlängert. Nach zwölf Anwendungsjahren wurden keine besonderen Probleme festgestellt. Durch die Änderung werden sie in dauerhafte Anordnungen umgewandelt.

Der derzeitige Wortlaut des § 1.06 verweist auf die §§ 11.03 bis 11.05 und muss dementsprechend angepasst werden.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Alternativ kann § 11.01 in der aktuellen Fassung beibehalten werden. Die aktuelle Fassung stellt für die Sicherheit der Schifffahrt keine Gefahr dar, ist für das Gewerbe und die Verwaltung jedoch mit einigem Verwaltungsaufwand verbunden. Insbesondere ist in der Gebirgsstrecke die Talfahrt für Fahrzeuge mit einer Länge von über 110 m nur mit Sondererlaubnis möglich, wenn der Wasserstand am Pegel Kaub unter 0,85 m oder über 4,60 m (Marke I) liegt.

Folgen dieser Änderung

In Bezug auf Nummer 1 führt die Änderung zu einer Vereinfachung und besseren Lesbarkeit der Bestimmung. Die allgemeine Aussage, welche maximale Breite zugelassen ist, wird unmittelbar an den Anfang des Paragraphen gestellt. Die Regelung wird dadurch für den Leser deutlicher.

Mit der Beschränkung der Breite auf 17,70 m für den Bereich zwischen Bingen (km 528,50) und St. Goar (km 556,00) soll vermieden werden, dass im Falle von Havarien die Gebirgsstrecke durch sehr breite Einzelfahrer blockiert wird und es zu länger andauernden Verkehrssperrungen kommt. Für die Gebirgsstrecke stellt der Wert von 17,70 m somit die Grenze dar, damit Havarien solcher Fahrzeuge beherrschbar bleiben.

Die bisher durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen durchgeführten Versuchsfahrten bei Wasserständen unter 0,85 m und über 4,60 m (Marke I) am Pegel Kaub haben ergeben, dass bei einer Einschränkung der Breite auf 17,70 m Fahrzeuge mit 135 m Länge bei allen Wasserständen in diesem Bereich sicher fahren können.

Für die Befahrung der Gebirgsstrecke durch Fahrzeuge mit einer Breite von über 17,70 m ist künftig in jedem Fall eine Sondererlaubnis erforderlich. Die aktuelle Fassung des § 11.01 RheinSchPV sieht eine solche Erlaubnis bereits vor, dies jedoch für Fahrzeuge mit einer Länge von über 110 m und ohne Festlegung der Breite.

Im Hinblick auf die Sicherheit der Binnenschifffahrt ist anzumerken, dass die vorgeschlagene Änderung zu keinem höheren Unfallrisiko (in Bezug auf Wahrscheinlichkeit oder Schadenshöhe) führt. Zum einen wird die Gebirgsstrecke bereits heute mit entsprechender Sondererlaubnis von Fahrzeugen mit einer Länge von bis zu 135 m und einer Breite von bis zu 17,70 m befahren. Zum anderen wurde von den Behörden die Grenze von 17,70 m festgelegt, um im Falle von Havarien länger andauernde Verkehrssperrungen zu vermeiden.

Für Fahrzeuge mit einer Länge von bis zu 110 m und einer Breite von über 17,70 m wäre daher gemäß der vorgeschlagenen Änderung für die Fahrt auf der Gebirgsstrecke eine Erlaubnis erforderlich, was nach der aktuellen Fassung bei Wasserständen über 0,85 m und unter 4,60 m (Marke I) am Pegel Kaub nicht der Fall ist. Dass die Gebirgsstrecke von Fahrzeugen mit einer Länge von bis zu 110 m und einer Breite von über 17,70 m befahren wird, ist nicht bekannt.

Aus finanzieller Sicht ist anzumerken, dass die Änderung zu niedrigeren Verwaltungskosten für das Gewerbe und die Verwaltung führt. Sie stellt somit für beide Seiten eine Entlastungsmaßnahme dar.

Abschließend kann gesagt werden, dass die Zahl der Verwaltungsverfahren durch die Änderung sinkt. Bei Fahrzeugen mit einer Breite von bis zu 17,70 m entfällt bei bestimmten Wasserständen am Pegel Kaub die Notwendigkeit von Sondererlaubnissen für die Talfahrt von Fahrzeugen mit einer Länge von über 110 m. Fahrzeuge mit einer Breite von über 17,70 m benötigen für die Fahrt auf der Gebirgsstrecke dagegen weiterhin eine Sondererlaubnis.

Die bisher in Nummer 4 enthaltene Bestimmung wird verdeutlicht und wird nach Nummer 3 verschoben.

Die bisher in Nummer 2 enthaltene Bestimmung bleibt in ihrem Wortlaut unverändert und wird nach Nummer 4 verschoben.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf die Änderung zu verzichten. Allerdings führt der derzeit geltende Text zu einem Verwaltungsaufwand, der unter Sicherheitserwägungen unnötig erscheint.

Ferner verweist der Wortlaut des § 1.06 auf die §§ 11.03 bis 11.05, obgleich diese Paragraphen 2003 durch eine Anordnung vorübergehender Art gestrichen wurden. Bei einem Verzicht auf die Änderung bliebe die entstandene Rechtsunsicherheit in Bezug auf die Bestimmungen des § 1.06 bestehen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

in dem Wunsch, die Vorschriften für die Höchstabmessungen der Fahrzeuge klarer zu fassen und unnötigen Verwaltungsaufwand abzubauen,

bittet den Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, die Rahmenbedingungen für größere Schiffseinheiten am Niederrhein zu beobachten,

bittet den Polizeiausschuss, sobald wie möglich seine Untersuchungen zu den Höchstabmessungen der Schubverbände und gekuppelten Fahrzeuge auf dem Niederrhein fortzusetzen,

beschließt die Änderungen zu den §§ 1.06 und 11.01 bis 11.05 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung wie in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2016 in Kraft.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

Die Angabe zu Kapitel 11 wird wie folgt gefasst:

„Kapitel 11

**Höchstabmessungen der Fahrzeuge, Schubverbände
und sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen**

11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge

11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge“.

2. *§ 1.06 wird wie folgt geändert:*

„§ 1.06

Benutzung der Wasserstraße

Unbeschadet der §§ 8.08, 9.02 Nr. 10, 10.01, 10.02, 11.01 und 11.02 dieser Verordnung müssen Länge, Breite, Höhe, Tiefgang und Geschwindigkeit der Fahrzeuge und Verbände den Gegebenheiten der Wasserstraße und der Anlagen angepasst sein.“

3. *§ 11.01 wird wie folgt gefasst:*

„§ 11.01

Höchstabmessungen der Fahrzeuge

1. Ein Fahrzeug darf die Höchstlänge von 135 m und die Breite von 22,80 m nicht überschreiten.

Die Breite darf

- a) für den Stromabschnitt zwischen Bingen (km 528,50) und St. Goar (km 556,00) 17,70 m und
- b) für den Stromabschnitt zwischen Pannerden (km 867,46) und Lekkanal (km 949,40) 15 m

nicht überschreiten.

2. Die für den jeweiligen Stromabschnitt zuständigen Behörden dürfen hinsichtlich der Breite eine Sondererlaubnis für die Fahrt erteilen.
3. Ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m darf nur fahren, wenn sich an Bord eine Person befindet, die ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzt.

4. Ein Fahrzeug, ausgenommen ein Fahrgastschiff, mit einer Länge über 110 m, darf oberhalb von Mannheim nur fahren, wenn es die Anforderungen des § 22a.05 Nr. 2 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erfüllt. Ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 110 m darf oberhalb von Mannheim nur fahren, wenn es die Anforderungen des § 22a.05 Nr. 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erfüllt.

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

4. § 11.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 11.02

Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge

1. Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge dürfen die in Nummer 2 und 3 zugelassenen Abmessungen nicht überschreiten. Sie dürfen mit den zugelassenen Abmessungen nur fahren, wenn diese mit der zugelassenen Formation und der zugelassenen Beladung für die jeweilige Fahrtrichtung im Schiffsattest eingetragen sind.
2. Die zuständige Behörde kann Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge mit größeren als den in Nummer 3 zugelassenen Abmessungen, mit anderen Antriebsarten und -leistungen und mit anderen Wasserständen für die betreffende Strecke für Versuchszwecke zulassen.
3. Für die jeweilige Strecke gelten in der Berg- und Talfahrt folgende Abmessungen:

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.1	Basel (km 166,53) bis Schleusen Iffezheim (km 334,00)		
	a) Schleusen Kembs		
	aa) Westschleuse	180	22,90
	bb) Ostschleuse	186,50	22,90
	b) Schleusen Ottmarsheim		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	c) Schleusen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim und Rhinau		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	Diese Länge darf mit Erlaubnis der zuständigen Behörde auf 185 m erhöht werden. In diesem Fall ist § 6.28 Nr. 7 Buchstabe a und e nicht anzuwenden.		
	d) Schleusen Gerstheim und Straßburg		
	aa) große Schleuse	185	22,90

	bb) kleine Schleuse	185	11,45
	e) Schleusen Gamsheim und Iffezheim	270	22,90
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.		
3.2	a) Schleusen Iffezheim (km 334,00) bis Lorch (km 540,20)	193	22,90
	b) Karlsruhe (km 359,80) bis Lorch (km 540,20) zusätzlich	153	34,35
	nur Talfahrt und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat. Sofern am schiebenden Fahrzeug Schubleichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.		
3.3	Lorch (km 540,20) bis St. Goar (km 556,00)		
	a) Bergfahrt	186,50	22,90
	b) Talfahrt	116,50	22,90
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.		
	c) bei einem Wasserstand am Pegel Kaub zwischen 0,85 m und der Hochwassermarke I zusätzlich für Schubverbände		
	aa) Bergfahrt	193	22,90
	bb) Talfahrt	193	12,50
	d) Buchstabe c gilt nur, wenn der Schubverband		
	aa) bei einer Breite bis zu 12,50 m		
	aaa) Mehrschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 360 kW Leistung oder		
	bbb) Einschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung,		
	davon mindestens die Hälfte der Leistung jeweils an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat;		
	bb) bei einer Breite von mehr als 12,50 m		
	Mehrschraubenantrieb mit zwei voneinander unabhängigen Antrieben und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbaren Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung, davon mindestens die Hälfte der Leistung an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat;		
	cc) bei einer Länge von mehr als 186,50 m in der Talfahrt		
	mit einem Mehrschraubenantrieb ausgerüstet ist und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von mehr als 3,50 m über eine spezifische Leistung von mindestens 0,5 kW pro Ladungstonne verfügt.		
3.4	a) St. Goar (km 556,00) bis Gorinchem (km 952,50)	193	22,90
	b) Talfahrt zusätzlich	153	34,35

	<p>c) Buchstabe b gilt auf der Strecke</p> <p>aa) St. Goar (km 556,00) bis Rolandswerth (km 641,80) nur bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr,</p> <p>bb) Rolandswerth (km 641,80) bis Spyck'sche Fähre (km 857,40) nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort von 2,10 m und mehr,</p> <p>cc) Spyck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) nur bei einem Wasserstand am Pegel Lobith von 8,50 m und mehr,</p> <p>wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat.</p> <p>Sofern am schiebenden Fahrzeug Schubleichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.</p>						
<p>3.5</p>	<p>Bad Salzig (km 564,30) bis Gorinchem (km 952,50) unbeschadet der Bestimmungen in Nummer 3.4 für Schubverbände</p> <table border="1" data-bbox="359 689 1418 790"> <tr> <td data-bbox="359 689 1062 741">a) Bergfahrt (lange Formation)</td> <td data-bbox="1062 689 1254 741">269,50</td> <td data-bbox="1254 689 1418 741">22,90</td> </tr> <tr> <td data-bbox="359 741 1062 790">b) Talfahrt (breite Formation)</td> <td data-bbox="1062 741 1254 790">193</td> <td data-bbox="1254 741 1418 790">34,35</td> </tr> </table> <p>c) In den Fällen der Buchstaben a und b darf ein Schubverband</p> <p>aa) nicht mehr als sechs Schubleichter im Verband umfassen. In der Talfahrt dürfen höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 1,50 m oder mehr haben. Trägerschiffsleichter dürfen nur längsseits von anderen Leichtern mitgeführt werden; dabei gelten vier Trägerschiffsleichter hintereinander als ein Schubleichter;</p> <p>bb) die Fahrt nur antreten, wenn an der Spitze des Verbandes eine vom Steuerstand des schiebenden Fahrzeuges aus zu bedienende Bugsteueranlage vorhanden ist.</p> <p>d) Auf dem Streckenabschnitt Bad Salzig (km 564,30) bis Spyck'sche Fähre (km 857,40) darf darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort zwischen 2,75 m und 7,15 m antreten, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei anderen Wasserständen ausdrücklich zugelassen hat.</p> <p>e) Auf dem Streckenabschnitt Spyck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) darf, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt unter anderen Bedingungen ausdrücklich zugelassen hat, darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur antreten</p> <p>aa) bei einem Wasserstand am Pegel Lobith zwischen 8,50 m und 13,50 m;</p> <p>bb) wenn er keine gefährlichen Güter mitführt, für deren Beförderung ein Zulassungszeugnis nach ADN erforderlich ist;</p> <p>cc) und, bei einem Schubboot bis 40 m Länge, wenn darüber hinaus folgende Bedingungen erfüllt sind:</p> <p>aaa) die größtmögliche Antriebsleistung des Schubbootes darf 4500 kW nicht überschreiten;</p> <p>bbb) in der langen Formation müssen mindestens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben. Die Talfahrt in der breiten Formation darf auf dieser Strecke auch ohne Bugsteueranlage durchgeführt werden, wenn mindestens zwei und höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben und zwei davon in der Achse des Verbandes liegen.</p>	a) Bergfahrt (lange Formation)	269,50	22,90	b) Talfahrt (breite Formation)	193	34,35
a) Bergfahrt (lange Formation)	269,50	22,90					
b) Talfahrt (breite Formation)	193	34,35					

