



**HERBSTSITZUNG 2019
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2019-II)**

Straßburg, den 4. Dezember 2019

ZENTRALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (19) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2019

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2019-II)

Straßburg, den 4. Dezember 2019

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

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

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

II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen

Protokoll 2 : Mannheimer Ministererklärung	1
Protokoll 3 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union.....	1
Protokoll 4 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI).....	1
Protokoll 5 : Follow-up zu den NAIADES-Programmen	1
Protokoll 6 : Die Binnenschifffahrt im Arbeitsprogramm der kommenden deutschen EU-Ratspräsidentschaft	1
Protokoll 7 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	1
Protokoll 8 : Studie der ZKR über die Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt in Europa	2
Protokoll 9 : Durchführung der Arbeitsprogramme	2
Protokoll 10 : Arbeitsprogramme	2
Protokoll 11 : Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2020-2021.....	28
Protokoll 12 : Auslegung des Artikels 37 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte.....	30
Protokoll 13 : Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR.....	30

III. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 14 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt	37
--	----

IV. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 15 : Kenntnisnahme vom Vorentwurf der neuen Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) vor der Übermittlung an die Europäische Kommission durch die Präsidentschaft und Information der Partner.....	46
---	----

V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein

Protokoll 16 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden	46
Protokoll 17 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“	56
Protokoll 18 : Billigung einer Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren (§ 1.11).....	76
Protokoll 19 : Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a und Buchstaben d bis h Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) fallenden Fahrzeuge und Sondertransporte ab dem 1. Dezember 2021	78

VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 20 : Technische Vorschriften für Binnenschiffe	81
--	----

VII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 21 : Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten	81
Protokoll 22 : An freifließende und staugeregelte Flüsse und Kanäle angepasste Ziele für die gute Befahrbarkeit (Good Navigation Status (GNS))	83

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

Protokoll 23 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	84
--	----

IX. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 24 : Änderung der Personalordnung	102
---	-----

X. Verschiedenes

Protokoll 25 : Interruption Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht.....	105
Protokoll 26 : Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	105
Protokoll 27 : 100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg	105

Protokoll 28 : Pressemitteilung	105
Protokoll 29 : Termin der nächsten Plenartagung in Verbindung mit der Beratenden Konferenz	106
Protokoll 30 : Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2018-2019.....	106
Protokoll 31 : Zielsetzungen der belgischen Präsidentschaft.....	109
Protokoll 32 : Vorstellung der laufenden Arbeiten, Stand und nächste Schritte im Rhein-Alpen-Korridor	113

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2019 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

**Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung
Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Mannheimer Ministererklärung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Follow-up zu den NAIADES-Programmen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

**Die Binnenschifffahrt im Arbeitsprogramm der kommenden deutschen
EU-Ratspräsidentschaft**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 7

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Studie der ZKR über die Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt in Europa

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Durchführung der Arbeitsprogramme

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 10

Arbeitsprogramme

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2020-2021, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

Anlage

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES DF:

Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Auftrag der ME
I-20-1	Ausstellung der Rheinschifffahrts-Zugehörigkeitsurkunde Abhaltung eines Runden Tisches für die ausstellenden Behörden zum Thema Wirksamkeit der vor Ausstellung der Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung durchgeführten Kontrollen	2008 - 2021		DF (11) 21	DF Ad-hoc-Sitzungen der ausstellenden Behörden	II	→ 2.5
I-20-2	Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschifffahrtsrechts mit dem Unionsrecht Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kooperationsvereinbarungen Verfügbare rechtliche Instrumente zur Stärkung der Zusammenarbeit	Fortlaufend		siehe ebenfalls DF (19) 28 intern	DF, auf Antrag und in Abstimmung mit PRE	I	
I-20-3	Bewertung des Artikels 32 der Mannheimer Akte Studie zu Artikel 32 der Mannheimer Akte im Hinblick auf eine Harmonisierung der Sanktionen in den Polizeivorschriften innerhalb der von der ZKR gesetzten Grenzen	2008 - 2021		DF (09)m 5	DF	I	
I-20-4	Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	Fortlaufend		DF (11) 20		II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Auftrag der ME
I-20-5	Regelung des Beschwerderechts Bewertung der geltenden Regelung des Beschwerderechts	2016 - 2021		DF (15) 25	DF	I	
I-20-6	Auslegung des Artikels 37 der Mannheimer Akte Berichtigung eines redaktionellen Fehlers, der mit der versäumten Anpassung von Artikel 37 im Zuge der Änderung von Artikel 32 durch das Zusatzprotokoll Nr. 6 zusammenhängt	2019 - 2021				I	
I-20-7	Vereinheitlichung der Verwendung der Begriffe „Schiffsführer“ und „Fahrzeug“ in den drei Verordnungen der ZKR	2018 - 2021			DF	I	
I-20-8	Prüfung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit der Behandlung sozialer Fragen durch die ZKR	2018 - 2021		DF (17) 25	DF in Abstimmung mit STF	II	
I-20-9	Prüfung der Notwendigkeit einer Erwägung der Einführung einer Versicherungspflicht	2018 - 2021		2011-II-8	DF	II	
I-20-10	Prüfung der Notwendigkeit einer Untersuchung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedingungen für die Entschädigung von Frachtführern, die von der Blockade der Wasserstraße betroffen sind	2018 - 2021		2011-II-8	DF	II	

II - Wirtschaftsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO

Aufgaben in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Marktbeobachtung (MB)

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlagen	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung
II-20-1	Unterstützung der Marktbeobachtungsarbeiten: a) Bereitstellung von Wirtschaftsdaten in Verbindung mit der Binnenschifffahrt in Europa	Fortlaufend	Sicherstellen einer möglichst vollständigen Datenerfassung	Europäischer Vertrag 2019-2021	ECO	I	
	b) Einholung der Stellungnahmen und Kommentare des Ausschusses vor Veröffentlichung der verschiedenen Berichte		Sicherstellen einer möglichst großen Übereinstimmung zwischen den Auslegungen in den Marktbeobachtungsberichten und dem Standpunkt der ZKR-Delegationen (und der Industrie)				
	c) Förderung der Verbreitung der Ergebnisse der Marktbeobachtung		Sicherstellen einer möglichst umfassenden Verbreitung, auch durch Aktualisierung der Empfängerliste der Marktbeobachtungsberichte Dies erfordert insbesondere eine enge Zusammenarbeit mit der Kommunikationsbeauftragten im ZKR-Sekretariat				
II-20-2	Folgemaßnahmen zum gemeinsamen ZKR-Workshop vom 26. November 2019 in Bonn zum Thema Niederwasser und Rheinschifffahrt im Hinblick auf wirtschaftliche Aspekte	2020	Identifizieren möglicher Lösungen/Themen zur Stärkung der Zuverlässigkeit und Widerstandsfähigkeit der Binnenschifffahrt bei Schwankungen des Wasserstands (Niedrig- oder Hochwasser) In Zusammenarbeit mit IEN (im Bereich Infrastruktur)	ECO (18) 41	ECO	I	

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlagen	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung
II-20-3	Bewertung und Umsetzung der im Rahmen der ZKR-Studie zur Finanzierung des Übergangs zu einer emissionsfreien Binnenschifffahrt entwickelten Vorschläge	2021	Implementieren von Lösungen (einschließlich angemessener Finanzierung) zur Erreichung des Ziels einer emissionsfreien Binnenschifffahrt Sicherstellen des Zugangs zu bestehenden und zukünftigen Finanzierungslösungen Sicherstellen der Kohärenz der öffentlichen Politik in diesem Bereich		ECO in Zusammenarbeit mit den anderen Ausschüssen	I	→ 4.2
II-20-4	Beitrag zur Weiterentwicklung der Kenntnisse über alternative Energiequellen für Binnenschiffe	2020	In der Binnenschifffahrt werden zukünftig alternative Energiequellen verstärkt eingesetzt werden, wie z. B. elektrische Antriebe mit Batteriespeicher. Der Informationsaustausch mit den Beteiligten wird gefördert, z. B. durch Organisation eines entsprechenden Workshops 2020, in Koordination mit dem Untersuchungsausschuss und dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt.	ECO (19) 33	ECO - RV - IEN	I	→ 5
II-20-5	Einladung externer Referenten zur Präsentation innovativer Projekte, insbesondere zur Bewältigung von Energie- und Klimaherausforderungen	Fortlaufend	Einem externen Akteur die Möglichkeit zu einer Präsentation im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Wirtschaftsausschusses geben, um Erfahrungen mit Innovationen im Bereich der Binnenschifffahrt zu gewinnen, insbesondere unter Klima- und Energieaspekten	Auf Einladung der Delegationen	ECO	II	
II-20-6	Unterstützung bei der Organisation von Arbeitsgruppen im Rahmen des Rhein-Alpen-Korridors und Analyse der Arbeitspläne für diesen Korridor	Fortlaufend	Die Arbeiten wurden 2017 aufgenommen. Sicherstellen der Präsenz der Binnenschifffahrt bei Diskussionen des Korridors In Zusammenarbeit mit IEN (im Bereich Infrastruktur)	ECO (17) 24 ECO (19) 7	ECO	I	→ 2.1

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlagen	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung
II-20-7	Identifizierung der Hürden und Hebel einer besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten	2020/2021 (kann 2022-2023 fortgesetzt werden)	Mit Unterstützung der Delegationen Ausarbeitung eines Dokuments über <ul style="list-style-type: none"> - die Gründe, warum sich die Verlagerer für oder gegen die Binnenschifffahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern entscheiden; - Hürden und Hebel der Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten. 		ECO mit Unterstützung anderer Ausschüsse	I	→ 6.3
II-20-8	Förderung der Interessen der Binnenschifffahrt und insbesondere der Rheinschifffahrt bei Diskussionen über EU-Politiken mit erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt <i>Diese Arbeiten könnten sich insbesondere auf die Erarbeitung des NAIADES-III-Programms, die Klima- und Steuerpolitik, die Internalisierung der externen Kosten sowie Finanzierungs- und Investitionsfragen konzentrieren.</i>	Fortlaufend	Identifizieren EU-politischer Entwicklungen mit erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt Bei Bedarf Erstellen eines Analysepapiers und Erarbeiten einer Argumentationshilfe zu diesen Entwicklungen Weiterleiten der Argumentationshilfe durch die Delegationen und/oder das Sekretariat an die zuständigen Stellen	Auf Vorschlag der Delegationen oder des Sekretariats	ECO in Zusammenarbeit mit den anderen Ausschüssen	I	→ 6.1
II-20-9	Überwachung des Sitzungskalenders der Einrichtungen der Europäischen Union zum Thema Binnenschifffahrt, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsfinanzierungsprogramme und damit zusammenhängende Aufforderungen zur Einreichung von Projektvorschlägen, und Einrichtung eines entsprechenden Informationsmechanismus	Fortlaufend	Die Weitergabe von Informationen an den Wirtschaftsausschuss über den Kalender dieser Sitzungen systematisieren Ein koordiniertes Vorgehen innerhalb dieser Einrichtungen gewährleisten und der Stimme der Binnenschifffahrt Geltung verschaffen	Auf Vorschlag der Delegationen	ECO	I	→ 6.4
II-20-10	Unterstützung bei der Identifizierung von Themen, die für die Durchführung thematischer Studien relevant sind	Fortlaufend	Sammeln des vorhandenen Wissens über ein für die Binnenschifffahrt wichtiges Thema Geplant ist ein jährlicher thematischer Bericht in Verbindung mit einem entsprechenden Workshop.	Europäischer Vertrag 2019-2021	ECO abgestimmt auf die Bedürfnisse der Europäischen Kommission (EK)	II	