3.6	a) Pannerden (km 867,46) bis Lekkanal (km 949,40)	135	15
	b) für Schubverbände mit einer größeren Länge als 110 m und einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung. Ein Überholungs- und Begegnungsverbot gilt zwischen IJsselkop (km 878,60) und Arnheim (km 885,00).	186,50	11,45
Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen. Dabei betragen die Höchstabmessungen der Schubverbände, die auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal fahren und den Lek bei Wijk bij Duurstede kreuzen, in der Länge 200 m und in der Breite 23,50 m.			
3.7	Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20)		
	a) kurze Formation	116,50	22,90
	b) lange Formation	193	11,45
Die zuständige Behörde kann größere Abmessungen zulassen.“			

5. Die §§ 11.03 bis 11.05 werden aufgehoben.

PROTOKOLL 16

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art

§ 4.07 – Inland AIS und Inland ECDIS, § 12.01 – Meldepflicht und Anlage 12 – Verzeichnisse der Fahrzeug- und Verbandsarten

1. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge eine Meldepflicht vor: der Schiffsführer des Fahrzeugs oder ein Dritter muss den zuständigen Behörden eine Reihe von Informationen zum Fahrzeug bzw. Verband, zum beförderten Gut und zur Reise übermitteln. Die Behörden erhalten durch diese Meldung z. B. alle wichtigen Informationen, die zur Verbesserung des Havariemanagements erforderlich sind. § 12.01 bestimmt, welche Fahrzeuge dieser Pflicht unterliegen, welche Angaben gemacht werden müssen, in welcher Form die Meldung durchgeführt werden kann bzw. muss (per Sprechfunk, telefonisch, schriftlich, auf elektronischem Wege) und wann bzw. wo die Meldung zu erfolgen hat.
2. § 12.01 wurde in den vergangenen Jahren mehrmals geändert, zuletzt im Rahmen der Einführung der elektronischen Meldepflicht. Die letzten Änderungen wurden als Anordnungen vorübergehender Art erlassen, um vor Verabschiedung einer endgültigen Vorschrift ausreichend Erfahrungen sammeln zu können. Die aktuelle Anordnung vorübergehender Art gilt bis zum 30. November 2015.
3. § 12.01 sieht seit dem 1. Januar 2010 für Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container an Bord haben, und für Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, eine elektronische Meldepflicht gemäß dem Standard für elektronische Meldungen vor. Durch diese Maßnahme konnte der Verwaltungsaufwand der Schiffsführer und des Personals in den Revierzentralen reduziert und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der Rheinschiffahrt erhalten werden.
4. Angesichts der Vorteile, die das elektronische Melden bietet, und der Tatsache, dass dieses Verfahren gut funktioniert, zielt der aktuelle Vorschlag auf die Ausweitung der Nutzung elektronischer Meldungen auf alle Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, ab.
5. § 12.01 wurde zudem klarer gefasst. Die zu meldenden Datenfelder wurden den im Standard für elektronische Meldungen der ZKR vorgesehenen Datenfeldern angeglichen. Der Änderungsentwurf sieht ferner die Übermittlung zusätzlicher Daten im Rahmen der Meldepflicht vor, um die Sicherheit der Rheinschiffahrt weiter zu erhöhen.
6. Die Meldepflicht wird auch auf Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, ausgedehnt, um den jüngsten Entwicklungen dieser Technologie Rechnung zu tragen.
7. Zu den Daten, die gemäß der aktuellen Fassung des § 12.01 vom Schiffsführer über Sprechfunk gemeldet werden müssen, gehört u. a. die Schiffsgattung und die Art des Verbandes; es gibt jedoch kein Verzeichnis, in dem die verschiedenen Schiffsgattungen und Arten der Verbände festgelegt wären. Ferner ist der Schiffsführer in bestimmten Fällen zur elektronischen Meldung des Fahrzeugtyps verpflichtet. Um diese Begriffe zu klären, sieht der Änderungsentwurf die Einführung einer Anlage 12 vor, in der die verschiedenen Fahrzeug- und Verbandsarten aufgeführt sind. Die Begriffe „Schiffsgattung“, „catégorie de bateau“ und „soort schip“ werden hingegen nicht mehr verwendet.

8. In der aktuellen Fassung des § 4.07 Nr. 4 und 5 sind die Daten genannt, die über Inland AIS übermittelt und fortlaufend aktualisiert werden müssen. Zu diesen Daten gehört u. a. der Schiffstyp bzw. die Verbandsgattung. Dieser Typ ist der gleiche, der im Rahmen einer elektronisch durchgeführten Meldung verwendet wird. Das Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandstypen des Standards für elektronische Meldungen wurde in den Standard für Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt übernommen. Deswegen sieht der Entwurf eine Änderung der Nummern 4 und 5 des § 4.07 vor, um auf den Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt zu verweisen.
9. § 12.01 gilt bis zum 30. November 2015. Durch die vorgeschlagene Änderung wird dieser Paragraph modifiziert. Diese Änderung muss daher am 1. Dezember 2015 in Kraft treten. Aufgrund der sechsmonatigen Frist zwischen Annahme und Inkrafttreten ist die Änderung in Form einer Anordnung vorübergehender Art zu beschließen. Sollte danach die ZKR eine Umwandlung dieser Änderung in eine dauerhafte Anordnung anstreben, kann auch der Erfahrungsrücklauf aus der zum 1. Dezember 2014 eingeführten Nutzungspflicht für Inland AIS berücksichtigt werden.
10. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Änderung zielt auf die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle Fahrzeuge und Verbände, die Container befördern, ab.

Ferner soll die Lesbarkeit des § 12.01 verbessert werden, indem dessen Wortlaut klarer gefasst wird. Zu diesem Zweck wurden die zu meldenden Datenfelder überarbeitet und ergänzt. Zudem wird eine Anlage 12 mit einem Verzeichnis der verschiedenen Fahrzeug- und Verbandsarten eingeführt. Diese Neufassung des § 12.01 ermöglicht eine Angleichung an den Standard für elektronische Meldungen der ZKR. Nach dem Standard müssen bestimmte Datenfelder obligatorisch ausgefüllt werden, d. h. der Schiffsführer ist zur Übermittlung der entsprechenden Informationen verpflichtet, während dies nach dem derzeitigen Wortlaut des § 12.01 nicht der Fall ist. Infolge dieser Änderung sind die aufgrund der Meldepflicht bzw. gemäß dem Standard für elektronische Meldungen zu übermittelnden Daten künftig identisch. Zudem kann die Meldepflicht dadurch auf bestimmte sicherheitsrelevante Informationen (z. B. Nummer von Gefahrgutcontainern) erstreckt werden.

Mit der Änderung wird ferner eine Meldepflicht für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, eingeführt.

Schließlich sehen die Nummern 4 und 5 der heutigen Fassung des § 4.07 die Übermittlung des Schiffstyps bzw. der Verbandsgattung über Inland AIS vor, weshalb ein Verweis auf den *Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt* eingefügt wird, um klarzustellen, um welchen Typ es sich handelt. Das Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandstypen im Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt ist dasselbe wie im Standard für elektronische Meldungen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine alternative Lösung wäre, § 12.01 in der aktuellen Fassung beizubehalten.

Fahrzeuge bzw. Verbände, die weniger als 20 Container befördern, könnten ihre Meldungen, soweit sie dies wünschen, bereits auf elektronischem Wege absenden.

Bei Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, könnte diese Information alternativ über Inland AIS, z. B. durch Anfügen der Abkürzung „LNG“ an den Schiffsnamen des Fahrzeugs, übermittelt werden. Diese Lösung ist jedoch nicht wünschenswert. Sie hätte zur Folge, dass diese Information zahlreichen Personen zugänglich wäre. Bei der Anhörung des Gewerbes über den Entwurf für Vorschriften, die auf Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, anzuwenden sind, hat das Gewerbe jedoch mitgeteilt, dass es eine direkt an die Behörden gerichtete elektronische Meldung bevorzugen würde. Die über Inland AIS übertragenen Informationen sind im Gegensatz zu den im Rahmen des elektronischen Meldens versandten Informationen allgemein zugänglich.

Folgen dieser Änderung

Nummer 1 des neugefassten § 12.01 legt die Fahrzeuge und Verbände fest, die der Meldepflicht unterliegen. Er übernimmt das bestehende Verzeichnis und ergänzt es um Fahrzeuge oder Verbände, die ein LNG-System an Bord haben. Die Behörden sollten aus Sicherheitsgründen in der Lage sein, solche Fahrzeuge zu verfolgen, um insbesondere ein angemessenes Eingreifen der Rettungsdienste bei Havarien gewährleisten zu können.

Nummer 2 des neugefassten § 12.01 legt die zu meldenden Daten fest. Diese stimmen nunmehr mit den Datenfeldern im Standard für elektronische Meldungen überein. Alle Datenfelder, die nach dem Standard Pflichtdaten sind, wurden dieser Auflistung hinzugefügt. Bei Verbänden sind für jedes Fahrzeug im Verband alle Daten (Name, Art des Fahrzeugs, Länge, Breite) zu melden. In der Praxis kann dadurch festgestellt werden, welche Ladung sich auf welchem Teil des Verbands befindet. Diese Angaben werden von den Schiffsführern bereits seit Mitte der 90er Jahre gemeldet. Bei Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, muss der Schiffsführer das Vorhandensein eines LNG-Systems an Bord melden, unabhängig davon, ob das System in Betrieb ist oder nicht.

Zudem wurde die Meldepflicht auf weitere sicherheitsrelevante Daten wie insbesondere die Nummer von Gefahrgutcontainern oder die jeweilige Stauplanposition der Container erstreckt. Diese Informationen sollen insbesondere das Havariemanagement bei Unfällen von Containerschiffen unterstützen. Laut Sachverständigen wird die Übermittlung dieser Informationen keine nennenswerten Mehrkosten verursachen. Weiterhin muss der Schiffsführer künftig neben der Anzahl der an Bord befindlichen Container, die bereits jetzt zu melden ist, zusätzlich Größe, Typ und Beladungszustand (beladen oder unbeladen) jedes Containers angeben. Diese Informationen sollen ein besseres Havariemanagement, z. B. bei über Bord gefallenen Containern, ermöglichen. Schließlich wurde die Reihenfolge der Daten in der Auflistung geändert. So beginnt die Auflistung nunmehr mit den Daten zum Fahrzeug und endet mit den Daten zur Ladung.

In Nummer 3 des neugefassten § 12.01 wurden die Bestimmungen aus der bisherigen Nummer 2 übernommen; lediglich die Verweise wurden aktualisiert.

Nummer 4 des neugefassten § 12.01 legt die Modalitäten für elektronische Meldungen fest. Sie verweist insbesondere auf den *Standard für elektronische Meldungen*, der das Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandstypen enthält. Der Schiffsführer muss diesen Typ bei einer elektronischen Meldung verwenden. Dieses Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandstypen basiert auf der Empfehlung Nr. 28 (Codes für Typen von Transportmitteln) der Vereinten Nationen (TRADE/CEFACT).

Nummer 5 des neugefassten § 12.01 bestimmt, dass Fahrzeuge und Verbände, die Container befördern, der elektronischen Meldepflicht unterliegen. Dies stellt gegenüber der derzeitigen Situation eine Ausweitung dieser Pflicht dar, von der bislang nur Fahrzeuge und Verbände betroffen sind, die mehr als 20 Container an Bord haben bzw. Container an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt. Solche Fahrzeuge müssen künftig mit einer Software zur elektronischen Meldung (BICS) ausgestattet sein. Die BICS-Software steht zum kostenlosen Download zur Verfügung, setzt jedoch einen Computer an Bord der Fahrzeuge voraus. Nach den Informationen, die dem Sekretariat vorliegen, gibt es keine Fahrzeuge, die regelmäßig weniger als 20 Container befördern. Im Falle der gemischten Ladungen können sich auch einige Container an Bord befinden.

In Nummer 6 des neugefassten § 12.01 wurde die Bestimmung aus der bisherigen Nummer 4 übernommen; lediglich der Verweis wurde aktualisiert.

In Nummer 7 des neugefassten § 12.01 wurde die Bestimmung aus der bisherigen Nummer 5 übernommen und der Verweis aktualisiert; ferner wurde ein Satz angefügt, der festlegt, in welcher Weise den zuständigen Behörden Änderungen der Angaben während der Fahrt mitzuteilen sind. Mehrere Kommunikationsformen (Funk, schriftlich, elektronisch) sind erlaubt.

In Nummer 8 des neugefassten § 12.01 wurden die Bestimmungen aus der bisherigen Nummer 6 übernommen; lediglich die Verweise wurden aktualisiert.

In Nummer 9 des neugefassten § 12.01 wurden die Bestimmungen aus der bisherigen Nummer 7 übernommen.

Zudem wurde eine neue Anlage 12 geschaffen, in der die verschiedenen Fahrzeug- und Verbandsarten festgelegt sind. Dieses Verzeichnis stützt sich auf die in § 1.01 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung definierten Fahrzeug- und Verbandsarten und entspricht der im Schiffsattest einzutragenden Fahrzeugart. Der Schiffsführer muss diese Angabe machen, wenn die Meldung per Sprechfunk erfolgt. Dies stellt eine Klarstellung gegenüber der jetzigen Sachlage dar, da für eine Meldung per Sprechfunk bislang kein Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten besteht.

Schließlich basiert die gemäß § 4.07 Nr. 4 und 5 vom Inland AIS Gerät gesendete Information zum Fahrzeug- bzw. Verbandstyp auf demselben Verzeichnis, das im Rahmen des elektronischen Meldens verwendet wird. Dieses Verzeichnis ist im *Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt* wiedergegeben. Der Entwurf sieht eine Änderung der Nummern 4 und 5 des § 4.07 vor, um auf diesen Standard zu verweisen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf die Änderung zu verzichten. In diesem Fall wären Fahrzeuge und Verbände, die weniger als 20 Container befördern, nicht der Meldepflicht unterworfen, obwohl dies eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands bedeuten würde. Zudem blieben die Abweichungen zwischen den im Rahmen der Meldepflicht zu übermittelnden Daten und den obligatorischen Datenfeldern gemäß dem Standard für elektronische Meldungen bestehen. Ferner wären Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, nicht verpflichtet sich zu melden. Aufgrund der jüngsten Entwicklungen dieser Technologie und deren spezifischer Risiken im Havariefall ist es wünschenswert, dass diese Fahrzeuge von den Behörden identifiziert werden können. Darüber hinaus würden bestimmte sicherheitsrelevante Informationen nicht übermittelt werden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die RIS-Strategie der ZKR, angenommen mit Beschluss 2012-I-10, und die Stellung, die der Nutzung elektronischer Meldungen zukommt,

in dem Bestreben, weiter zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,

in der Erwägung

- dass die Nutzung elektronischer Meldungen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands beiträgt,

in der weiteren Erwägung

- dass die elektronische Meldepflicht auf andere Schiffsgattungen ausgeweitet werden könnte,
- dass die elektronische Meldepflicht mittelfristig auch für Tankschiffe, die gefährliche Güter befördern, vorgeschrieben werden könnte,

unter Hinweis auf die verstärkte Zusammenarbeit mit der Moselkommission insbesondere in Bezug auf die Polizeivorschriften,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die Änderung der §§ 4.07 und 12.01 und die Ergänzung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung um eine Anlage 12 wie in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt.

Die Änderung gilt vom 1. Dezember 2015 bis 30. November 2018.

Anlage

Anlage zu Protokoll 16

1. *Dem Inhaltsverzeichnis wird folgende Angabe angefügt:*

„Anlage 12: Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten“

2. *§ 4.07 Nummer 4 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß dem Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt;“.

3. *§ 4.07 Nummer 5 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß dem Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt;“.

4. *§ 12.01 wird wie folgt gefasst:*

„§ 12.01

Meldepflicht

1. Die Schiffsführer folgender Fahrzeuge und der Verbände müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 8 genannten Strecken über Sprechfunk auf dem bekannt gegebenen Kanal melden:

- a) Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt;
- b) Tankschiffe;
- c) Fahrzeuge, die Container befördern;
- d) Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m;
- e) Kabinenschiffe;
- f) Seeschiffe;
- g) Fahrzeuge die ein LNG-System an Bord haben;
- h) Sondertransporte nach § 1.21.

2. Im Rahmen der Meldung nach Nummer 1 sind anzugeben:

- a) Schiffsname des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
- b) einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer, bei Seeschiffen IMO-Nummer des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
- c) Art des Fahrzeugs oder Verbands und bei Verbänden, Art aller Fahrzeuge gemäß Anlage 12;

- d) Tragfähigkeit des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
 - e) Länge und Breite des Fahrzeugs und bei Verbänden Länge und Breite des Verbands und aller Fahrzeuge im Verband;
 - f) Vorhandensein eines LNG-Systems an Bord;
 - g) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt:
 - aa) die UN-Nummer oder Nummer des Gefahrguts;
 - bb) die offizielle Benennung für die Beförderung des Gefahrguts, sofern zutreffend ergänzt durch die technische Benennung;
 - cc) die Klasse, den Klassifizierungscode und gegebenenfalls die Verpackungsgruppe des Gefahrguts;
 - dd) die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, für die diese Angaben gelten;
 - ee) blaue Lichter/ blaue Kegel;
 - h) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung nicht dem ADN unterliegt und die nicht in einem Container befördert werden: Art und Menge der Ladung;
 - i) Anzahl der an Bord befindlichen Container entsprechend ihrer Größe, ihres Types und ihres Beladungszustandes (beladen oder unbeladen) und die jeweilige Stauplanposition der Container;
 - j) Containernummer der Gefahrgutcontainer;
 - k) Anzahl der an Bord befindlichen Personen;
 - l) Standort, Fahrrichtung;
 - m) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
 - n) Fahrtroute mit Angabe von Start- und Zielhafen;
 - o) Beladehafen;
 - p) Entladehafen.
3. Die unter Nummer 2 genannten Angaben mit Ausnahme von Buchstabe l und m können auch von anderen Stellen oder Personen schriftlich, telefonisch oder auf elektronischem Wege der zuständigen Behörde mitgeteilt werden.
In jedem Fall muss der Schiffsführer melden, wenn er mit seinem Fahrzeug oder Verband in die Stecke, wo die Meldepflicht gilt, einfährt und diese wieder verlässt.
4. Sofern sich der Schiffsführer oder eine andere Stelle oder Person auf elektronischem Wege meldet,
- a) muss die Meldung gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt Edition April 2013 erfolgen,
 - b) ist abweichend von Nummer 2 Buchstabe c der Typ des Fahrzeugs oder Verbands gemäß dem in Buchstabe a genannten Standard anzugeben.

5. Bei Fahrzeugen und Verbänden, die Container an Bord haben, muss die Meldung nach Nummer 2 mit Ausnahme der Angaben von Buchstabe l und m, auf elektronischem Wege erfolgen.
6. Unterbricht ein Fahrzeug in einer der unter Nummer 8 genannten Strecken die Fahrt für mehr als zwei Stunden, muss der Schiffsführer Beginn und Ende der Unterbrechung melden.
7. Ändern sich die Angaben nach Nummer 2 während der Fahrt in der Strecke, wo die Meldepflicht gilt, ist dies der zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen. Die Änderung der Angaben ist über den bekannt gegebenen Kanal schriftlich oder auf elektronischem Wege zu übermitteln.
8. Auf den Strecken
 - a) Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) bis Lauterburg (km 352,00),
 - b) Lauterburg (km 352,00) bis Gorinchem (km 952,50) und
 - c) Pannerden (km 876,50) bis Krimpen am Lek (km 989,20),die mit dem Tafelzeichen B.11 und einer Zusatztafel „Meldepflicht“ gekennzeichnet sind, gilt die Meldepflicht nach Nummer 1 mit folgenden Maßgaben:
 - auf der Strecke nach Buchstabe a brauchen sich Verbände, die keine Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, nicht zu melden,
 - auf der Strecke nach Buchstabe b sind von den Verbänden, die keine Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, nur solche zu melden, deren Länge 140 m und deren Breite 15 m überschreiten und auf der Strecke nach Buchstabe c nur solche, deren Länge 110 m oder deren Breite 12 m überschreiten,
 - auf den Strecken nach Buchstabe b und c sind die Angaben nach Nummer 2 Buchstabe a, b und c auch beim Vorbeifahren an den übrigen Verkehrsposten, Revierzentralen und Schleusen sowie an den mit dem Tafelzeichen B.11 gekennzeichneten Meldepunkten zu machen.
9. Die zuständige Behörde kann
 - a) für Bunkerboote andere Meldepflichten festlegen;
 - b) für Tagesausflugsschiffe eine Meldepflicht und deren Umfang festlegen.“

5. Nach Anlage 11 wird folgende Anlage 12 angefügt:

„Anlage 12

VERZEICHNIS DER FAHRZEUG- UND VERBANDSARTEN

Bezeichnung:

- Tankmotorschiff
- Gütermotorschiff
- Kanalpeniche
- Schleppboot
- Schubboot
- Tankschleppkahn
- Güterschleppkahn
- Tankschubleichter
- Güterschubleichter
- Trägerschiffsleichter
- Tagesausflugsschiff
- Kabinenschiff
- Schnelles Schiff
- Schwimmendes Gerät
- Baustellenfahrzeug
- Sportfahrzeug
- Schubverband
- Gekuppelte Fahrzeuge
- Schleppverband
- Fahrzeug (Typ unbekannt)“.

PROTOKOLL 17

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)

Beschluss

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

- a) § 9.03 – Schutz gegen Berühren, Eindringen von Fremdkörpern und Wasser
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2012-II-16).
- b) § 9.15 Nr. 1 – Kabel
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2012-II-16).
- c) § 9.20 Nr. 2 Buchstabe a und f – Elektronische Anlagen
(angenommen mit Beschluss 2003-I-25, zuletzt verlängert mit Beschluss 2012-II-16).

Die Vorschriften gelten vom 1. Oktober 2015 bis zum 30. September 2018.

PROTOKOLL 18

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

Entnahmebauwerk des geplanten Polders Elzmündung (Rhein-km 261,250)

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Entnahmebauwerk des geplanten Polders Elzmündung rechtes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

1. Art der Maßnahme

Flusswasserentnahmebauwerk mit Fischpass zum Betrieb des Hochwasserrückhalteraumes Elzmündung

2. Ort

Rhinau, Kappel

3. Fluss-km

Rhein-km 261,250, rechtes Ufer

4. Sachverhalt

Das Land Baden-Württemberg hat zur Verbesserung des Hochwasserschutzes am Oberrhein im Rahmen des Integrierten Rheinprogramms den Rückhalteraum Elzmündung zwischen Rhein-km 260,250 und 268,600 geplant.

Zur Entnahme von Rheinwasser aus dem schiffbaren, staugeregelten Rhein wurde für den Betrieb des Rückhalteraums Elzmündung im rechten Rheinseitendamm der Stauhaltung Gerstheim bei Rhein-km 261,250 auf Gemarkung Rhinau ein neues Entnahmebauwerk R1 einschließlich einer Fischwanderhilfe geplant.

5. Bauwerksdaten

Das Bauwerk R1 wird im rechten Rheinseitendamm der Stauhaltung Gerstheim zur Entnahme von Rheinwasser aus dem schiffbaren, staugeregelten Rhein bei Rhein-km 261,250 auf Gemarkung Rhinau erstellt.

Das Bauwerk besteht aus 2 unter dem Normalwasserstand des Rheins angeordneten Bauwerksöffnungen mit je 4,5 m Breite und 2,3 m Höhe, die mit einem Schütz geschlossen werden können. Jedes Schütz wird zusätzlich aus Sicherheitsgründen mit einer 2. Verschlussebene ausgestattet.

Für die Fischwanderhilfe werden ein Vertical-Slot-Fischpass und eine Rohrleitung zur Herstellung einer Lockströmung erstellt. Insgesamt wird die Fischwanderhilfe mit 2 m³/s dauerhaft beschickt.

6. Funktionen

Der Betrieb des Bauwerks R1 teilt sich in 3 unterschiedliche Funktionen auf.

Betriebszustand bei Rheinabflüssen unter 1.550 m³/s

In diesem Betriebszustand ist die Fischwanderhilfe in Betrieb. Hierzu werden aus dem Rhein dauerhaft 2 m³/s entnommen und in den östlich liegenden Altrhein geleitet. Die Schütze des Einlassbauwerkes sind bei diesen Abflusslagen geschlossen.

Betriebszustand bei Ökologischen Flutungen

Bei Rheinabflüssen größer 1.550 m³/s wird das Einlassbauwerk zur Durchführung von Ökologischen Flutungen geöffnet. Die Wasserentnahme erfolgt in Abhängigkeit vom Abfluss des Rheins am Kulturwehr Breisach bei Rhein-km 224,800 entsprechend dem angefügten Diagramm.

Betriebszustand bei Hochwasserrückhaltung

Der Rückhalteraum Elzmündung wird nach den Vorgaben der zuständigen internationalen Gremien zur Hochwasserrückhaltung eingesetzt, wenn zu erwarten ist, dass der Abfluss des Rheins am Pegel Maxau den Wert von ca. 4.200 m³/s und vor Ort der Rheinabfluss 3.600 m³/s überschreitet. Dann werden konstant 75 m³/s aus dem Rhein entnommen und dem Rückhalteraum zugeleitet.