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlagen	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung
II-20-11	Unterstützung bei der Identifizierung von Schlüsselthemen und der Organisation eines gemeinsamen Workshops mit der Donaukommission¹	2021	Stärken der Beziehungen zur Donaukommission und der Kenntnisse über die Binnenschifffahrt im Donaubecken	Europäischer Vertrag 2019-2021	ECO	II	
II-20-12	Durchführung von Studien zu für den Wirtschaftsausschuss wichtigen Themen in Zusammenarbeit mit der Wissenschaft	Fortlaufend	Möglichkeit der Zusammenarbeit mit der Wissenschaft aufrechterhalten Die Zusammenarbeit zwischen dem ZKR-Sekretariat und der Universität Antwerpen endete im Februar 2019 mit dem Abschluss der INN-IN-Studie (Innovation in Inland Navigation).	Abschließender Bericht „INN-IN“	ECO	II	

¹ Mögliche Themen: Neue Märkte für die Binnenschifffahrt im Donaubecken, Fahrgastbeförderung auf der Donau, Harmonisierung der statistischen Ansätze zwischen ZKR und Donaukommission, Beziehungen zwischen Flusskommissionen und Industrie.

III - Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES IEN:

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

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-20-1	Erstellen eines Abschlussberichts zu den Maßnahmen zur Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt	2020 - 2021	Ein Abschlussbericht wird nach Abschluss aller Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Ausschüssen erstellt. (Siehe III-18-1)	2011-II-8	IEN/G	II	
III-20-2	Auswahl und Anwendung geeigneter Indikatoren zur nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt einschließlich der Infrastruktur und Ableitung von Handlungsempfehlungen	2020 - 2021	Fortführung der Arbeiten zur grundsätzlichen Prüfung der Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt mittels geeigneter Indikatoren und Ableitung möglicher Handlungsempfehlungen für die ZKR. Das Sekretariat wird bei Arbeiten zu den Indikatoren von einer Korrespondenzgruppe unterstützt. (Siehe III-18-2)	IEN (17) 46 = IEN/G (17) 55	IEN	I	→ 4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-20-3	Formulierung von Anforderungen an den Rhein als Wasserstraße	2020 - 2021	Die Binnenschifffahrt wird zukünftig noch besser als bisher die Ziele anderer Nutzer bei ihrer Nutzung berücksichtigen müssen. Die IKSR wird ihre Ziele mit dem Programm „Rhein2040“ festlegen. Der Ausschuss wird seinerseits Ziele für die Nutzung des Rheins als Wasserstraße formulieren.	IEN (19)m 24, Punkt 7	IEN	I	→ 6.1
III-20-4	Entwicklung eines Vorschlags zur Koordinierung der weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt	2020 - 2021	Im Rahmen seiner Zuständigkeit für grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt entwickelt der Ausschuss federführend in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen und im Zusammenhang mit der ZKR-Studie über die Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt einen Vorschlag zur Koordinierung der ZKR Aktivitäten zur Umsetzung der Ziele der Mannheimer Erklärung.	Mannheimer Erklärung, Punkt 4	IEN	I	→ 4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-20-5	Einbringen der ZKR-Position und Vertreten der Interessen der Rheinschifffahrt in die Arbeiten der Europäischen Kommission zur Erstellung eines Konzepts zum „Good Navigation Status“	2020 - 2021	In der NAIADES Expertengruppe und der NAIADES GNS sub-group werden die Arbeiten zum GNS und zu einer möglichen Revision der TEN-V Verordnung fortgeführt. Der Ausschuss muss die Position der ZKR über seine Mitglieder in diesen Gruppen vertreten. Zusätzliche, gezielte Stakeholder-Aktivitäten möglicherweise auch 2022/2023 erforderlich. (Siehe III-18-3)	IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48 IEN (17)m 30, Punkt 6 IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10	IEN/G	I	→ 2.1
III-20-6	Prüfen der infrastrukturellen Aspekte des Arbeitsplans für den Korridor Rhein-Alpen und Unterstützung des Wirtschaftsausschusses bei seiner inhaltlichen Vorbereitung auf die Sitzungen des Korridorforums	2020 - 2030	Korridoraktivitäten werden federführend im Wirtschaftsausschuss behandelt. (PRE (15) 2 = ECO (15) 4 = IEN (15) 4 = RP (15) 4) (Siehe III-18-4)	IEN (13) 44 = IEN/G (13) 40	IEN/G	I	
III-20-7	Erarbeiten von Vorschlägen zur Verbesserung der Quantität und der Qualität der Liegestellen am Rhein, auch zur Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrom und zur Informationserteilung über Liegestellen	2020 - 2021	Fertigstellung der Beispielsammlung zu Liegestellen. Weiterführung der Arbeiten zu den quantitativen und qualitativen Aspekten von Liegestellen unter Berücksichtigung der Schlussfolgerungen des Workshops 2018 in Wien.	IEN (19)m 24, Punkt 6.1 IEN/G (19)m 20, Punkt 4.1	IEN/G	I	→ 5 → 7.2

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-20-8	<p>Unterstützung der Entwicklung von Vorschlägen für die Infrastruktur zur Verfügbarmachung von alternativen Energiequellen für die Binnenschifffahrt, z.B. Ladestationen für elektrische Antriebe</p>	<p>2020 - 2021</p>	<p>In der Binnenschifffahrt werden zukünftig alternative Energiequellen verstärkt eingesetzt werden, wie z.B. elektrische Antriebe mit Batteriespeicher. Seitens der ZKR besteht Interesse, dass die hierfür notwendige Infrastruktur im erforderlichen Umfang zur Verfügung gestellt wird. In Koordination mit dem Untersuchungsausschuss werden die nationalen und europäischen Aktivitäten hierzu begleitet und durch gezielte Impulse unterstützt, wie Empfehlungen für Ausrüstungs-standards, z.B. für die Verbindung zwischen Schiff und Ladestation. Der Informationsaustausch mit den Beteiligten wird gefördert, z.B. durch Organisation eines Workshops zu alternativen Energiequellen 2020.</p>	<p>IEN (19)m 24, Punkt 6.4 IEN/G (19)m 58, Punkte 4.3 und 4.4</p>	<p>IEN/G</p>	<p>I</p>	<p>→ 5</p>

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-20-9	Erkundung des Themas intelligente Infrastruktur	2020 - 2021	Eine international anerkannte Begriffsbestimmung zur intelligenten Infrastruktur (Smart Infrastructure) als Teil des Konzepts der intelligenten Schifffahrt (Smart Shipping) existiert noch nicht. Der Ausschuss erkundet das Thema und präzisiert die Aufgabe zur Aufnahme in das nächste Arbeitsprogramm.	IEN (19) 69	IEN/G	II	
III-20-10	Analyse von Aktivitäten und Dokumenten der Europäischen Kommission zur Implementierung der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) mit Bezug auf den Rhein bzw. die Rheinschifffahrt und, falls erforderlich, Formulierung von Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der Delegationen	Ständig	Verfolgung der Aktivitäten im Rahmen der Common Implementation Strategy (CIS) der Europäischen Kommission; Koordinierung von CIS-Aktivitäten mit Auswirkungen auf die Schifffahrt. (Siehe III-18-6)	IEN (13) 32	IEN/G	I	→ 1
III-20-11	Analyse der Studien der KHR und der IKSR zu den Auswirkungen des Klimawandels auf den Rheinabfluss und Aktualisierung des Berichts zur Anpassung der Wasserstraße und der Rheinschifffahrt	2020 - 2021	Der Statusbericht des Ausschusses wird auf Grundlage bereits verfügbarer Daten des sechsten IPCC Berichts aktualisiert. (Siehe III-18-7)	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III	IEN/G	I	→ 1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-20-12	Analyse der Studien der KHR und der IKSR zum Niedrigwasser des Rheins sowie der Anforderungen der Binnenschifffahrt an den Rhein als Wasserstraße und Ableitung von Handlungsempfehlungen	2020 - 2021	Aufbauend auf den Schlussfolgerungen des Workshops im November 2019 in Bonn, Analyse der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt und Ableitung von Empfehlungen. In Zusammenarbeit mit Wirtschaftsausschuss bei wirtschaftlichen Aspekten.	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41	IEN/G	I	→ 1
III-20-13	Feststellen des Gleichwertigen Wasserstands 2022	2020 - 2021			IEN/G	I	
III-20-14	Weitere Angleichung der „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“	2020 - 2021	Weitere Angleichung der Verfahren des Ausschusses zwischen deutsch-französischer Grenzstrecke und übrigen Rhein. (Siehe III-18-8)	2016-II-17 IEN (18) 7	IEN	II	
III-20-15	Bewerten und Vorbereiten der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	Ständig		1995-I-29	IEN/G	I	
III-20-16	Feststellen der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein	Ständig	Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen zur Abstimmung der Schleusensperrzeiten am Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-18-17	Kenntnisnahme über Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein	Ständig	Zusammenstellung aller Maßnahmen am Rhein, die zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein geplant oder in der Umsetzung sind.	IEN (13) 32	IEN/G	II	

IV - Polizeiausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES POLIZEIAUSSCHUSSES:

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

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr							
IV-20-1	Erstellung der noch fehlenden Prüflisten für das Bunkern von LNG (Schiff-Schiff und Schiff-Land)	2016 - 2021	Standard für die Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)	Protokolle 2015-I-8 2015-II-15 RP (15) 47A rev. 1 add. 1 RP/G (16) 37 RP/G (17) 2 RP/G (19) 55	RP/G (RV/G)	II	→6.1
IV-20-2	Anpassung der Vorschriften für das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form	2016 - 2021	§§ 1.10 und 1.11 RheinSchPV	RP (15) 48 = RP/G (15) 63 = RIS/G (15) 41 = STF (15) 64 = RV (15) 71 = MD (15) 5 RP/G (16) 2 = RIS/G (16) 4 RP/G (16) 12 = RIS/G (16) 10 (RP (19) 1 = RP/G (19) 5 RP (19) 41 = RP/G (19) 39)	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-20-3	Prüfen der Vorschriften für die Position der Seitenlichter und das Vorhanden-Sein eines zweiten Toplichts	2020 - 2021	§ 3.08 RheinSchPV	RP (19) 55 = RP/G (19) 64 = RIS/G (19) 49	RP/G	II	
IV-20-4	Nachgehen der Frage, ob innerhalb der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung Maßnahmen ergriffen werden müssen, um den Sicherheitsrisiken zu begegnen, die mit verschiedenen, neuen Formen der Freizeitaktivitäten auf den Binnenwasserstraßen einhergehen	2020 - 2021	§ 1.01 und 6.17 RheinSchPV	RP (19) 70 = RP/G (19) 79 = RIS/G (19) 59	RP/G	II	
IV-20-5	Evaluierung des Geltungsbereichs für Inland AIS	2020 - 2021	§ 4.07 RheinSchPV	RP (19) 67 = RP/G (19) 76 = RIS/G (19) 56	RP/G RIS/G	II	
IV-20-6	Anpassung der RheinSchPV im Zusammenhang mit Schallgeräten auf abgesenkten Antennenbalken und dadurch nach vorne eingeschränkter Wahrnehmbarkeit von Schallsignalen	2020 - 2021	§ 4.01 Nummer 1, Buchstabe c RheinSchPV	RP (19) 68 = RP/G (19) 77 = RIS/G (19) 57	RP/G	II	
IV-20-7	Aufschlüsseln der Meldepflicht in der RheinSchPV in Anzahl Fahrgäste und Anzahl des Personals an Bord	2020 - 2021	§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe k RheinSchPV	RP (19) 68 = RP/G (19) 77 = RIS/G (19) 57	RP/G RIS/G	I	
IV-20-8	Festlegung von Alkoholgrenzwerten für die gesamte diensttuende Mindestbesatzung	2020 - 2021	§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV	RP (19) 59 = RP/G (19) 67 = RIS/G (19) 50	RP/G	I	
IV-20-9	Präzisierung des Verbots, unter Drogeneinfluss am Schiffsverkehr teilzunehmen	2020 - 2021	§ 1.14 und 1.17 RheinSchPV	RP (19) 59 = RP/G (19) 67 = RIS/G (19) 50	RP/G	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-20-10	Verfolgung der Akzeptanz und Nutzung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt, insbesondere außerhalb der ZKR, Berichterstattung auf der Herbstsitzung 2020 und bei Bedarf Vorlage einer Neufassung der Definition	2020 - 2021		Protokoll 2018-II-16	RP/G	I	→5
IV-20-11	Erfassung der Pilot- und Forschungs-projekte zur Automatisierung in der Binnenschifffahrt in Form einer Bestandsaufnahme	2020 - 2021		Protokoll 2018-II-16 RP (19) 15 rev. 1 = RP/G (19) 10 rev. 2	RP/G RIS/G	I	→5
IV-20-12	Verfolgung der Entwicklung der automatisierten Navigation (Navigationsunterstützung bis vollautomatische Navigation) und Prüfung eventueller ordnungsrechtlicher Notwendigkeiten	2012 - 2021	RheinSchPV, ES-TRIN	Protokolle 2012-I-10 2018-II-16 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev.1 RP (19) 51 = RP/G (19) 61	RIS/G RP/G RV/G, CESNI/PT CESNI/TI	I	→5
IV-20-13	Meinungsaustausch über die Zweckmäßigkeit eines direkten Verweises auf das CDNI in der RheinSchPV	2012 - 2021	RheinSchPV	RP (19) 39 rev. 1 = RP/G (19) 49 rev. 1 = CDNI/G (19) 25 rev. 1	RP/G	II	
Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste							

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-20-14	Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle Fahrzeuge, die unter die Bestimmungen von § 12.01 der RheinSchPV fallen	2018 - 2021	§ 12.01 RheinSchPV	Protokoll 2007-II-20 RP (17) 55 = RP/G (17) 78 = RIS/G (17) 50 RP (19) 49 = RP/G (19) 58 = RIS/G (19) 47	RP/G RIS/G	I	→6.1
IV-20-15	Aktualisierung der Verwaltungsvereinbarung über den Datenaustausch zwischen den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten	2018 - 2021	§ 12.01 RheinSchPV	Protokolle 1994-I-20 2018-II-15	RP/G RIS/G	II	
IV-20-16	Festlegen der Bedingungen für die grenzüberschreitende Nutzung und den Austausch von Daten der Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) zu Zwecken der Logistik und des Verkehrsmanagements	2020 - 2021	§ 12.01 RheinSchPV	RP (19) 43 rev. 1 = RP/G (19) 53 rev.1 = RIS/G (19) 40 rev. 1	RP/G RIS/G	I	→6.3

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-20-17	Folgemaßnahmen nach der Evaluierung der Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät und einem Kartenanzeigesystem	2018 - 2021	RheinSchPV	Protokolle 2013-II-16, 2014-I-11, 12 und 13, 2017-I-11 RP (17) 44 rev. 1 = RP/G (17) 62 rev. 1 = RIS/G (17) 43 rev. 1 RIS/G (18) 24 rev. 2 = RP/G (18) 25 rev. 2 RP (19) 66 = RP/G (19) 75 = RIS/G (19) 22 rev. 1	RIS/G RP/G	I	
IV-20-18	Vorlage eines Entscheidungsvorschlags zur verbindlichen Einführung der Anzeige des Setzens der blauen Tafel im Inland ECDIS	2014 - 2021	§ 4.07 RheinSchPV, Anlage 5 des ES-TRIN	Protokoll 2012-I-10 RP (14) 34 rev. 2 = RP/G (14) 77 rev. 2 = RIS/G (14) 67 rev. 2 RP (19) 37 rev. 1 = RP/G (19) 48 rev. 1 = RIS/G (19) 37 rev. 1 RP (19) 54 = RIS/G (19) 48 = RP/G (19) 63	RIS/G (RP/G, RV/G) CESNI/PT CESNI/TI	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-20-19	Permanente Fortentwicklung der RIS-Standards	2016 - 2019	ERI-, VTT-, Inland ECDIS- und NTS- Standard	Protokoll 2012-I-10	RIS/G	II	
IV-20-20	Aktualisierung der Verweise auf die RIS-Standards in der RheinSchPV	2020 - 2021	RheinSchPV, ES-TRIN	RP (19) 69 = RP/G (19) 78 = RIS/G (19) 58	RIS/G RP/G CESNI/PT	I	
IV-20-21	Ausarbeiten von etwaigen Anforderungen für den Betrieb und die technische Gestaltung von automatischen Bahnführungssystemen	2012 - 2021	RheinSchPV, ES-TRIN	Protokoll 2012-I-10 RP (17) 14 = RP/G (17) 28 = RIS/G (17) 18 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1 RP (19) 36 rev.2 = RP/G (19) 47 rev. 2 = RIS/G (19) 36 rev.2	RIS/G RP/G RV/G, CESNI/PT CESNI/TI	I	→5
IV-20-22	Erarbeiten von Maßnahmen zur Erhöhung der Cyberwiderstandsfähigkeit und zur Aufrechterhaltung von Binnenschiffahrtssdiensten am Rhein bei Cyberangriffen	2020 - 2021	RheinSchPV, ES-TRIN	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35 RP (19) 60 = RP/G (19) 68 = RIS/G (19) 51 = CESNI/TI (19) 21	RIS/G RP/G CESNI/PT CESNI/TI	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-20-23	Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von anwendungsspezifischen Meldungen (ASM - Application Specific Messages)	2017 - 2021	§ 4.07 RheinSchPV	RP (15) 29 = RP/G (15) 47 = RIS/G (15) 32 RIS/G (17) 33 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	
IV-20-24	Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von Navigationshilfen im Inland AIS (AtoN - Aids to Navigation)	2018 - 2021	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (17) 34 = RP/G (17) 45 RP (17) 40 rev. 1 = RP/G (17) 50 rev. 1 = RIS/G (17) 40 rev. 1	RIS/G (RP/G) CESNI/TI	II	
IV-20-25	Sachstand der Umsetzung und Aktualisierung der RIS-Strategie der ZKR	2016 - 2021		Protokoll 2012-I-10 RP (16) 35 rev. 1 = RIS/G (16) 24 rev. 3 RIS/G (17) 13 RP (19) 13 = RIS/G (19) 8 rev. 1 = RP/G (19) 28	RIS/G	I	

V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

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

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Auftrag der ME
V-20-1	Abschluss der Revision der RheinSchPersV und ihrer Anlagen , durchgeführt im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2017/2397 über Berufsqualifikationen und ES-QIN	2020	RheinSchPersV, Richtlinie (EU) 2017/2397		STF und STF/G	I	
V-20-2	Revision der Dienstanweisungen im Hinblick auf die überarbeitete RheinSchPersV , im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2017/2397 über Berufsqualifikationen	2020 - 2021	RheinSchPersV, Dienstanweisungen zur RheinSchPersV	Überarbeitete RheinSchPersV	STF und STF/G	I	
V-20-3	Modernisierung der Besatzungsvorschriften , auf der Grundlage der in der Arbeitsgruppe CESNI/QP durchgeführten technischen Analyse der Ergebnisse der TASCs-Studie	2020 - 2021	RheinSchPersV, Besatzungsvorschriften	Abschluss- bericht der TASCs-Studie	STF CESNI/QP	II	→ 7.1
V-20-4	Erarbeitung eines Merkblatts über Abweichungen und Gleichwertigkeiten in Bezug auf die Besatzungsvorschriften	2020 - 2021	RheinSchPersV	CESNI (19) 7	STF	II	→ 7.1
V-20-5	Evaluierung der Bußgelder für Verstöße gegen die RheinSchPersV	2020 - 2021	RheinSchPersV		STF , in Abstimmung mit RP	II	
V-20-6	Anforderungen an Streckenkenntnisprüfungen und Bewertung durch die ZKR-Mitgliedstaaten	2020 - 2021	RheinSchPersV, Vorschriften über die Streckenkunde	Überarbeitete RheinSchPersV	STF	I	
V-20-7	Ausarbeitung von Leitlinien für den Beitritt und Informationsaustausch im Rahmen eines gemeinsamen europäischen elektronischen Befähigungsregisters	2020 - 2021	RheinSchPersV, Richtlinie (EU) 2017/2397, Verwaltungsvereinbarungen		STF CESNI/QP	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Auftrag der ME
V-20-8	Überarbeitung der Vorschriften für das Sportpatent und Behördenpatent (Länge, Motorleistung, gesetzliches Mindestalter, Einführung eines gemeinsamen Fragenkatalogs, Simulatorprüfung)	2020 - 2021	RheinSchPersV	Überarbeitete RheinSchPersV	STF und STF/G	II	
V-20-9	Vereinfachung und weitere Digitalisierung der Anlagen zur RheinSchPersV und der Dienstanweisungen	2020 - 2021	Anlagen (ES-QIN-Standards) und Dienstanweisungen zur RheinSchPersV		STF	Fortlaufende Aufgabe	
V-20-10	Verwaltung, Evaluierung und ggf. Aktualisierung der Verwaltungsvereinbarungen und der Anerkennung der Bordbücher, Schifferdienstbücher und ggf. zusätzliche Anerkennungsverfahren	2020 - 2021	Verwaltungsvereinbarungen zu Schiffsführer- und Radarzeugnissen, Schifferdienstbüchern, Matrosenausbildungen, Richtlinie (EU) 2017/2397	Verschiedene Beschlüsse, zuletzt 2015-I-11 (Anerkennung der Bordbücher aus Drittstaaten) und 2014-II-11 sowie 2014-II-12 (Anerkennung von Ausbildungen an einer tschechischen und rumänischen Schule)	STF	Fortlaufende Aufgabe	
V-20-11	Vorbereitende Arbeiten für die Einführung von e-SRB, e-Logbooks	2020 - 2021	RheinSchPersV, Richtlinie (EU) 2017/2397		STF	II	
V-20-12	Erstellung der englischen Fassung der neuen RheinSchPersV	2020 - 2021	RheinSchPersV		STF	I	
V-20-13	Vorbereitung einer neuen Sitzung der Patentprüfungskommissionen	2020 - 2021			STF	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Auftrag der ME
V-20-14	Sammlung von Informationen zu Rekrutierungskampagne	2020 - 2021			STF	I	→ 7.2
V-20-15	Monitoring und Überwachung der CESNI-Arbeiten zu Unfällen	2020 - 2021			STF	II	

VI – Untersuchungsausschuss

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

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VI-20-1	Erteilung von Empfehlungen für Gleichwertigkeiten und Abweichungen in Anwendung von § 2.20 der RheinSchUO	2020 - 2021	RheinSchUO, § 2.20		RV/G - RV	P	→5
VI-20-2	Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Veröffentlichung neuer Editionen des ES-TRIN und neuer Entwicklungen	2020 - 2021	RheinSchUO	2017-II-20 2019-I-11	RV/G - RV	P	
VI-20-3	Bewertung der Treibhausgas- und sonstigen Schadstoffemissionen im Jahr 2015 als Vergleichsgrundlage für die in der Ministererklärung vorgesehenen Roadmap und im Zusammenhang mit der ZKR-Studie zur Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt	2020			RV/G - RV	I	→4.1
VI-20-4	Entwicklung eines Vorschlags des in der Ministererklärung vorgesehenen Roadmaps für Emissionen in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen, im Rahmen seiner Zuständigkeit für Technologien und Kraftstoffe für Binnenschiffe und im Zusammenhang mit der ZKR-Studie zur Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt	2020 - 2021			RV – IEN – ECO	I	→4.1
VI-20-5	Aktualisierung des Grundlagenberichts - Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen	2020	Grundlagenbericht	2012-II-4 RV (17) 11 rev. 1	RV/G - RV	II	→4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VI-20-6	Evaluierung der Umsetzung der Strategie zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen der Rheinschifffahrt	2021		2012-II-4	RV/G - RV	II	→4.1
VI-20-7	Ausarbeitung technischer Optionen und abgestimmter Vorschläge der ZKR-Mitgliedstaaten zur Erleichterung der Arbeiten in der Arbeitsgruppe CESNI/PT	2020 - 2021	ES-TRIN		RV/G	P	-
VI-20-8	Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des CESNI, des Polizeiausschusses, des Wirtschaftsausschusses, der ZKR-Präsidentschaft und der Arbeiten der Europäischen Union resultieren können, aufgrund eines besonderen Auftrags oder einer Problemanalyse	2020 - 2021			RV/G - RV	P	-

PROTOKOLL 11

Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für die Jahre 2020-2021

Beschluss

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2020-2021.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2020-2021

ZEITRAUM	GREMIEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Vorsitz 2020/2021	BE	BE	DE	NL	FR	BE	DE	CH	CH

Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2020-2021

ZEITRAUM	GREMIEN								
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF
Stellv. Vorsitz 2020/2021	FR	FR	CH	DE	DE	DE	BE	NL	NL

PROTOKOLL 12

Auslegung des Artikels 37 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Überzeugung, dass eine einheitliche und eindeutige Auslegung der Bestimmungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vorgenommen werden muss,

gestützt auf die „Auslegungsprinzipien für die Mannheimer Akte“, die im Beschluss 2003-II-10 festgehalten sind,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Binnenschiffahrtsrecht,

stellt fest, dass es sich bei den in Artikel 37 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erwähnten „Sonderziehungsrechten“ um Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds handelt. Der Verweis auf Artikel 32 bezüglich der Definition dieser Rechte trifft seit Inkrafttreten des Zusatzprotokolls Nr. 6 zur Akte vom 21. Oktober 1999 nicht mehr zu.

PROTOKOLL 13

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

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

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

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

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

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

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

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

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

In der Ratifikation befindliche Protokolle

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

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

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

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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde	Hinterlegung der Kündigungsurkunde
DEUTSCHLAND ¹	9. März 1999	7. Juni 2018
BELGIEN		
FRANKREICH		
LUXEMBURG ²	8. Juli 1993	7. Juni 2018
NIEDERLANDE ³	16. April 1997	7. Juni 2018
SCHWEIZ ⁴	21. Mai 1997	

¹ **Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen**

Vorbehalte :

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

Erklärung :

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

² **Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen**

Vorbehalt:

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

Erklärung:

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar.

Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

³ **Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen**

Vorbehalt:

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

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

Erklärung:

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

⁴ **Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen**

Vorbehalte:

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

Erklärung:

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

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

Das Übereinkommen lag vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf, es ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten.

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt
Deutschland ¹	11. Juli 2013	Ratifikation 27. September 2018
Österreich		
Belgien	27. September 2012	
Bulgarien		
Frankreich	27. September 2012	-
Ungarn		Beitritt 7. März 2018
Luxemburg	27. September 2012	Ratifikation 25. September 2014
Niederlande ²	29. November 2012	Annahme 7. Juni 2018
Polen	3. Dezember 2013	
Serbien	18. Juni 2013	Ratifikation 18. Juni 2013
Slowakei		
Schweiz		

¹ **Vorbehalt Deutschlands**

Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Übereinkommens das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und c des Übereinkommens genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d des Übereinkommens genannten Fahrzeuge anzuwenden.

² **Vorbehalt der Niederlande**

Das Königreich der Niederlande behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a für den europäischen Teil der Niederlande das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens in ihrer Gesamtheit auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

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

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

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

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

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

Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe)

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

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

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

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn: 7. Mai 2002
Luxemburg: 25. März 2004
Rumänien: 3. April 2004
Schweiz: 19. Mai 2004¹
Kroatien: 7. Dezember 2004
Tschechische Republik: 14. November 2005
Bulgarien: 19. April 2006
Niederlande: 20. Juni 2006
Russland: 11. April 2007
Frankreich: 11. Mai 2007
Deutschland: 10. Juli 2007
Slowakei: 27. November 2007
Moldau: 21. April 2008
Belgien: 5. August 2008
Serbien: 10. Juni 2010²
Ukraine: 17. April 2014

¹ **Abgegebene Erklärung der Schweiz**

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

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

² **Abgegebene Erklärungen Serbiens**

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

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

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

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

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

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

Russische Föderation: Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande: Annahme am 30. April 2003

Ungarn: Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich: Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien: Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg: Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland: Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau: Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich: Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien: Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien: Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei: Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien: Beitritt am 6. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

Belgien: Beitritt am 17. Juni 2014

PROTOKOLL 14

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2019 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Anlage

1. Gesamtes Beförderungsaufkommen und Verkehrsleistung in Westeuropa

Im ersten Halbjahr 2019 gab es bei der Beförderungsnachfrage in den Staaten, für die Halbjahresergebnisse vorliegen¹ unterschiedliche Tendenzen.

Niederlande:

Im Land mit der höchsten Beförderungsnachfrage auf Binnenwasserstraßen erhöhte sich die Beförderungsmenge deutlich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Den stärksten Anstieg gab es, (Quelle der Zahlen: nationales Statistikamt CBS) bei flüssigem Massengut mit +11,4 %. Es wurden 63,3 Mio. t an flüssigen Massengütern im ersten Halbjahr 2019 transportiert. Die Beförderung von trockenem Massengut verminderte sich leicht, um 2 % auf 103,2 Mio. t. Die per Container beförderte Ladungsmenge blieb mit 26,8 Mio. t in etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Dies stellt einen Unterschied gegenüber Deutschland dar, wo der Containerverkehr noch nicht wieder das Niveau des Vorjahreszeitraums erreicht hat (siehe Text unten).

Tabelle 1: Gütermenge in der Binnenschifffahrt in den Rheinstaat en im ersten Halbjahr 2017, 2018 und 2019 (in Mio. t und Änderungsrate in %)²

	Erstes Halbjahr 2017	Erstes Halbjahr 2018	Erstes Halbjahr 2019	Änderungsrate 2019/2018	Änderungsrate 2019/2017
Niederlande	182,8	188,6	193,4	+2,5 %	+4,5 %
Deutschland	110,9	109,7	105,8	-4,0 %	-5,0 %
Frankreich	30,6	30,9	32,6	+5,4 %	+6,5 %
Belgien - Flandern	36,3	37,0	36,0	-3,0 %	-1,0 %
Belgien - Wallonien	20,9	21,6	20,4	-6,0 %	-2,0 %
Schweiz	2,7	2,9	3,2	+12,5 %	+20,0 %

Quelle : Eurostat [iww_go_qnave], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie; Schweizerische Rheinhäfen

Frankreich:

Frankreich erlebte im ersten Halbjahr 2019 einen sehr starken Anstieg beim Trockengütertransport, der rund 80 % des gesamten Binnenschiffsverkehrs auf französischen Wasserstraßen ausmacht. Dies wird auch durch Zahlen der Häfen von Paris bestätigt: der Binnenschiffsverkehr im größten französischen Hafenkomplex (wasserseitiger Verkehr im ersten Halbjahr 2019: 12,7 Mio. t, davon waren 9,8 Mio. t Sande, Erden, Baustoffe) war in den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 um 32,8 % höher als im Vorjahreszeitraum. Bei den Sanden, Erden und Baustoffen belief sich der Anstieg auf 34,4 %.³

¹ Die hier dargestellten Länder sind die Rheinstaat en bzw. die ZKR-Mitgliedsstaat en. Für die anderen wesentlichen Binnenschifffahrtsländer Europas lagen von Seiten Eurostats bei Abfassung des Berichts noch keine vollständigen Halbjahresergebnisse vor.

² Für Belgien wurden die Ergebnisse der beiden belgischen regionalen Wasserstraßenverwaltungen verwendet: de Vlaamse Waterweg und SPW Service Public de Wallonie. Der Grund ist, dass auf Ebene des belgischen Statistikamts derzeit eine Untererfassung des Containerverkehrs besteht, die das Gesamtergebnis verzerrt.