Statistisch wird dieser Betriebszustand ca. alle 10 Jahre auftreten. Im Extremfall kann der Betrieb des Rückhalteriums 9 - 10 Tage dauern.

7. Baumaßnahmen

Das Bauwerk R1 wird zeitweise unter dem Einsatz von schwimmendem Gerät errichtet. Der Arbeitsbereich liegt immer innerhalb eines Uferabstandes von 40 Metern.

8. Auswirkungen auf die Schifffahrt

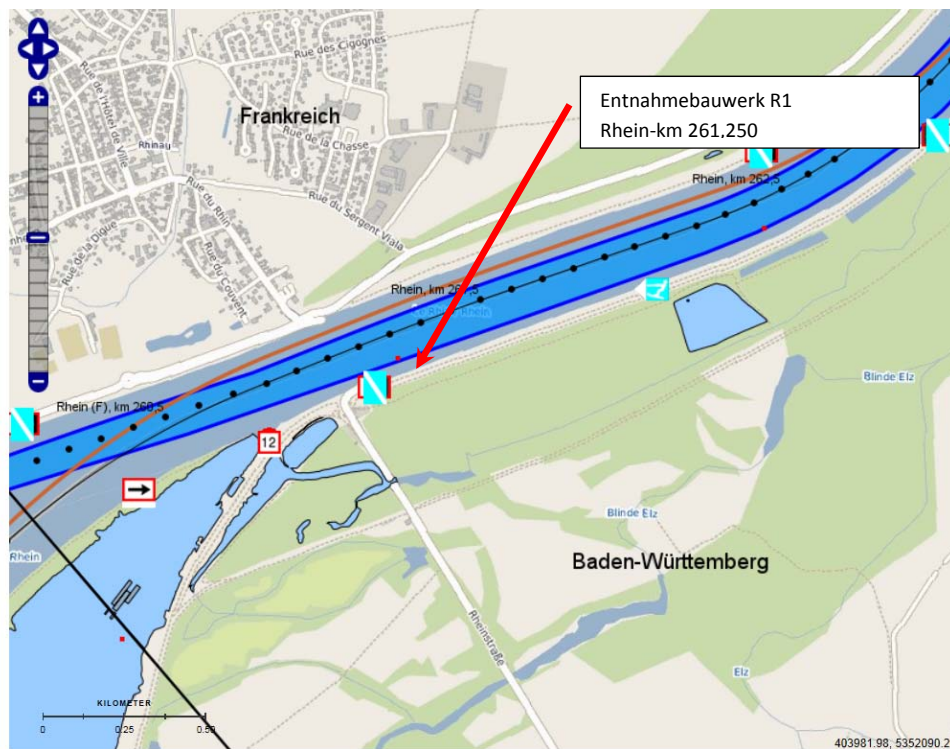
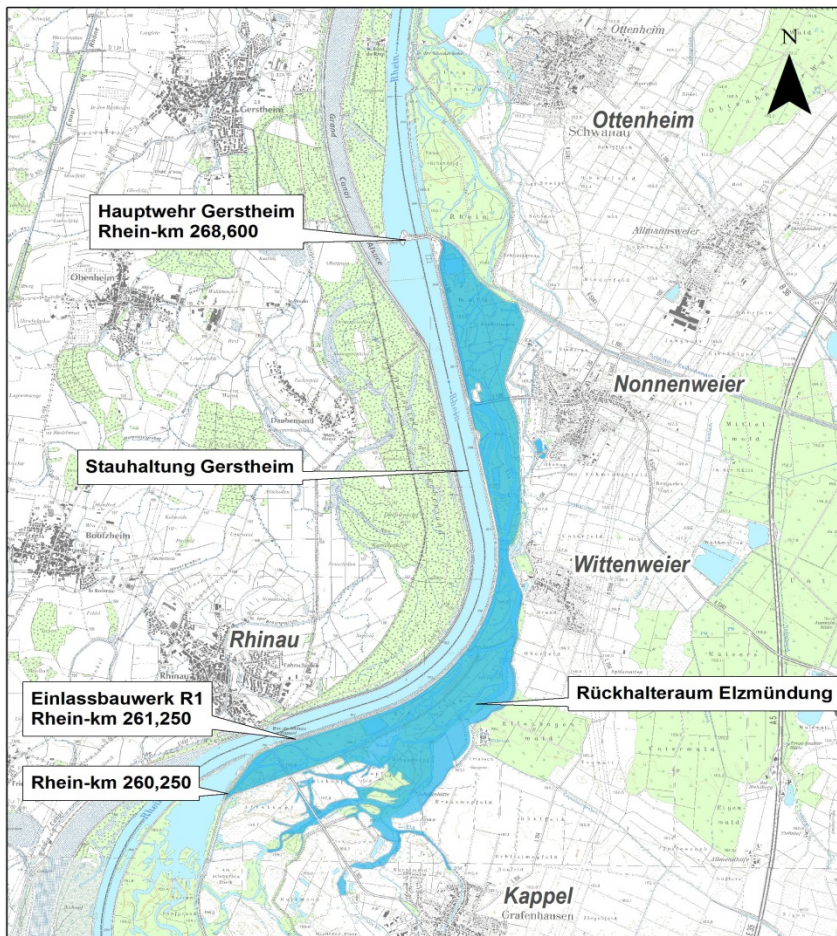
Es sind keine Sperrungen der Schifffahrt erforderlich. Geringfügige Einschränkungen der Fahrrinnenbreite während der wasserseitigen Arbeiten sind möglich.

Die garantierte Fahrrinntiefe beträgt 3,00 m unter hydrostatischem Stau. Die tatsächliche Tiefe am Fahrrinnenrand beträgt ca. 3,85 m. Ein Absenk in Folge der Entnahme führt daher zu keinen Einschränkungen für die Schifffahrt.

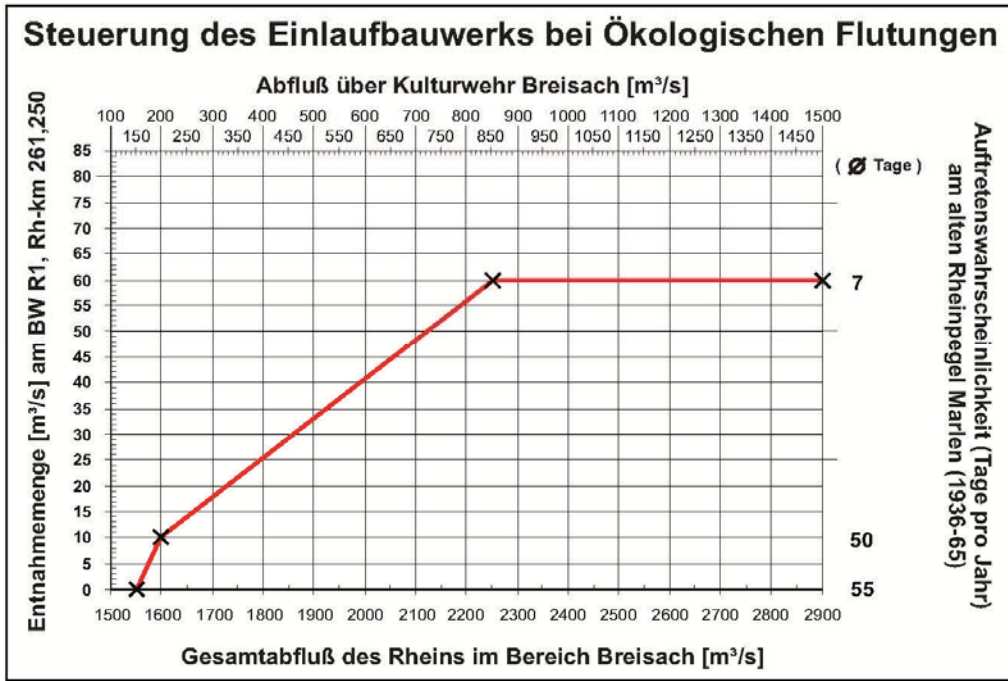
Die Querströmungen bei 60 m³/s und 75 m³/s wurden in einem Gutachten berechnet. Die Fahrrinne verläuft ca. 30 m vor der Bauwerksvorderkante. Bereits ca. 20 m vor der Bauwerksvorderkante beträgt die Querströmung nahezu 0. Die Großschifffahrt ist in der Fahrrinne nicht beeinflusst.

Die Kleinschifffahrt wird durch Zeichen C5 RheinSchPV auf einen einzuhaltenen Mindestabstand hingewiesen. Zusätzlich werden im Zulaufbereich der Bauwerke beweglich an Dalben verankerte Schwimmbalken installiert. Eine Gefährdung der Kleinschifffahrt ist somit ausgeschlossen.

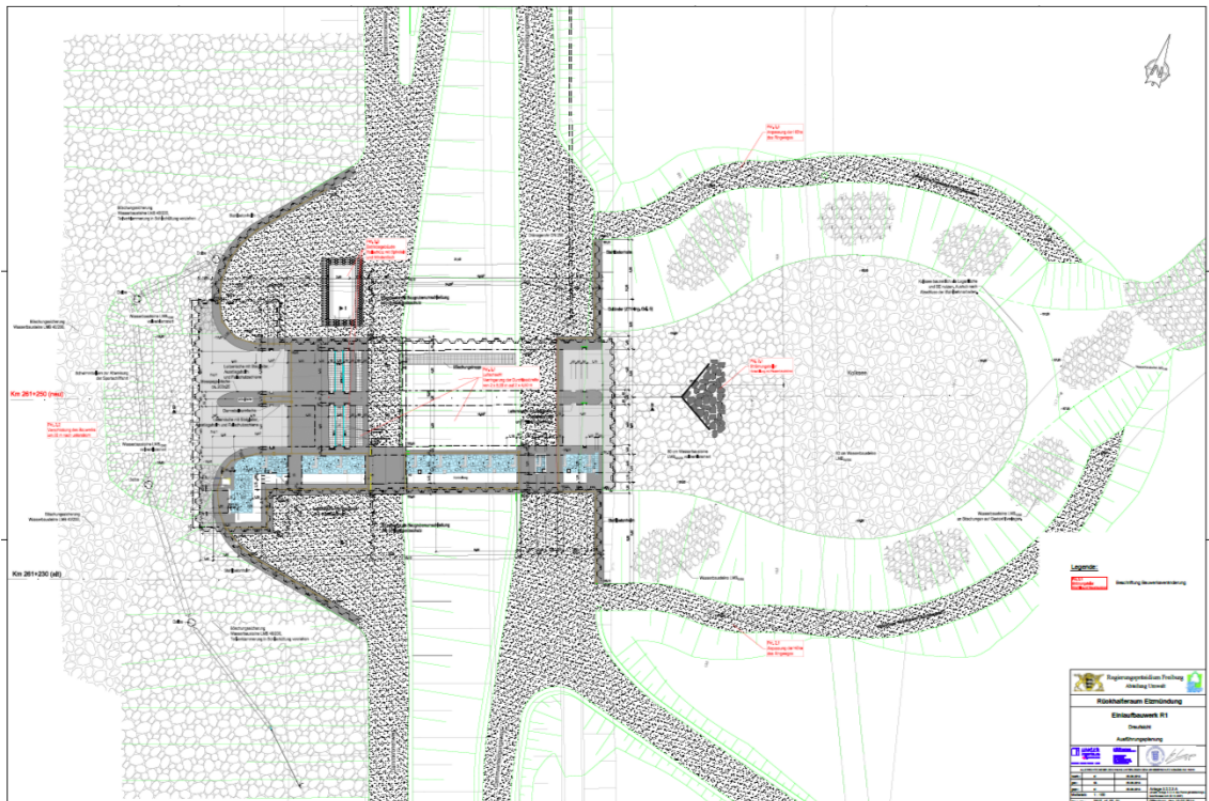
Lageplan des Hochwasserrückhalteraumes Elzmündung mit Entnahmbauwerk R1:



Wasserentnahmemengen am Einlassbauwerk bei Rh-km 261,250 bei ökologischen Flutungen



Draufsicht Entnahmebauwerk R1



PROTOKOLL 20

Sanierung der Autobahnbrücke Speyer (Rhein-km 403,180)

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Instandsetzung der Brücke bei Speyer Rhein-km 403,180 keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 20

1. Art der Brücke
Autobahnbrücke A 61; Einhüftige stählerne Schrägseilbrücke
2. Nächste Stadt
Speyer
3. Rhein-km
Rhein-km 403,18
4. Art der Baumaßnahme
Korrosionsschutzarbeiten
5. Fahrwasserbreite
220 m
6. Fahrrinnenbreite
92 m

A. Allgemeine Beschreibung

7. Anzahl der Pfeiler im Strom
keiner
8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne/Fahrwasser
keiner
9. Breite des Brückenüberbaues in Fahrrinnenmitte
33 m
10. Abstand des nächsten Brückenbauwerkes (Oberstrom/Unterstrom)
Oberstrom 3,32 km (Straßenbrücke Speyer)
Unterstrom 21,25 km (Konrad-Adenauer-Brücke)

B. Gefahrenlichtraum für die Schifffahrt während der Bauphase

a) Brücken mit gerader Unterkante Höhe der Durchfahrtsöffnungen

- 11a Niedrigster Punkt des Überbaues (NN + m)
 105,1 m ü. NN
- 12a HSW (NN + m)
 95,31 m ü. NN
- 13a Durchfahrtshöhe
 > 9,10 m
- 14a Durchfahrtsbreite, über der diese Höhe ständig mindestens vorhanden ist
 Gesamtbreite

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

15. Begutachtung durch sachverständige/Behörde/Institut
Nicht erforderlich, da keine Veränderungen
16. Betroffene Maßnahme, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden
Nicht erforderlich, da keine Veränderungen
17. Geplante Konstruktionsform der Brücke
Nicht erforderlich, da keine Veränderungen
18. Geplantes Konstruktionsmaterial
Nicht erforderlich, da keine Veränderungen

D. Schifffahrtszeichen während der Bauphase

19. Es werden auf der Ober- und Unterstromseite der Brücke beidseitig Tonnen oder Wahrschauflösse gesetzt. An der Brücke wird die Durchfahrtsöffnung mit Rauten gekennzeichnet.

E. Angaben zum Bauablauf

20. Art der Baumaßnahme

Erneuerung des Korrosionsschutzes an der Außenseite des Brückenbalkens und Umbau der Brückenentwässerung.

Für die Ausführung des Korrosionsschutzes an der Außenseite des Hohlkastens ist der Einsatz eines verfahrbaren Gerüsts mit dichter Einhausung erforderlich.

Die vorgesehenen Arbeiten werden in **drei Bauabschnitte** unterteilt:

Im **Bauabschnitt 1** werden Arbeiten für die Entwässerung im Vorlandbereich ausgeführt, welche für die Schifffahrt ohne Belang sind.

Im **Bauabschnitt 2** erfolgt die Montage der neuen Fahrschienen über die ganze Brückenlänge. Das Anbringen der Schienen erfolgt hierbei planmäßig von zwei eigens konstruierten Fahrwagen (paralleler Einsatz auf Oberstrom- und Unterstromseite des Überbaus).

Eine Durchfahrtshöhe von 9,10 m bei HSW wird dabei weiterhin zur Verfügung stehen.

Abschließend erfolgen im **Bauabschnitt 3** die Korrosionsschutzarbeiten am Überbau.

21. Einschränkungen des Gefährdungsraums **während der Bauphase 3**

Der HSW liegt im Bereich der Brücke bei 95,31 m. Mit einer Durchfahrtshöhe für die Schifffahrt von 9,1 m über HSW liegt die OK Schifffahrtsprofil bei 104,45 m. Als Mindestarbeitshöhe für das Gerüst wird 1,80 bis 2,00 m festgelegt. Mit dem Gerüstbau (Boden ca. 25 cm, Träger ca. 40 cm) ergibt sich die Unterkante Gerüst mit 2,50 bis 2,70 m unterhalb Unterkante Hohlkasten.

Der Eingriff ins Schifffahrtsprofil ergibt sich mit den vorliegenden Angaben zu:

Schienenmontagewagen: $104,45 - 103,0 = 1,45$ m

Fahrgerüst (Korrosionsschutzarbeiten): $104,45 - 102,4 = 2,05$ m

Eine Durchfahrtshöhe von 9,10 m bei HSW wird jederzeit in der verbleibenden Fahrrinne von mindestens 40 m zur Verfügung stehen.

22. Dauer der Einschränkungen für die Schifffahrt **während der Bauphase 3**

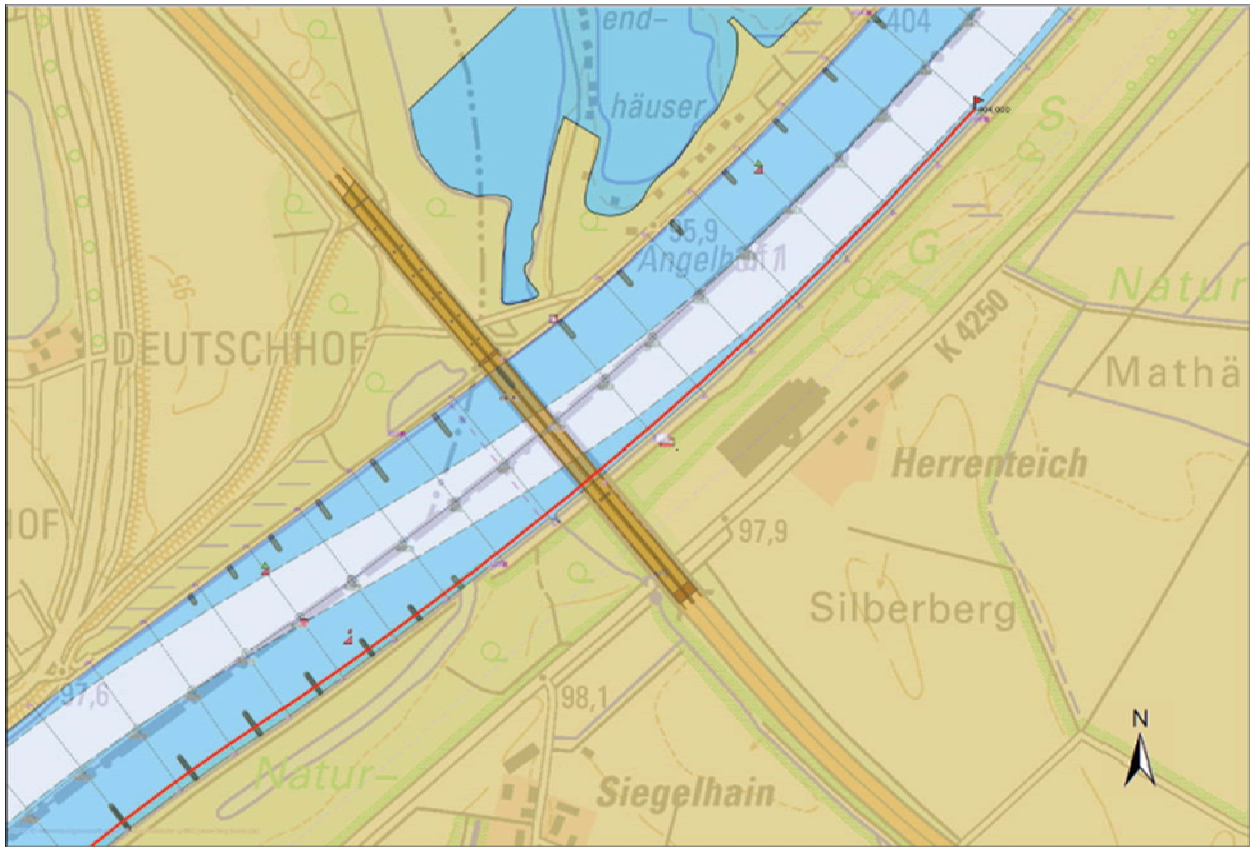
Beeinträchtigung der Schifffahrt bestehen circa 2 Jahre, wobei es maximal zu halbseitigen Sperrungen kommen wird.

Im Zuge der Baumaßnahme ist mit einer Einschränkung der Fahrrinne bis auf 40 m Breite auszugehen. In dieser Phase wird vom Wasser- und Schifffahrtsamt Mannheim ein Begegnungs- und Überholverbot angeordnet. Die Dauer dieser Verkehrslenkungsmaßnahme wird derzeit auf 3 – 4 Monate im Jahr geschätzt. Genauere Zeitangaben sind erst nach Genehmigung des Bauzeitenplanes möglich.

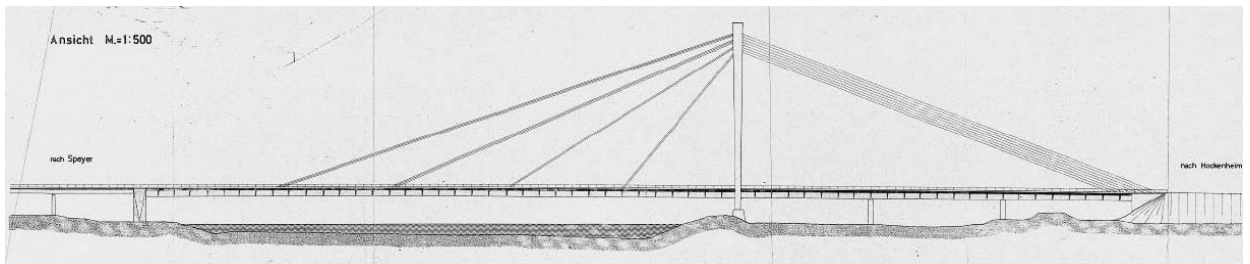
Totale Schifffahrtssperren sind nicht vorgesehen.

Mit der Baumaßnahme wird nicht vor 2016 begonnen werden.

ENC Lageplan Autobahnbrücke Speyer:



Ansicht:



PROTOKOLL 21

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2014-I-18)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

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

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

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
in den Jahren 2014 – 2015**

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	Buhnennachregelung zwischen Karlsruhe und Germersheim	362,6 - 384,6	Abschluss 2011 Monitoring: ab 2012	Keine
4	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	356,6 - 357,6 357,7 - 358,3 380,2 - 380,9	Beginn: März 2014 Fertigstellung: August 2014	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
5	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	423,900 - 424,650	Beginn: Juli 2015 Fertigstellung: September 2015	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
6	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	443,000	Beginn: September 2015 Fertigstellung: Oktober 2015	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
7	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	374,2 - 374,75	Beginn: Dezember 2014 Fertigstellung: Januar 2015	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
8	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	376,1 - 377,1 377,4 - 378,6	Beginn: April 2015 Fertigstellung: Juli 2015	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
9	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	443,0	Beginn: September 2015 Fertigstellung: Oktober 2015	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
10	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	362,5	Beginn: September 2015 Fertigstellung: Oktober 2015	Keine
11	Uferinstandsetzung Daxlanden	358,8 - 359,3	Beginn: September 2015 Fertigstellung: Januar 2016	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
12	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebefang Weisenau	493,3 - 494,5	28. Leerung: Beginn: Mai 2014 Ende: Juli 2014 29. Leerung: Beginn: Sommer 2015 Ende: Herbst 2015	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
13	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebezugabe Wallersheim	593,0 - 596,4	Beginn: Dezember 2014 Fertigstellung: Mai 2015	Keine
14	Bau einer Liegestelle bei Koblenz-Wallersheim	594,950 - 595,150	Beginn: April 2014 Fertigstellung: November 2014	Keine
15	Flutmulde Rees	833,5 - 838,5	Beginn: September 2009 Fertigstellung: Ende 2015	Keine
16	Geschiebezugabe „Oberer Niederrhein“	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	Beginn: Ende 2014 Fertigstellung: Ende 2016	Keine
17	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“-Staffel 2	734,0 - 741,0 743,0 - 747,0 747,0 - 753,0 753,0 - 759,7 759,7 - 763,5 763,5 - 769,0	Beginn: Mitte 2012 Fertigstellung: Ende 2015	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
18	Geschiebezugabe „Unterer Niederrhein“-Staffel 2	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 851,5	Beginn: Mitte 2015 Fertigstellung: Mitte 2017	Keine
19	Uferinstandsetzung Wardt	826,0 - 830,0	Beginn: 2016 Fertigstellung: 2017	Keine
20	Baggerungen im Bereich des WSA Dbg.-Rhein		geplant in 2015	Keine
21	PKW- Absetzstelle Wesel	815,0 re.U.	Beginn: August 2015 Fertigstellung: Dezember 2015	Keine
22	Baggerungen im Bereich des WSA Köln		geplant in 2015	Keine
23	Bau einer 2-Kegel-Liegestelle im fiskalischen Schutzhafen Köln-Mülheim	691,4 re. U.	Beginn: Mitte 2013 Fertigstellung: Mitte 2015	Keine

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2014 – 2015**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinntiefe von 2,80 m unter GIW	857 - 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	860	Vorläufiger Vorzugsstandort von der Leitung festgelegt. 1. Phase (Anpassung Tuindorp) 2016 fertiggestellt, 2. Phase Neubau folgt im Anschluss	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Grenzprojekt Spijk	857	Sandvorspülung 1. Phase 2016, 2. Phase 2019	Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Buhnenabsenkung mit Bau der Längsdämme km 911-922	911 - 922	Realisierung der Buhnenabsenkung und Bau von 10 km Längsdamm. Arbeiten erfolgen bis 2018	einige Behinderungen während der Arbeiten
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
5	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Plan für die Durchführung wird vorbereitet. Durchführung der Instandsetzung ist für 2016 bis 2019 geplant.	einige Behinderungen während der Arbeiten

PROTOKOLL 22

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren DrempeI der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2014 (2014-I-19)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem UnterdrempeI 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 Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