³ Quelle: Ports de Paris

Ein Hauptgrund für diesen Anstieg ist das Projekt Grand Paris Express, das beim Bau der neuen Metro-Linien auch Binnenschiffe einbezieht. Zusätzlich reduzierte Hochwasser in der ersten Hälfte des Jahres 2018 auf der Seine den Güterverkehr, sodass auch deshalb das Ergebnis in der ersten Jahreshälfte 2019 deutlich höher lag.

Dadurch, dass der Schiffsverkehr in Paris und Umgebung (mit einem Niveau von 22,1 mio. t in 2018) den mit Abstand höchsten Anteil am gesamten französischen Binnenschiffsverkehr (in Höhe von 59,6 Mio. t in 2018) aufweist, wirkte sich der Anstieg in Paris und der Ile-de-France deutlich auf das gesamte nationale Ergebnis aus.

Deutschland:

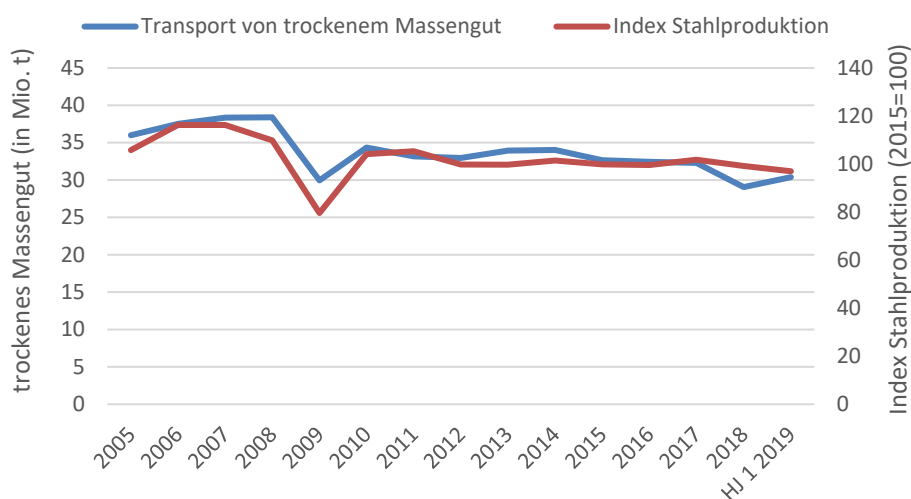
Im ersten Halbjahr 2019 bestand die auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderte Gütermenge zu 57 % aus trockenem Massengut, zu 25 % aus flüssigem Massengut, zu 10 % aus Containerladung, zu 5 % aus Stückgut und zu 2 % aus sonstigen Güterarten.¹

Innerhalb des trockenen Massenguts hatten Rohstoffe, die mit der Stahlherstellung und dem Energiesektor verbunden sind (Kohle, Eisenerze, NE-Metallerze, Kokerei-Erzeugnisse) einen Anteil von 42 % (25,5 Mio. t von 60,8 Mio. t).

Es ist jedoch zu beobachten, dass sowohl die absolute Menge wie auch der prozentuale Anteil dieser Rohstoffe rückläufig sind. So wurden beispielsweise im ersten Halbjahr 2011 noch 30,8 Mio. t an Kohle, Eisenerz, NE-Metallerzen und Kokerei-Erzeugnissen befördert. Der Anteil dieser Rohstoffe an allen trockenen Massengütern lag in diesem Halbjahr bei 47 %.

Der Rückgang an Beförderung dieser Rohstoffe hat Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage bei trockenem Massengut, und damit auch auf die gesamte Beförderungsnachfrage auf deutschen Binnenwasserstraßen. Er steht überdies langfristig auch mit der Entwicklung der Stahlherstellung in Deutschland in Verbindung. Wie folgende Abbildung zeigt, hat die Stahlherstellung in Deutschland ihr Niveau von vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2009 auch nach rund zehn Jahren der Erholung noch nicht wieder erreicht. Zuletzt gab es zwischen 2017 und dem ersten Halbjahr 2019 wiederum einen Rückgang der Produktion.

Abbildung 1: Mittleres Quartalsniveau bei der Beförderung von trockenen Massengütern auf deutschen Binnenwasserstraßen (in Mio. t, linke Achse) und Index der deutschen Stahlproduktion (rechte Achse)



Quelle : Eurostat [sts_inpr_q], Destatis, Analyse ZKR

¹ Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von Destatis

Die für den deutschen Binnenschifftransport beobachtete negative Veränderungsrate von -4,0 % im ersten Halbjahr 2019 gegenüber dem ersten Halbjahr 2018, und von -5,0 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2017, ist darüber hinaus auf den Containerverkehr zurück zu führen, der im ersten Halbjahr 2019 um 12 % unter dem Niveau des gleichen Zeitraums des Vorjahres lag. Ursächlich hierfür ist zum einen die lange Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018, welche den Aufwärtstrend beim Containerverkehr vorerst gestoppt hat. Zum anderen gab es im Jahr 2018, bis zum Beginn des Niedrigwassers, positive Sondereffekte durch den Rastatt-Vorfall, bei dem der Schienengüterverkehr für mehrere Wochen unterbrochen war, was den Containerverkehr auf dem Rhein temporär erhöht hatte. Diese Effekte sind jedoch durch die Niedrigwasserphase der zweiten Jahreshälfte 2018 wieder aufgehoben worden.

Belgien:

Für Belgien bestehen derzeit bei den Statistiken des nationalen Statistikamtes Probleme der Datenuntererfassung im Containerverkehr, sodass auf Daten der regionalen Wasserstraßenverwaltungen (für Flandern: De Vlaamse Waterweg; für Wallonien: SPW Service Public de Wallonie, Voies hydrauliques) zurückgegriffen wird. Beide Organisationen weisen in ihren Statistiken einen leichten Rückgang des Güterverkehrs im ersten Halbjahr aus.

Die detaillierten Statistiken über den Güterverkehr in Flandern zeigen einen Rückgang der Transporte von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in der ersten Jahreshälfte, und überdies auch eine Abnahme des Transports von Erzen und von Düngemitteln. Beim mengenmäßig größten Gütersegment, den Sanden, Erden und Baustoffen, gab es ein leichtes Plus von rund 0,5 %.

Das letztgenannte Gütersegment ist auch in Wallonien das mengenmäßig bedeutendste Segment in der dortigen Binnenschifffahrt. Im ersten Halbjahr wurden 8,26 Mio. t dieser Stoffe befördert, was einen Anteil von 40,6 % an allen Schiffstransporten in Wallonien ausmachte. Dieses Segment erlebte jedoch einen kleinen Rückgang in Höhe von 2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Einen noch stärkeren Rückgang gab es in Wallonien bei der Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-20 %, auf 2,3 Mio. t).

Schweiz:

Der starke Anstieg in der Schweiz beruht auf einer Produktionsunterbrechung der einzigen Raffinerie des Landes (in Cressier, Kanton Neuenburg), die von Mitte Mai bis Ende Juni 2019 andauerte. Die dadurch der Schweiz fehlenden Mineralölprodukte wurden durch Importe über den Rhein ersetzt. Dies erhöhte den Transport von Mineralölprodukten über den Rhein nach Basel im ersten Halbjahr 2019 um 36,5% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres, und trug ganz entscheidend zum starken Anstieg des Rheinverkehrs um 12,5 % in der Schweiz im ersten Halbjahr bei.¹

2. Beförderungsaufkommen bei Containern

Der Containerverkehr in Europa spielt sich nach wie vor zu mehr als 99 % in den Staaten des Rheingebiets ab. Für ganz Belgien sind, auf Grund der bereits erwähnten statistischen Probleme, vom statistischen Amt derzeit nur eingeschränkt aussagekräftige Containerstatistiken verfügbar. Für Flandern, das beim Containerverkehr weit höhere Zahlen ausweist als Wallonien, vermeldet *De Vlaamse Waterweg* einen leichten Anstieg von rund 1 % im ersten Halbjahr 2019 bei den TEU und einen leichten Rückgang von 0,8 % auf Basis von Tonnen. Für Wallonien sind unterjährige Containerstatistiken nicht verfügbar.

¹ Quelle: Port of Switzerland und Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (2019), Pressemeldung „Schweizerische Rheinhäfen im 1. Halbjahr 2019: Starkes Vorjahresergebnis übertroffen“, erschienen am 15. August 2019.

In den Schweizerischen Rheinhäfen wurden im ersten Halbjahr 2019 62.907 TEU wasserseitig umgeschlagen. Gegenüber dem Ergebnis des ersten Halbjahres 2018 von 74.656 TEU entsprach dies einem Rückgang um knapp 16%. Diese Abnahme muss vor dem Hintergrund des positiven Sondereffekts, den es zwischen Frühjahr 2017 und Mitte 2018 auf Grund des Rastatt-Unfalls gegeben hatte, gesehen werden. Der Sondereffekt bestand darin, dass ein Modal Shift von der Bahn zur Wasserstraße stattfand, der insbesondere den Containerverkehr betraf. Auf Grund der Niedrigwasserphase in der zweiten Hälfte von 2018 ist dieser Effekt jedoch vorerst ausgelaufen.

Die folgende Tabelle enthält die Containerstatistiken (in mio. t) für die Niederlande, Frankreich, Deutschland und Belgien - Flandern. Einem etwa gleich hohen Niveau in den Niederlanden und in Flandern (gegenüber dem ersten Halbjahr 2018) steht ein offensichtlicher Rückgang in Deutschland und in Frankreich gegenüber.

Tabelle 2: Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen (in Mio. t)

	Erstes Halbjahr 2017	Erstes Halbjahr 2018	Erstes Halbjahr 2019	Änderungsrate 2019/2018	Änderungsrate 2019/2017
Niederlande	25,4	26,8	26,8	+/-0 %	+6,0 %
Deutschland	11,4	12,3	10,9	-12,0 %	-5,0 %
Belgien - Flandern	3,6	3,9	3,9	-0,8 %	+7,2 %
Frankreich	2,0	1,9	1,7	-11,0 %	-14,0 %

Quelle: Eurostat [iww_go_qcnave], Destatis, CBS, De Vlaamse Waterweg

Auch die Gründe für den Rückgang in Deutschland und Frankreich sind auf die anhaltenden Nachwirkungen der Niedrigwasserphase in 2018 zurückzuführen, da die Verlagerer noch nicht wieder im selben Maße wie zuvor der Binnenschifffahrt Container anvertrauen. Der sich abschwächende konjunkturelle Rahmen, insbesondere der rückläufige Welthandel, sowie das Auslaufen des Rastatt-Effekts spielten eine weitere Rolle.