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

Anlage

Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2014

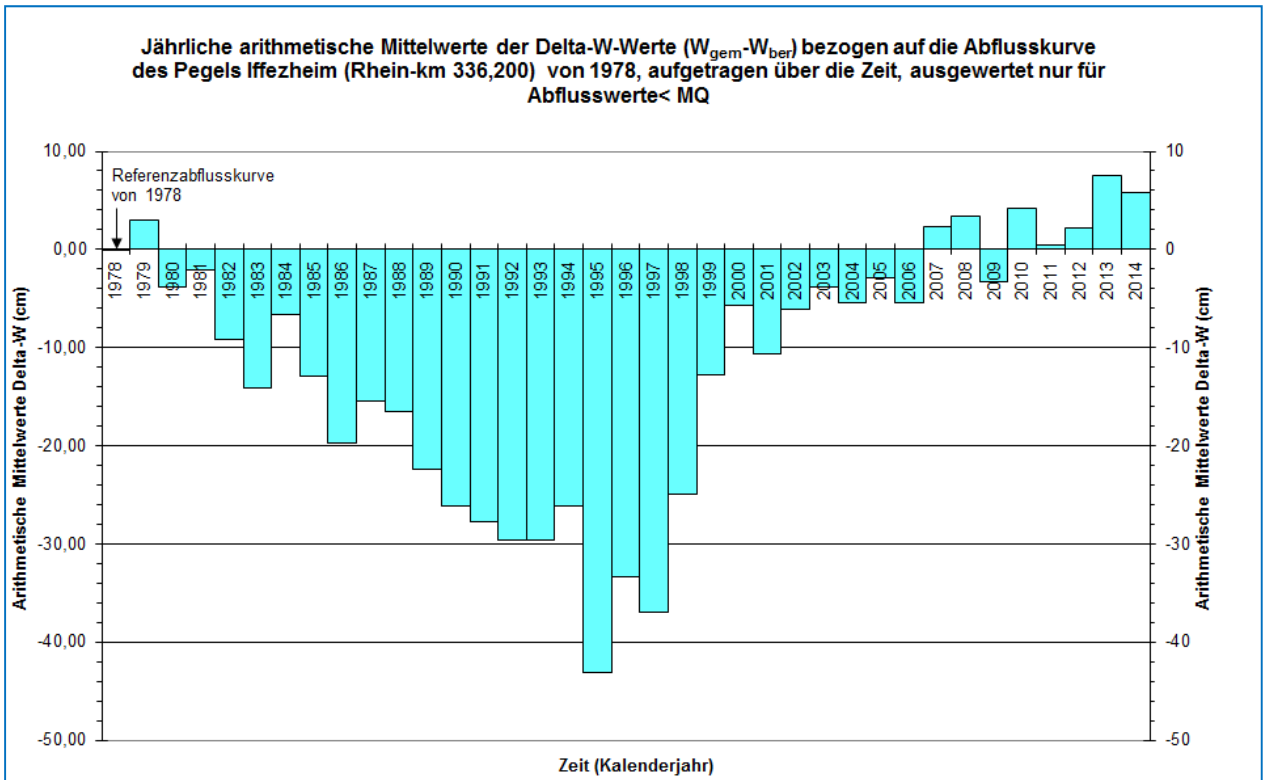
Das Jahr 2014 hatte keine Niedrigwasserperiode. Es war hydrologisch ein insgesamt ausgeglichenes Jahr. Die Charakteristik des jahreszeitlichen Verlaufs der Wasserstandsentwicklung lag im erwarteten und üblichen Rahmen. Geringe Wasserstände traten im März, April und Dezember auf, aber jeweils ca. 30 cm über dem GIW. Das Sommerhochwasser im Juni war mit 529 cm am Pegel niedriger als 2013 (593 cm, zum Vergleich: Sommerhochwasser 1999, Wasserstand am Pegel Iffezheim = 612 cm).

Der kleinste Abfluss trat am 18.04. mit einem Wasserstand von 142 cm (= 111,48 m + NN) auf (zum Vergleich: 2013 NW = 132 cm) und ca. 700 m³/s auf. Entsprechend konnten keine Messungen bei kleineren Abflüssen gemacht werden.

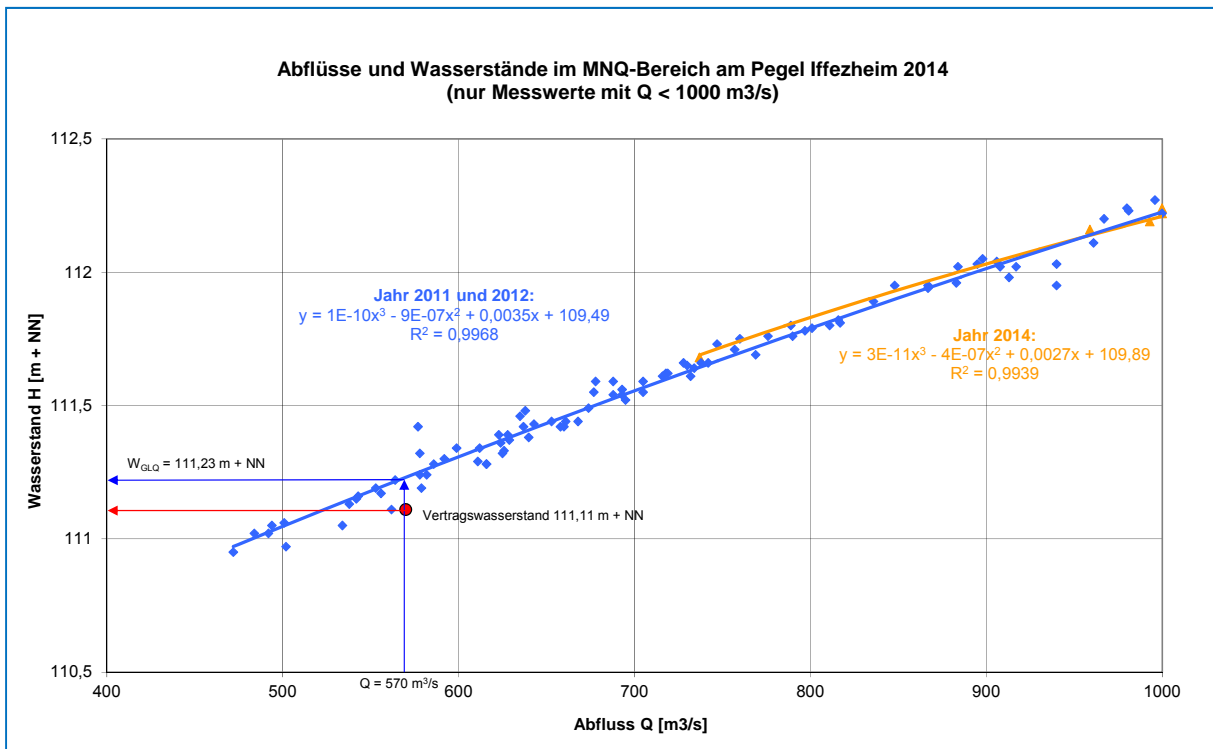


13 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,200) im Jahr 2014 durchgeführt. Sie lagen zwischen 737 m³/s und 1560 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 13.01. und dem 26.11.2014.

Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) liegt mit ca. 5,7 cm über dem Wert von 1978 und damit 2,2 cm unter der Differenz von 2013.



Nach dem Diagramm „Abflüsse und Wasserstände im MNQ - Bereich am Pegel Iffezheim im Jahr 2014 (nur Messwerte mit $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$)“ zeigt sich für das Kalenderjahr 2014 keine grundsätzliche Veränderung gegenüber den Vorjahren. Der aktuelle Wasserspiegel bei $570 \text{ m}^3/\text{s}$ (gemäß Punkt 1.3 der Vereinbarung vom Dez. 1982, Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik, Artikel 1(1)a)) kann weiterhin mit $111,23 \text{ m} + \text{NN}$ angenommen werden und liegt damit über dem Vertragswasserstand von $111,11 \text{ m} + \text{NN}$.



PROTOKOLL 23

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

Anlage zu Protokoll 23

1. **Polizeiverordnung:** Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Änderung der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2013	9.8.2013	27.1.2015	1.12.2013	14.2.2013
2012-II-14	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 3.34, 9.01, 9.10, 10.01, 11.01, 11.02, 12.01, 13.01, 14.02 und Anlage 3)	I	1.12.2013	21.3.2014	30.1.2015	1.12.2013	15.2.2013
2013-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.07, Kapitel 4, 4.07, 10.01, 11.02 bis 11.05, 12.01)	W	1.12.2013	9.8.2013	27.10.2014	1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung § 14.03 Mannheim-Ludwigshafen	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-16	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Verbindliche Einführung von Inland AIS sowie Inland ECDIS oder eines vergleichbaren Kartenanzeigergeräts (§§ 1.10, 4.07 und Anlage 11)	I	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2014-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08 und 7.01)	W	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-11	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Befreiung der Fähren von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus oder vergleichbare Kartenanzeigergeräte (§ 4.07 Nummer 3 Absatz 1)	I	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2014-I-12	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art – Mindestanforderungen und Empfehlungen an Inland ECDIS Geräte im Informationsmodus und vergleichbare Kartenanzeigeräte zur Nutzung von Inland AIS Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nr. 3)	I	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Befreiung schwimmender Geräte ohne eigenen Antrieb von der Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS Geräte (§ 4.07 Nr. 1)	I	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014
2014-II-14	Änderung der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis und § 1.07 Nr. 4) Klarstellung der Vorschriften zur Stabilität der Fahrzeuge, die Container befördern.	I	1.12.2015				6.1.2015

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b – Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 – Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 – Sonderbestimmungen für Seeschiffe – Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch – Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 – Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 – Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 – Ausrüstung mit Heckankern 2. § 23.05 zweiter Satz – Typgeprüfte 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 2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
			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 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 – Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I 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 I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 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 I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

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

¹⁾ Ergänzungen / Präzisierungen

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

****) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	**)	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	**)	27.1.2015	1.7.2009 ¹	14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	1.12.2013	**)	21.10.2014	22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Änderung der RheinSchUO hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	W	1.4.2014	1.1.2009 ¹ 1.1.2013 ¹	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		I	1.12.2014	1.12.2013 ¹ 12.11./1.12.2014 ²	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02, 11.02, 11.04, Kapitel 14a, §§ 15.14, 24.02, 24.06, Anlagen, I, Q, R und S)	W	1.10.2014 1.12.2014	1.1.2009 ¹ 5.6.2014 ¹ 26.9.2014	**)			9.7.2014
2014-I-15	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014
2014-I-16	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 24.02 Nr. 2 zu § 8.05 Nr. 6, § 8.10 Nr. 3, § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3, § 24.03 Nr. 1 zu § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2, § 9.01 und 12.02 Nr. 5, § 24.06 Nr. 5 zu § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

¹ Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

² Zunächst mit einer vorübergehenden Abweichung von den nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2014-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01)	I	1.12.2015		**)			6.1.2015

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

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015					6.1.2015

*) 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.

4.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

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

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

...

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 D-49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	0351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 D-22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	02825-939851	a.strake@kse-duisburg.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 D-63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffeselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
43.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr. 11 D-70806 Kornwestheim	07154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
44.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	09392 9349823 01573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
45.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	02656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
46.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	06232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de

...

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van der Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 460 555	amr@alewijnse.nl http://www.alewijnse.com/
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
3.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine
4.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

...

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +36	E-Mailadresse
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu
2.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 303 0168	info@rsoe.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 459 8050	dnd@dnd.hu

4.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

...

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

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

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
Appareils AIS Intérieur agréés conformément au Standard d'essai pour le système AIS Intérieur, édition 1.0 du 31.5.2007 Zugelassene Inland AIS Geräte nach dem Inland AIS Test Standard Edition 1.0 vom 31.5.2007 Toegelaten Inland AIS-apparatuur overeenkomstig de teststandaard voor Inland AIS, editie 1.0 van 31.5.2007						
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	Bis 9.7.2014 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich Ab 10.7.2014 Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
Appareils AIS Intérieur agréés conformément au Standard d'essai pour le système AIS Intérieur, édition 1.01 du 22.10.2008 Zugelassene Inland AIS Geräte nach dem Inland AIS Test Standard Edition 1.01 vom 22.10.2008 Toegelaten Inland AIS-apparatuur overeenkomstig de teststandaard voor Inland AIS, editie 1.01 van 22.10.2008						
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
18	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221
22	Nauticast A2 Inland AIS	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	<p>Bis 9.7.2014 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich</p> <p>Ab 10.7.2014 Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich</p>	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronic Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronic Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronic Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302
26	SIMRAD V5035 Class A / Inland AIS	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	10.4.2015 D	FVT	R-4-303

...

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

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

...

Deutschland

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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
13.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
14.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
15.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
16.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
17.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
18.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
19.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
20.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
21.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
22.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
23.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
24.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
25.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
26.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
27.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
28.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
29.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
30.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
31.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
32.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
33.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
34.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
35.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 D-33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
36.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
37.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 D-63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
38.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)1573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
39.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
40.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de

...

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van de Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 460 555	amr@alewijnse.nl http://www.alewijnse.com
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24 355 94 17	info@autena.nl http://www.autena.nl/
4.	De Wolf Maritime Safety B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113 573580	info@dewolfmaritime.com www.dewolfproducts.nl/
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487 518 555	druten@huisman-elektro.nl http://www.huisman-elektro.nl/maritiem/
6.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine
7.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
8.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
10.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
12.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
13.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
14.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

...

4.3 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2015 vom 13. März 2015

Zu § 15.11 Nr. 2 b, cc und Nr. 2 c, aa sowie § 15.11 Nr. 4 – nicht brennbare Werkstoffe in Wänden und Decks

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffes „SAERTEX LEO“

In Anwendung des § 2.19 Nr. 1 wird für das Fahrgastkabinenschiff mit der Projektnummer 2595 unter den nachstehenden Bedingungen gestattet, zur Errichtung des gesamten Aufbaus im Bereich des Oberdecks faserverstärkten Kunststoff anstelle von Stahl einzusetzen:

1. Der für diesen Einsatz vorgesehene Werkstoff wurde in seiner endgültigen Zusammensetzung an zwei Konstruktionsbeispielen, die auch Verbindungsbereiche im Kunststoff und zu Stahlteilen umfassen, einem Brandprüfverfahren nach § 15.11 Nr. 1 unterzogen.
2. Eine dem Schutzziel des § 15.11 Nr. 2 und 4 vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
3. Die zuständige Behörde ist in Form eines Berichtes zu informieren:
 - a) bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit
 - wie z.B. bei Beeinträchtigungen des Werkstoffs oder der Konstruktion durch mechanische, thermische o.a. äußere Einflüsse,
 - bei potenziell die Sicherheit beeinflussende Reparaturmaßnahmen
 - b) spätestens nach fünf Jahren Einsatzzeitüber alle Erkenntnisse zum neuen Werkstoff, die im Zusammenhang mit den von der Untersuchungsordnung geforderten Materialeigenschaften gewonnen wurden.

Die zuständige Behörde informiert die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (14) 96 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2015
vom 19. Februar 2015

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

Trockenes aerosolbildendes SBC¹⁶ - Löschmittel

JAN SMIT

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz wird dem Tageausflugsschiff „Jan Smit“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02333638 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, im Maschinenraum trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel ist typgenehmigt gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung.
3. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Bodenplatten wirken.
4. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Buchstabe c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
5. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 113 g/m³ des Bruttovolumens des Raums betragen.
6. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
7. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklasse B.
8. An den Ein- und Ausgängen des Maschinenraums ist ein Hinweisschild anzubringen mit der Aufschrift, dass im Maschinenraum weder Holz noch Papier oder Lappen (Werkstoffklasse A) abgelegt oder gelagert werden dürfen.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (14) 102 zu entnehmen.)

¹⁶ Solid Bound Compound

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 3/2015 vom 13. März 2015

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen
in Wohnräumen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

CATHERINE

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO dem Fahrgastschiff „Catherine“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02335393 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in Wohnräumen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001, geprüft mittels einer gemäß EN ISO 17025 zugelassenen Prüfeinrichtung, zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau). Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen 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 143 Sprühdüsen umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
4. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, in diesem Fall Küchen, werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von 93 °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 durch 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.

9. Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden. Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verringerten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei dieselbe Löschwirkung entsprechend des beabsichtigten Schutzes gemäß RheinSchUO erzielt wird. Mit dieser Feinsprühtechnik kann mit weniger Wasser wegen der kühlenden und branderstickenden Wirkung des Wasserdampfes aufgrund von Verdampfung und Sauerstoffverdrängung eine gleichwertige Wirksamkeit erzielt werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 5 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2015 vom 13. März 2015

zu § 10.03a – Fest installierte Feuerlöschanlagen
in Wohnräumen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen

Feuerlöschmittel Feinsprühwassernebel (EAFS)

WILLIAM SHAKESPEARE

Gestützt auf § 2.19 Nr. 1 RheinSchUO wird in Anwendung des und abweichend von § 10.03a RheinSchUO dem Fahrgastschiff „William Shakespeare“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02335914 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, in Wohnräumen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen die EconAqua Feinsprüh-Sprinkleranlage (EAFS) des Herstellers Fa. Minimax zu verwenden.

1. Die Feuerlöschanlage entspricht der Richtlinie für Sprinkleranlagen VdS CEA 4001, geprüft mittels einer gemäß EN ISO 17025 zugelassenen Prüfeinrichtung, zur Anwendung in der Gebäudetechnik (Hochbau). Zusätzlich erhält die Feuerlöschanlage eine Genehmigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach deren Bauvorschriften. Die Sprühdüsen 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 143 Sprühdüsen umfassen. Das Leitungssystem ist dabei als Ringsystem ausgelegt.
4. In Räumen, in denen gewöhnlich höhere Umgebungstemperaturen herrschen, in diesem Fall Küchen, werden Sprühdüsen mit einer Auslöse-Temperatur von 93 °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 durch 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.

9. Das optische und akustische Alarmsignal muss an einer dauerhaft vom Bordpersonal oder von Besatzungsmitgliedern besetzten Stelle ausgelöst werden. Die Feuerlöschanlage arbeitet mit einer verringerten Wassermenge von $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, wobei dieselbe Löschwirkung entsprechend des beabsichtigten Schutzes gemäß RheinSchUO erzielt wird. Mit dieser Feinsprühtechnik kann mit weniger Wasser wegen der kühlenden und branderstickenden Wirkung des Wassernebels aufgrund von Verdampfung und Sauerstoffverdrängung eine gleichwertige Wirksamkeit erzielt werden.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (15) 5 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 5/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

PRINS WILLEM ALEXANDER

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Prins Willem Alexander“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02326529 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 6/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

SWISS CORONA

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Swiss Corona“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001807 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 7/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

SWISS GLORIA

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Swiss Gloria“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001814 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 8/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

SERENADE 1

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Serenade 1“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02326953 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 9/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

SERENADE 2

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Serenade 2“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02328761 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 10/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

SWISS EMERALD

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Swiss Emerald“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001825 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 11/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

DE ZONNEBLOEM

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „De Zonnebloem“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02327391 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 12/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

AMADAGIO

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Amadagio“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001828 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühköpfe nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 13/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

SWISS TIARA

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Swiss Tiara“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001832 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 14/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

EXCELLENCE RHONE

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Excellence Rhone“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001833 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 15/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

AMALEGRO

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Amalegro“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001837 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 16/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

NESTROY

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Nestroy“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001848 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 17/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

AMACELLO

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Amacello“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02329809 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 18/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

SWISS SAPPHIRE

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Swiss Sapphire“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 07001858 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 19/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

AVALON SCENERY

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Avalon Scenery“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02329477 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 20/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

AMALYRA

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Amalyra“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02331266 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 21/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

SCENIC SAPPHIRE

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Scenic Sapphire“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02330040 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 22/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

AMADOLCE

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Amadolce“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02331267 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 23/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wassernebel (HDWN)

AVALON AFFINITY

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Avalon Affinity“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02330846 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wassernebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 24/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

AVALON CREATIVITY

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Avalon Creativity“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02331194 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 25/2015
vom 19. Februar 2015

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

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

AVALON FELICITY

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Absatz der RheinSchUO wird dem Fahrgastschiff „Avalon Felicity“ - einheitliche europäische Schiffsnummer 02332007 - zugestanden, in den Maschinenräumen als Löschmittel Hochdruck-Wasserebel zu verwenden, und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

1. § 10.03b Nr. 2 bis einschließlich Nr. 9 findet dementsprechend Anwendung.
2. Die Feuerlöschanlage (einschließlich der Bauteile) muss 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 oberhalb der Bilgen, an der Oberseite der Tanks und sonstiger Stellen, über denen sich flüssiger Kraftstoff verteilen kann, und zusätzlich oberhalb sonstiger, besonders feuergefährlicher Stellen in den zu schützenden Räumen eingebaut sein. Der Höchstabstand zwischen den Sprühköpfen sowie zwischen den Sprühköpfen und den Wänden/Trennflächen muss der Typgenehmigung entsprechen.
4. Die Feuerlöschanlage muss sofort und jederzeit in Betrieb gesetzt werden können. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen im Falle einer Druckabnahme in der Anlage automatisch eingeschaltet werden. Die Pumpen müssen mit einem Anschluss zur Wasseransaugung von außenbords versehen sein oder einem Anschluss zur fest installierten Feuerlöschanlage.
5. Die Feuerlöschanlage muss den größten, zu schützenden Raum an Bord mit dem erforderlichen Hochdruck versorgen können und zwar mindestens 30 Minuten lang, und sie muss mindestens 0,8 l/m² pro Minute sprühen können. Der Raum, in dem die Pumpen, ihre Schaltvorrichtungen und die erforderlichen Ventile untergebracht sind, muss mittels Trennflächen mit einer Brandklasse gemäß der entsprechenden Tabelle in § 15.11 Nr. 2 von den sich daneben befindlichen Räumen abgetrennt sein, wobei die Räume, in denen sich solche 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.

6. Die Pumpen müssen von 2 gesonderten, voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden können. Eine dieser Energiequellen muss außerhalb des zu schützenden Raumes aufgestellt sein. Jede Energiequelle für sich muss in der Lage sein, die Feuerlöschanlage zu betreiben.

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 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. Es muss dafür gesorgt werden, dass die Sprühdüsen nicht durch Verunreinigungen im Wasser oder durch Rost in den Rohrleitungen, den Düsen, den Ventilen und den Pumpen verstopfen.
9. Die Feuerlöschanlage muss mit den nachfolgend aufgeführten Alarmsignalen ausgerüstet sein:
 - niedriges Niveau Wassertank;
 - Spannungsausfall;
 - Druckverlust Leitungssystem;
 - Abfall des Hochdrucks.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 (15) 6 zu entnehmen.)

PROTOKOLL 24

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2016

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 25

Ernennung des Rechnungsprüfers

Beschluss

Der Haushaltsausschuss bestellt PWC beginnend mit dem am 31. Dezember 2015 abgeschlossenen Haushaltsjahr für eine Dauer von vier Jahren zum Rechnungsprüfer der ZKR und der CASS.

PROTOKOLL 26

Anhebung der Schwellenwerte für Auftragsvergaben (Artikel 1 der Verfahrensregeln)

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erwägung,

- dass dem europäischen Recht für Vergabeverfahren Rechnung getragen wurde;
- dass die geltende Regelung für die Auftragsvergabe durch die ZKR der in diesem Bereich gängigen Praxis gerecht werden sollte;
- dass eine Änderung der Schwellenwerte für den Anwendungsbereich somit gerechtfertigt sei;

unter Bezugnahme auf die Stellungnahme ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,

billigt die in der Anlage aufgeführte Änderung der Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR.

Dieser Beschluss tritt am 1. Juli 2015 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 26

Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR

In Artikel 1 „Anwendungsbereich“ wird der Betrag von 20.000 Euro inkl. Steuern durch den Betrag von 50.000 Euro exkl. Steuern ersetzt.

In Artikel 6 II) „Konsolidiertes und vereinfachtes Verfahren“ Absätze 2 und 4 wird der Betrag von 100.000 Euro einschließlich Steuern durch den Betrag von 150.000 Euro exklusive Steuern ersetzt.

PROTOKOLL 27

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2014

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2014.

Anlage

I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2014

Frau GIJSBERS, Direktorin für Maritime Angelegenheiten beim niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Umwelt und Leiterin der niederländischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit dem 1. Januar 2014 das Amt der Präsidentin wahr.

Herr DÜRLER, Chef des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes beim Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten und Leiter der Schweizerischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit 1. Januar 2014 das Amt des Vizepräsidenten der ZKR wahr.

Herr ALABRUNE, Direktor der Direktion für Rechtsfragen des Ministeriums für auswärtige und europäische Angelegenheiten der Französischen Republik und Leiter der französischen Delegation bei der ZKR, wurde mit Wirkung ab Juni 2014 als Nachfolger von Frau BELLIARD zum Kommissar Frankreichs bei der ZKR ernannt.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2014 folgendermaßen zusammen:

DEUTSCHLAND:

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

BELGIEN:

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

FRANKREICH:

Kommissare: Herr ALABRUNE,
Frau ANDRIVON,
Herr BEAURAIN,
Herr MORIN,
Stellvertretende Kommissare: Herr GUYONVARCH,
Herr PIET;

NIEDERLANDE:

Kommissare: Frau GIJSBERS, **Präsidentin**
Herr TEN BROEKE,
Herr MULLER,
Herr POST,
Stellvertretende Kommissare: Herr MENSINK,
Frau AUGUSTIJN;

SCHWEIZ:

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

Das Sekretariat wurde zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär: Herr VAN DER WERF
Stellvertretende Generalsekretärin: Frau MOOSBRUGGER
Chefingenieur: Herr PAULI

II) TÄTIGKEIT DER ZENTRAKKOMMISSION

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

a) Plenarsitzung

Die Zentralkommission hielt am 12. Juni in Straßburg unter dem Vorsitz von Frau GIJSBERS die Frühjahrsplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

- für die Europäische Kommission durch Herrn THEOLOGITIS,
- für die Donaukommission durch Herrn STEMMER.