3. Beförderungsaufkommen und Verkehrsleistung nach Ladungsart auf dem traditionellen Rhein – unter Einbeziehung des Niedrigwassers

Die folgenden beiden Tabellen weisen das Halbjahresergebnis für den traditionellen Rhein nach Ladungsarten aus. Der Rückgang, den es bei trockenem Massengut gab, steht im Zusammenhang mit der im vorherigen Kapitel erläuterten Abschwächung bei traditionellen Massengütern wie Kohle und Erzen in Deutschland. Für den Containerverkehr ist, wie ebenfalls bereits erläutert, derzeit ein schwächeres Ergebnis vorherrschend auf Grund des Wegfalls des Rastatt-Effekts und der Nachwirkungen des Niedrigwassers aus 2018. Lediglich das flüssige Massengut und die sonstigen Güter zeigen positivere Ergebnisse. Dies geht auch aus den Grafiken weiter unten hervor, bei denen deutlich wird, dass die Beförderungsnachfrage bei Flüssiggütern bereits wieder auf eine wachstumsorientierte Tendenz eingeschwenkt hat. Beteiligt war hier auch ein positiver Sondereffekt in der Schweiz (betreffend die Raffinerie des Landes, siehe Abschnitt zur Schweiz weiter oben).

Tabelle 3: Gütermenge auf dem traditionellen Rhein im ersten Halbjahr 2017, 2018 und 2019 nach Ladungsart

	Erstes Halbjahr (Mio. t)			Änderungsrate in %	
	2017	2018	2019	2019/2018	2019/2017
Trockenes Massengut	53,4	52,1	50,6	-3,0 %	-5,0 %
Flüssiges Massengut	20,9	23,4	23,3	+1,0 %	+12,0 %
Containerladung	10,4	11,1	9,8	-12,0 %	-5,0 %
Stückgut	6,8	5,1	4,7	-8,0 %	-31,0 %
Sonstige Ladung	1,8	1,8	2,2	+19 %	+17,0 %
GESAMT	93,2	93,5	90,5	-3,0 %	-3,0 %

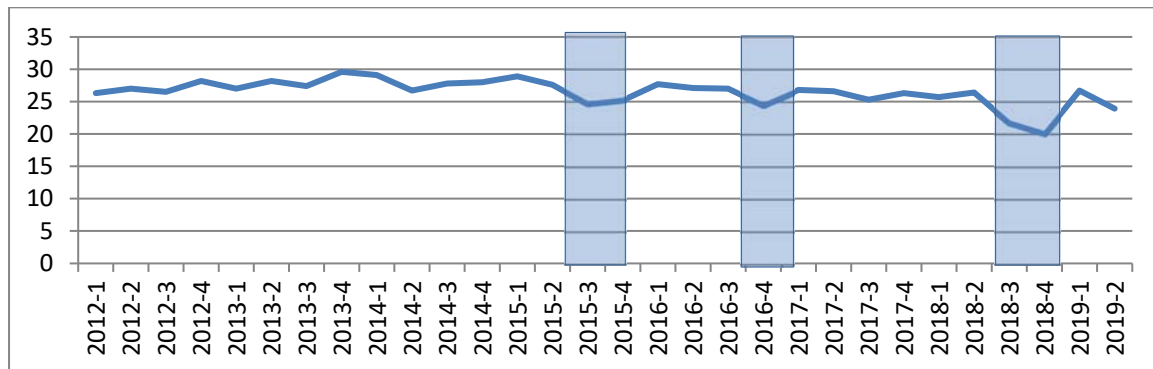
Quelle : Destatis

Tabelle 4: Verkehrsleistung auf dem traditionellen Rhein im ersten Halbjahr 2017, 2018 und 2019 nach Ladungsart

	Erstes Halbjahr (Mrd. tkm)			Änderungsrate in %	
	2017	2018	2019	2019/2018	2019/2017
Trockenes Massengut	9,2	9,5	9,1	-5,0 %	-2,0 %
Flüssiges Massengut	4,3	5,5	5,5	+2,0 %	+27,0 %
Containerladung	2,9	3,3	2,8	-14,0 %	-5,0 %
Stückgut	2,0	1,1	1,1	+1,0 %	-44,0 %
Sonstige Ladung	0,6	0,6	0,8	+38,0 %	+30,0 %
GESAMT	19,1	19,9	19,3	-3,0 %	+1,0 %

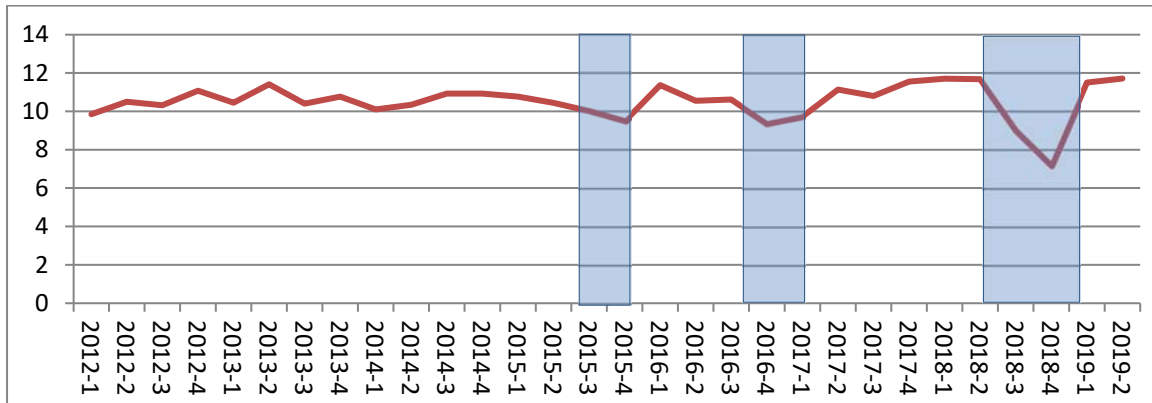
Quelle : Destatis

Abbildung 2: Beförderungsmenge bei trockenem Massengut auf dem traditionellen Rhein (Mio. t) und Niedrigwasserperioden (blau markiert)



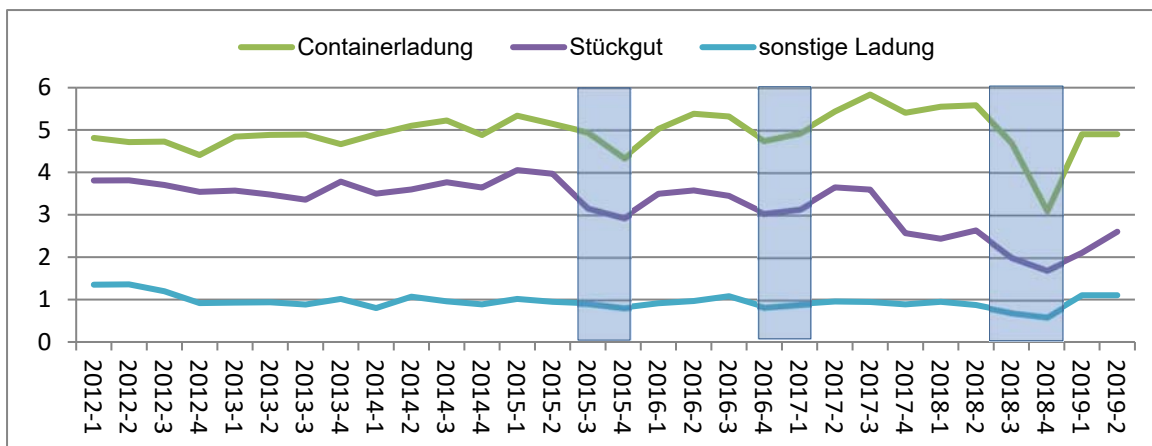
Quelle : Destatis

Abbildung 3: Beförderungsmenge bei flüssigem Massengut auf dem traditionellen Rhein (Mio. t) und Niedrigwasserperioden (blau markiert)



Quelle : Destatis

Abbildung 4: Beförderungsmenge bei Containerladung, Stückgut und sonstiger Ladung auf dem traditionellen Rhein (Mio. t) und Niedrigwasserperioden (blau markiert)

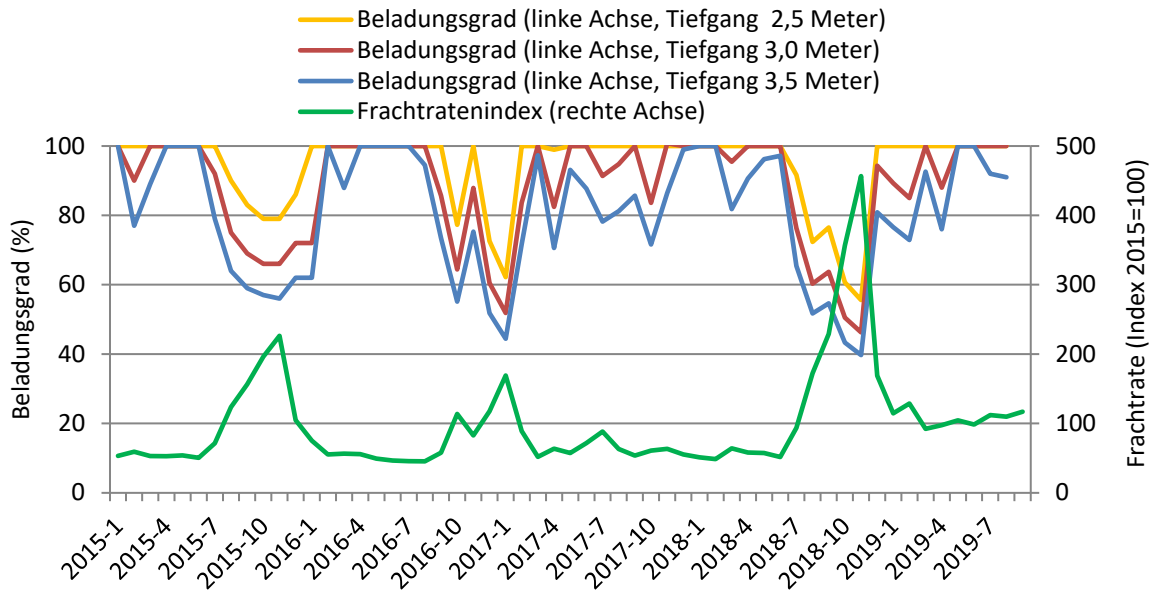


Quelle : Destatis

4. Maximal möglicher Beladungsgrad der Schiffe und monatliche Frachtraten

Als Folge der Trockenheit im Sommer und im Herbst 2018 musste die Binnenschifffahrt den Beladungsgrad der Schiffe deutlich reduzieren. Die Kompensation für den damit verbundenen Ladungsverlust, die in Form von Niedrigwasserzuschlägen gewährt wird, erhöhte dann die Frachtraten. Im ersten Halbjahr 2019 normalisierten sich jedoch die Pegelwerte, und somit auch das Niveau der Frachtraten (siehe die beiden folgenden Grafiken).

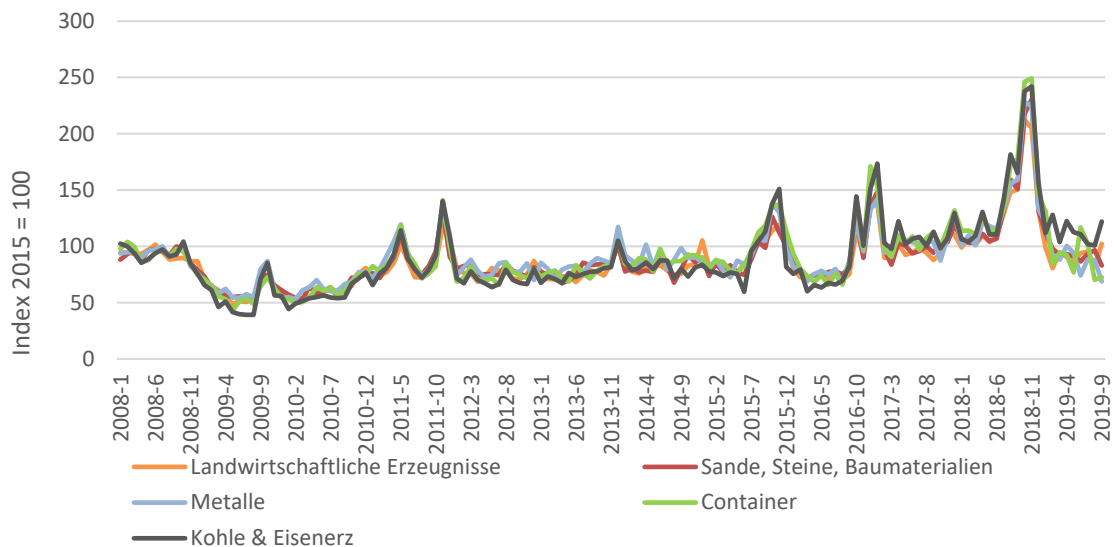
Abbildung 5: Maximaler Beladungsgrad für Schiffe bei Maxau / Oberrhein und mittlere monatliche Beförderungspreise (Frachtraten) in der Tankschifffahrt auf dem Rhein



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von PJK International (Preise) und Wasserstands-Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die monatliche Entwicklung bei den Frachtraten in der Trockenschifffahrt im Rheingebiet (Spotmarkt-Frachtraten), die hier über einen längeren Zeitraum dargestellt wird, zeigt ebenfalls eine starke Abhängigkeit von der Entwicklung der Wasserstände.

Abbildung 6: Monatliche Beförderungspreise (Frachtraten) in der Trockenschifffahrt im Rheingebiet



Quelle : Panteia

5. Ausblick auf die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein in der zweiten Jahreshälfte

Neben Trends auf Ebene von Gütersegmenten, wie sie für die Beförderung von trockenen und flüssigen Massengütern sowie für Container vorherrschen, wird das Beförderungsvolumen auch ganz entscheidend von den Wasserstands-Bedingungen beeinflusst.

Der Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein konnte, wie in Kapitel 3 dargelegt, im ersten Halbjahr noch nicht wieder das Niveau des Vorjahreszeitraums erreichen. Zwar gab es in Q1 2019 mit 46,3 Mio. t ein gleich hohes Ergebnis wie in Q1 2018, in Q2 2019 verminderte sich das Resultat jedoch wieder.

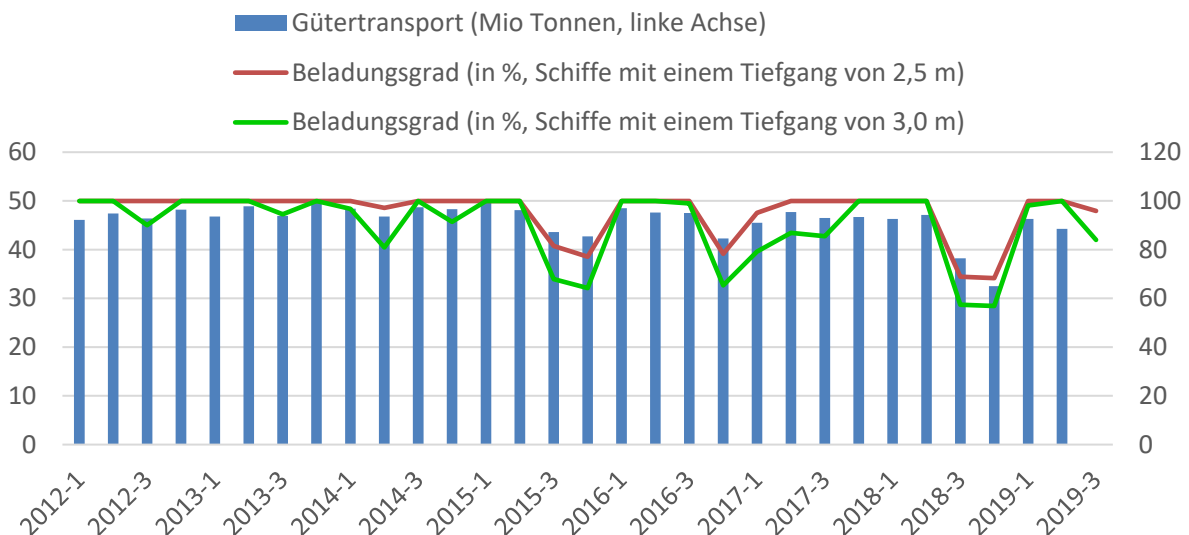
Für das Ergebnis in der zweiten Jahreshälfte (Q3 und Q4 2019) ist, neben den eher mittel- bis langfristigen Trends je Gütersegment, besonders die Hydraulizität (Wasserstands-Bedingungen) von Bedeutung. Diesbezüglich ist festzustellen, dass sich im Laufe des Sommers 2019 zwar keine ausgeprägte Niedrigwasserphase ergeben hat, dass aber dennoch eine Eintrübung der Wasserstands-Bedingungen eingetreten ist.

Dies wird in folgender Grafik sichtbar, in welcher der maximale Beladungsgrad bei Kaub bis einschließlich Q3 2019 neben den Rheintransporten (bis Q2 2019) abgebildet ist. Es ist hier ein Rückgang des Beladungsgrads gegenüber Q2 2019 erkennbar, der naturgemäß für größere Schiffe stärker ausfällt als für kleinere Schiffe.

Daher kann, obwohl Daten zum Güterverkehr für die zweite Jahreshälfte derzeit noch nicht vorliegen, auf Basis statistischer Zusammenhänge zwischen Wasserführung und Beförderungsmenge eine Tendenz abgeleitet werden. Diese Tendenz deutet darauf hin, dass das Jahresergebnis des Rheinverkehrs für das Gesamtjahr 2019 in jedem Fall deutlich höher sein wird als jenes im Jahre 2018.

Allerdings ist derzeit, gerade auch auf Grund der Eintrübung bei den Wasserstands-Bedingungen in Q3 2019, und ferner vor dem Hintergrund der anhaltenden strukturellen Probleme beim Transport von trockenen Massengütern, eher nicht von einem Erreichen des Jahreswertes aus 2017 auszugehen. Für diesen Ausblick spielen neben den oben erwähnten Faktoren auch der nach wie vor gedämpfte Trend beim Containerverkehr sowie die Eintrübung der weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine weitere, zu berücksichtigende Rolle.

Abbildung 7: Maximaler Beladungsgrad der Schiffe bei Kaub und Güterbeförderung auf dem Rhein



Quelle: Destatis und Berechnung ZKR nach Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde

PROTOKOLL 15

Kenntnisnahme vom Vorentwurf der neuen Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) vor der Übermittlung an die Europäische Kommission durch die Präsidentschaft und Information der Partner

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden

1. In § 1.10 Nummer 1 Buchstaben a bis ae der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) sind die Urkunden und sonstigen Unterlagen, die zwingend an Bord mitzuführen sind, umfassend aufgelistet. Andere Regelungstexte, wie die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) sowie der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) und die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV), enthalten ebenfalls Vorschriften zu diesen Unterlagen.
2. Die RheinSchUO enthält die Liste der bei der Untersuchung durch die Untersuchungskommission an Bord geforderten Unterlagen, die RheinSchPV enthält dagegen die Liste der während des Fahrzeugbetriebs an Bord geforderten Unterlagen.
3. Der vorliegende Änderungsvorschlag dient in erster Linie dazu, die Konsistenz zwischen RheinSchPV und RheinSchUO sowie ES-TRIN sicherzustellen. Außerdem wird die Darstellung der mitzuführenden Unterlagen sehr vereinfacht. Dazu wird der Wortlaut von § 1.10 RheinSchPV durch einen ausdrücklichen Verweis auf eine neue Anlage 13 der RheinSchPV vereinfacht, die eine umfassende Auflistung der mitzuführenden Unterlagen in Form einer Übersichtstabelle enthält, welche in sechs Unterkategorien gegliedert ist (Schiff, Besatzung, Fahrgebiete, Navigations- und Informationsgeräte, Ausrüstungen, Ladung und Abfälle). Des Weiteren wird ein neuer § 1.10a RheinSchPV zur Zusammenführung der verschiedenen Ausnahmen, insbesondere für Schubleichter und Baustellenfahrzeuge, geschaffen.
4. Die Neufassung von § 1.10 RheinSchPV dient ebenfalls dazu, die amtlichen Urkunden, die mit Inkrafttreten der Änderung in der neuen Anlage 13 RheinSchPV aufgeführt werden, von den Informationsdokumenten zu trennen. In diesem Sinne ist das Handbuch Binnenschiffahrtfunk ein nicht auf eine Person oder für ein Fahrzeug bezogenes Informationsdokument, das derzeit in § 1.10 Buchstabe m RheinSchPV aufgeführt wird. Der vorliegende Änderungsvorschlag sieht vor, das Funkhandbuch in § 1.11 RheinSchPV betreffend das Mitführen der RheinSchPV an Bord aufzunehmen.
5. Der vorliegende Änderungsvorschlag dient des Weiteren der Klärung der Anforderungen an Bordbücher im Hinblick auf die jüngsten Änderungen der RheinSchPersV (Beschluss 2017-II-15).
6. Der Änderungsvorschlag sieht zudem eine Aktualisierung des Verweises in § 2.13 Nummer 1 Absatz 1 der RheinSchUO vor. Konkret soll der Verweis auf § 1.10 Nummer 2 RheinSchPV durch einen Verweis auf den neuen § 1.10a Nummer 1 RheinSchPV ersetzt werden.
7. Die Neufassung der §§ 1.10 und 1.10a der RheinSchPV ermöglicht des Weiteren die Modernisierung allein der französischen Fassung. So soll die derzeitige Überschrift von § 1.10 „Documents de bord et autres papiers“ durch „Certificats et autres documents“ ersetzt werden. Zudem soll das Wort „papier“ in den §§ 1.10 und 1.10a der RheinSchPV systematisch durch „document“ ersetzt werden.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen der RheinSchPV und RheinSchUO zielen auf eine Angleichung der Anforderungen von RheinSchPV und RheinSchUO sowie dem ES-TRIN ab. Die Neufassung von § 1.10 RheinSchPV führt zudem zu einem einfacheren und moderneren Wortlaut. Die RheinSchPV wird somit übersichtlicher und verständlicher, wodurch sich ihre Rechtssicherheit erhöht.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die RheinSchPV und RheinSchUO könnten im bisherigen Wortlaut belassen werden. Dies würde bedeuten, dass die bestehenden Unstimmigkeiten zwischen RheinSchPV und RheinSchUO beibehalten würden, was ihre Auslegung erschweren und die Rechtssicherheit schwächen würde.