Die Zentralkommission hielt am 4. Dezember in Straßburg unter dem Vorsitz von Frau GIJSBERS die Herbstplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

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

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

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

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn POST, am 11. Juni und, unter dem Vorsitz von Frau GIJSBERS, am 3. Dezember in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 31. März und am 9. Oktober in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Frau GIJSBERS, am 19. März, 11. Juni, 8. Oktober und 3. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn MULLER, am 19. März, 11. Juni, 7. Oktober und 3. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BORRE, am 18. März und am 3. November in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht und die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer, unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BORRE: gemeinsame Sitzung am 18. März in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER, am 8. April und 14. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn PIET, am 9. April und 15. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn BÜHLER, am 16. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt (IEN), unter dem Vorsitz von Herrn WEMPE, am 8. April und 14. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau AUGUSTIJN, am 20. März und, unter dem Vorsitz von Herrn KWAKERNAAT, Anhörung zur Anerkennung der Matrosenausbildung der Schifferschulen Děčín (CZ) und Ceronav (RO), am 3. September und, unter dem Vorsitz von Frau AUGUSTIJN, am 8. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, der Untersuchungsausschuss, der Ausschuss für gefährliche Güter und der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt zu gemeinsamen Sitzungen am 10. Juni und 2. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn MULDER, vom 4. bis 6. Februar sowie vom 23. bis 25. September in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn BLAKEWAY, am 13. März, am 18. Juni, am 27. und 28. August sowie am 19. und 20. November in Straßburg;

die Koordinierungsgruppe Implementierung von Inland AIS und Inland ECDIS, unter dem Vorsitz von Herrn STUURMAN, am 12. März, am 17. Juni, am 26. August, am 2. Oktober und am 19. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn VERMEULEN, vom 20. bis 21. Februar in Straßburg, am 5. Juni, am 9. September und am 11. Dezember in Straßburg;

die Gemeinsame Arbeitsgruppe, unter dem Vorsitz von Herrn HENRY, vom 17. bis 20. Februar, vom 3. bis 5. Juni, vom 9. bis 11. September und vom 9. bis 11. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn KWAKERNAAT, am 21. und 22. Januar, am 20. und 21. Mai (am 21. Mai fand eine erweiterte Sitzung zur Qualifikation für Schiffsführer von LNG-Schiffen statt und am 20. Mai eine erweiterte Sitzung zum Einsatz des Fahrsimulators), am 2. und 3. September sowie am 4. November in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn HEINZ, am 6. März sowie am 18. September in Straßburg;

die Sachverständigengruppe zur Modernisierung der Befähigungen, unter dem Vorsitz von Herrn GRIGORE, am 23. Januar und am 4. September in Straßburg;

das Steuerungskomitee des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGERS, am 5. März und am 16. Juli in Duisburg;

die Arbeitsgruppe (ISGINTT/WG), unter dem Vorsitz von Herrn PÖTTMANN, am 6. Mai, am 27. Juni und am 8. Oktober in Duisburg;

der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN-SA)), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, vom 27. bis 31. Januar und vom 25. bis 29. August in Genf;

der Verwaltungsausschuss des Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, am 31. Januar und am 29. August in Genf;

die Informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, am 17. und 18. März in Straßburg;

die Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Binnentankschiffen“ (ADN), unter dem Vorsitz von Frau Dr. BRANDES, am 10. und 11. März in Bonn und am 7. und 8. Juli in Bonn;

die Informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, am 19. und 20. März in Straßburg und am 29. und 30. September in Hamburg;

die Redaktions- und Übersetzungskonferenz ADN 2015, vom 25. bis 27. März in Straßburg;

c) Beratende Konferenz

Die beratende Konferenz der anerkannten Verbände tagte am 7. Oktober in Straßburg unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

2) Durch die ZKR organisierte Veranstaltungen

VERPFLICHTUNG ZUR AUSTRÜSTUNG MIT EINEM ANZEIGESYSTEM

Am 16. Juni fand eine Anhörung des Schifffahrtsgewerbes zur Ausrüstungsverpflichtung mit einem Anzeigesystem statt. Sie ermöglichte den Austausch mit dem Gewerbe zu noch offenen Fragen im Hinblick auf diese neue Verpflichtung.

ELEKTRONISCHE KARTEN

Am 27. August fand eine Anhörung der Hersteller elektronischer Karten statt. So konnten zum einen Kommunikationsschwierigkeiten zwischen den Behörden und den Herstellern, aber auch die Notwendigkeit von regelmäßigen Zusammenkünften festgestellt werden.

AUSRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG FÜR INLAND AIS- UND ELEKTRONISCHE KARTENANZEIGESYSTEME

Am 1. Oktober fand in Straßburg ein Workshop zur Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS- und elektronische Kartenanzeigesysteme statt. Ziel dieser Veranstaltung war es, die kürzlich gefassten Beschlüsse der ZKR vorzustellen und ausführlich zu erläutern. Der Workshop ermöglichte einen fruchtbaren Austausch mit einem erweiterten Kreis betroffener Akteure und bestätigte die Notwendigkeit, über diese für die Sicherheit der Rheinschifffahrt hoch relevanten Maßnahmen möglichst breit zu informieren. Die während der Veranstaltung geäußerten Bemerkungen und Fragen sollen in ein Informationsdokument zur Erläuterung der Vorschriften über die Ausrüstung mit Inland AIS- und elektronischen Kartenanzeigesystemen einfließen.

ZUSAMMENSETZUNG DER BESATZUNGEN SOWIE FAHR- UND RUHEZEITEN

Am 5. November fand in Straßburg ein Runder Tisch zu den Vorschriften über die Zusammensetzung der Besatzungen sowie die Fahr- und Ruhezeiten statt. Das Ziel dieser Initiative war, mit den Sozialpartnern (EBU, ESO, ETF) unter Einbeziehung der Polizeikräfte (AQUAPOL) in den Dialog zu treten, um zu prüfen, ob die unterschiedlichen Dimensionen der in diesem Punkt geltenden Regelung der Realität vor Ort noch angemessen sind oder ob sie modernisiert werden müssen. Bei diesem Treffen konnte ein fruchtbarer Austausch mit einem erweiterten Kreis von Akteuren erreicht werden; die aktuellen Schwierigkeiten wurden identifiziert und künftige Überlegungsansätze formuliert.

3) Maßnahmen im Laufe des Jahres

GEGENSEITIGE ANERKENNUNG VON AN SCHIFFERSCHULEN AUSGEBILDETEN MATROSEN – UNTERZEICHNUNG VON ZWEI VERWALTUNGSVEREINBARUNGEN ZWISCHEN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK, RUMÄNIEN UND DER ZKR

Die ZKR beschloss, die Matrosenausbildung der Absolventen von zwei nicht-rheinischen Schifferschulen – eine in der Tschechischen Republik (Děčín), die andere in Rumänien (CERONAV) – ab dem 1. Dezember 2015 auf dem Rhein anzuerkennen. Diese Anerkennungen ergänzen den Prozess zur gegenseitigen Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Schifferdienstbüchern, der von der ZKR und sieben ihrer Beobachterstaaten (Bulgarien, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechische Republik und Ungarn) vor einigen Jahren eingeleitet wurde.

Damit soll insbesondere der Zugang zum Arbeitsmarkt der Binnenschifffahrt erleichtert werden. Nach der Herbstplenartagung wurden die Verwaltungsvereinbarungen von der Direktorin der Schifffahrtsabteilung des Ministeriums für Verkehr der Tschechischen Republik, Frau Katarína Koleničková, dem Generaldirektor für Schiffsangelegenheiten des Verkehrsministeriums Rumäniens, Herr Viorel Olea, und vom Generalsekretär der ZKR unterzeichnet.

START DER BEOBACHTUNGSSTELLE FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA

Die ZKR startet die Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Europa: www.inland-navigation.org

Die Beobachtungsstelle wendet sich sowohl an die breite Öffentlichkeit als auch an Berufsschiffer und Entscheidungsträger. Das breite Publikum findet hier wichtige Informationen zum besseren Verständnis der Perspektiven, welche die Binnenschifffahrt bietet. Berufsschiffer und Entscheidungsträger, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich, finden hier entweder direkt die gesuchten Informationen oder werden auf die zweckdienlichsten, entsprechend spezialisierten Websites weitergeleitet. Die Website steht zunächst nur in englischer Sprache zur Verfügung; die Entwicklung einer deutschen, französischen und niederländischen Version befindet sich derzeit im Untersuchungsstadium.

DIE ZKR VERÖFFENTLICHT EIN INFORMATIONSDOKUMENT ZUR AUSTRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG MIT EINEM INLAND AIS-GERÄT UND EINEM ELEKTRONISCHEN KARTENANZEIGESYSTEM

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat eine Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS-Geräte und ein elektronisches Kartenanzeigesystem eingeführt. Diese Verpflichtung gilt ab dem 1. Dezember 2014. Um die Umsetzung dieser Entscheidung zu vereinfachen, hat die ZKR ein Informationsdokument verfasst. Dieses Dokument hilft den Schiffsführern bei der Umsetzung der Vorschrift im Alltag und enthält Antworten auf konkrete Fragen. Es kann unter http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS_de.pdf in deutscher, französischer und niederländischer Sprache heruntergeladen werden. Im 1. Quartal 2015 wird es auch eine englische Fassung geben.

NEUE LNG-KARTE MACHT FORTSCHRITTE BEI MARKTEINFÜHRUNG VON LNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT SICHTBAR

Nachdem die im Oktober letzten Jahres lancierte LNG-Projekt Datenbank in der Branche auf überaus positive Resonanz gestoßen ist, wurde die Website www.inland-navigation.org/observatory/innovation-technologies/lng/ um neue Funktionen erweitert, um sie zur umfassendsten Informationsplattform über die Einführung von Flüssigerdgas (LNG) als alternativen Kraftstoff in der Binnenschifffahrt zu machen.

4) Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Kommission

Koordinierungssitzungen zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR fanden am 7. Februar und am 3. Juli in Brüssel statt.

Die Common Expert Group (CEG) für die Modernisierung der Berufsbefähigungen tagte unter dem Vorsitz von Herrn VANDERHAEGEN am 23. Januar, am 22. Mai und am 6. November in Straßburg.

Im Rahmen der Fortführung des Projekts zur Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt, ein gemeinsames Projekt der Europäischen Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, fand am 16. Oktober in Brüssel ein Workshop statt. Vertreter der Mitgliedstaaten, des Gewerbes, der statistischen Ämter sowie weitere Beteiligte nahmen an dieser Veranstaltung teil.

Das Sekretariat vertrat die ZKR bei einer Sitzung zur Umsetzung von NAIADES am 11. April in Brüssel.

Das Sekretariat vertrat die ZKR bei den Sitzungen des Rhine-Alpine Core Network Corridor Forum am 1. Oktober und am 19. November sowie bei der Sitzung der Arbeitsgruppe „Wasserstraßen und Häfen“ am 30. September in Brüssel.

Das Sekretariat nahm an der RIS-PLATTFORM am 16. Dezember teil.

b) Moselkommission

Am 25. März wurde eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, die jene von 2008 ersetzt, um ihre Kooperation weiter zu vertiefen und noch effizienter handeln zu können.

Im Rahmen dieser Abmachung fand am 16. Dezember in Straßburg eine erste gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der MK, Frau BRUCKNER, und dem Sekretariat der ZKR statt, um über mögliche künftige Kooperationen zu sprechen.

Die Moselkommission nahm am 24. September an der Sitzung der Arbeitsgruppe Polizeiverordnung teil.

5) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

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

6) Verwaltungsvereinbarungen

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

7) Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat nahm an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC);
- Federation of European Tank Storage Associations (FETSA);
- Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR);
- Europäische Binnenschifffahrtsunion (EBU);
- „Education in Inland Navigation“ (EDINNA).

III) DIE ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer und der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht traten unter dem Vorsitz von Herrn VAN DEN BORRE zu den „Leitlinien für die Anwendung der Verordnung 1984-I-3 ((EWG) 2919/85) bezüglich der Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde“ am 18. März in Straßburg zusammen.

Die 67. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fand unter dem Vorsitz von Herrn WEBER (deutsche Delegation) am 19. Dezember in Straßburg statt.

IV) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2014 folgende Mitglieder an:

als Richter:

Herr BALL (*Deutschland*)

Herr CRAEYBECKX (*Belgien*)

Frau ABELSON GEBHARDT (*Frankreich*)

Herr DE SAVORNIN-LOHMAN (*Niederlande*)

Herr RAPP (*Schweiz*)

bis 11. Juni 2014, Nachfolger

Herr VERSTREKEN *ab 12. Juni 2014*

bis 11. Juni 2014, Nachfolger

Herr WOEHLING *ab 12. Juni 2014*

als stellvertretende Richter:

Herr GÖBEL (*Deutschland*)

Herr VERSTREKEN (*Belgien*)

Herr BANGRATZ (*Frankreich*)

Herr HAAK (*Niederlande*)

Frau STAMM (*Schweiz*)

bis 11. Juni 2014, Nachfolger

Herr DE BAETS *ab 12. Juni 2014*

Gerichtskanzlerin: Frau TOURNAYE bis 31. Juli 2014.

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Frau ABELSON GEBHARDT am 12. März und unter dem Vorsitz von Herrn RAPP am 13. November 2014 in Straßburg und fällte in letzter Instanz 7 zivilrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 28

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 29

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 3. Dezember 2015 in Straßburg statt.