Folgen dieser Änderungen

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine Angleichung der Listen der mitzuführenden Urkunden zwischen RheinSchPV und RheinSchUO sowie des ES-TRIN möglich. Die Folge wären Unstimmigkeiten, mittel- und langfristig auch juristischer Art, was der Rechtssicherheit der Rheinschiffahrtsverordnungen abträglich wäre.

Eine Ablehnung dieser Änderungen würde die oben dargelegten Ziele untergraben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses und des Untersuchungsausschusses,

in dem Bestreben, die Verständlichkeit ihrer Verordnungen zu verbessern,

in der Absicht, die Konsistenz zwischen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung sowie dem Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) sicherzustellen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen zum Inhaltsverzeichnis, zu den §§ 1.10, 1.10a, 1.11, und zu Anlage 13 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung sowie zu § 2.13 Nummer 1 Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2020 in Kraft.

Anlage

Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 1.10 wird wie folgt gefasst:*

„1.10 Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord“.

b) *Nach der Angabe zu § 1.10 wird die Angabe zu § 1.10a wie folgt eingefügt:*

„1.10a Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge in Bezug auf Urkunden und sonstige Unterlagen an Bord“.

c) *Die Angabe zu § 1.11 wird wie folgt gefasst:*

„1.11 Mitführen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk an Bord“.

d) *Nach der Angabe zu Anlage 12 wird die Angabe zu Anlage 13 wie folgt angefügt:*

„Anlage 13: Verzeichnis der mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV“.

2. *§ 1.10 wird wie folgt gefasst:*

„§ 1.10

Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord

Urkunden und sonstige Unterlagen nach Anlage 13 dieser Verordnung müssen sich, soweit sie auf Grund besonderer Bestimmungen vorgeschrieben sind, an Bord befinden. Sie sind auf Verlangen den Bediensteten der zuständigen Behörden auszuhändigen.“

3. Nach § 1.10 wird § 1.10a wie folgt eingefügt:

„§ 1.10a

Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge in Bezug auf Urkunden und sonstige Unterlagen an Bord

1. Abweichend von § 1.10 müssen die Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 1.1, 1.2 und 1.3 dieser Verordnung nicht mitgeführt werden auf Schubleichtern, auf denen eine Metalltafel nach folgendem Muster angebracht ist:

EINHEITLICHE EUROPÄISCHE SCHIFFSNUMMER: - R
SCHIFFSATTEST

- NUMMER:

- SUK:

- GÜLTIG BIS:

wobei der Hinweis auf die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde in einem Großbuchstaben R nach der einheitlichen europäischen Schiffsnummer besteht.

Die geforderten Angaben müssen auf der Metalltafel in gut lesbaren Buchstaben von mindestens 6 mm Höhe eingeschlagen oder eingekörnt sein.

Die Metalltafel muss mindestens 60 mm hoch und 120 mm lang sein. Sie muss gut sichtbar und dauerhaft auf der hinteren Steuerbordseite des Schubleichters befestigt sein.

Die Übereinstimmung der Angaben auf der Metalltafel, mit Ausnahme des Buchstabens R, mit denen im Schiffsattest des Schubleichters muss von einer Schiffsuntersuchungskommission dadurch bestätigt sein, dass ihr Zeichen auf der Metalltafel eingeschlagen ist.

Die Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 1.1, 1.2 und 1.3 dieser Verordnung muss der Eigentümer des Schubleichters aufbewahren.

Auf die Mitführung der Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 5.4 dieser Verordnung kann verzichtet werden, wenn zusätzlich die Typgenehmigungsnummer der Motoren auf der Metalltafel angebracht ist.

2. Auf Baustellenfahrzeugen nach Artikel 1.01 Nummer 1.24 ES-TRIN, auf denen weder ein Steuerhaus noch eine Wohnung vorhanden ist, brauchen die Schiffspapiere nach Anlage 13 Nummer 1.1, 1.2 und 1.3 dieser Verordnung nicht an Bord mitgeführt zu werden; diese müssen jedoch jederzeit im Bereich der Baustelle verfügbar sein. Baustellenfahrzeuge müssen eine Bescheinigung der zuständigen Behörde über Dauer und örtliche Begrenzung der Baustelle, auf der das Fahrzeug eingesetzt werden darf, an Bord mitführen.
3. Von der Pflicht, ein Bordbuch nach Anlage 13 Nummer 2.2 dieser Verordnung mitzuführen, sind Schlepp- und Schubboote, die nur in Häfen verkehren, sowie unbemannte Schubleichter, Behördenfahrzeuge und Sportfahrzeuge ausgenommen.“

4. § 1.11 wird wie folgt gefasst:

„§ 1.11

*Mitführen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und des Handbuchs
Binnenschiffahrtfunk an Bord*

1. An Bord eines jeden Fahrzeugs, ausgenommen Kleinfahrzeuge und Schubleichter, muss sich ein Abdruck dieser Verordnung, in ihrer jeweils geltenden Fassung, einschließlich der Rechtsverordnungen nach § 1.22a, befinden. Es darf auch eine auf elektronischem Wege jederzeit lesbare Textfassung sein.
2. An Bord eines jeden Fahrzeugs, das mit einer Schiffsfunkstelle nach § 4.05 ausgerüstet ist, muss sich ein Abdruck des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk, Allgemeiner Teil und Regionaler Teil Rhein/Mosel, befinden. Es darf auch eine auf elektronischem Wege jederzeit lesbare Textfassung sein.“

5. Nach der Anlage 12 wird Anlage 13 wie folgt angefügt:

„Anlage 13

**VERZEICHNIS DER MITZUFÜHRENDEN URKUNDEN UND SONSTIGEN
UNTERLAGEN NACH § 1.10 RHEINSCHPV**

In der Spalte „Rechtsgrundlage“ der nachfolgenden Tabelle wird auf die folgenden Vorschriften, Übereinkommen und Verwaltungsvereinbarungen verwiesen:

- Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV),
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO),
- Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN),
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN),
- Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI),
- Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen, geschlossen am 15. Februar 1966 in Genf (Übereinkommen vom 15. Februar 1966),
- Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk.

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage
1. Fahrzeuge		
1.1	das Schiffsattest oder die als Ersatz zugelassene Urkunde oder ein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis	RheinSchUO § 1.04
1.2	die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde	Beschluss ZKR 2015-II-10
1.3	der Eichschein des Fahrzeugs	Übereinkommen vom 15. Februar 1966
2. Besatzung		
2.1	ein für die zu befahrende Strecke nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes Rheinpatent oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis und für die anderen Mitglieder der Besatzung das ordnungsgemäß ausgefüllte Schifferdienstbuch oder ein nach dieser Verordnung erteiltes großes Patent oder als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis; bei als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen hat der Schiffsführer auf bestimmten Streckenabschnitten zusätzlich das nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein geforderte Streckenzeugnis mitzuführen	RheinSchPersV § 3.02
2.2	das ordnungsgemäß ausgefüllte Bordbuch einschließlich der Bescheinigung nach Anlage A4 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein oder einer Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat; auf Fahrzeugen, die über ein gemäß Anlage O zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf dem Rhein anerkanntes Gemeinschaftszeugnis oder Unionszeugnis 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 mindestens in einer der Amtssprachen der ZKR zu führen	RheinSchPersV § 3.13
2.3	die Bescheinigung über die Ausgabe der Bordbücher	RheinSchPersV § 3.13

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage
2.4	ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis; dieses Dokument ist an Bord nicht erforderlich, wenn die Rheinpatentkarte die Eintragung „Radar“ oder ein anderes Schiffsführerzeugnis, das nach dieser Verordnung zugelassen ist, die entsprechende Eintragung enthält; wenn die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt das Schiffsführerzeugnis und das Radarzeugnis eines Staates als gleichwertig anerkannt hat, wird das Radarzeugnis nicht gefordert, sofern das Schiffsführerzeugnis einen entsprechenden Vermerk enthält	RheinSchPersV § 6.03
2.5	ein Sprechfunkzeugnis für die Bedienung von Schiffsfunkstellen	Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk Anhang 5
2.6	die Bescheinigungen, die für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen vorgeschrieben sind	RheinSchPersV § 5.01ff
2.7	bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind	RheinSchPersV § 4a.02
3. Fahrtgebiete		
3.1	die Bescheinigung der zuständigen Behörde über Dauer und örtliche Begrenzung der Baustelle, auf der das Baustellenfahrzeug eingesetzt werden darf	ES-TRIN Artikel 23.01
3.2	auf der Strecke zwischen Basel und Mannheim für Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m der Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist	ES-TRIN Artikel 28.04 Nummer 2 Buchstabe c
4. Navigations- und Informationsgeräte		
4.1	die Bescheinigung über Einbau und Funktion der Radaranlage	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI
4.2	die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Wendeanzeigers	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage
4.3	die Bescheinigung über Einbau und Funktion von Inland AIS Geräten	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 3 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt IV Artikel 2 Nummer 9
4.4	die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Fahrtenschreibers sowie die vorgeschriebenen Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers	ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt V Artikel 1 und 2 Nummer 6
4.5	die Urkunde(n) „Frequenzzuteilung“ oder die „Zuteilungsurkunde“	
5. Ausrüstungen		
5.1	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der motorisch betriebenen Steuereinrichtungen	ES-TRIN Artikel 6.09 Nummer 5
5.2	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung des in der Höhe verstellbaren Steuerhauses	ES-TRIN Artikel 7.12 Nummer 12
5.3	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der Schiffsdampfkessel und sonstigen Druckbehälter	ES-TRIN Artikel 8.01 Nummer 2
5.4	die Kopie des Typgenehmigungsbogens, die Anleitung des Motorenherstellers und die Kopie des Motorparameterprotokolls	ES-TRIN Artikel 9.01 Nummer 3
5.5	die Unterlagen über elektrische Anlagen	ES-TRIN Artikel 10.01 Nummer 2
5.6	die Bescheinigung für die Drahtseile	ES-TRIN Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a
5.7	die Prüfkennzeichnung der tragbaren Feuerlöscher	ES-TRIN Artikel 13.03 Nummer 5
5.8	die Prüfbescheinigungen über fest installierte Feuerlöschanlagen	ES-TRIN Artikel 13.04 Nummer 8 ES-TRIN Artikel 13.05 Nummer 9
5.9	die Prüfbescheinigungen und Bedienungsanleitung über Krane	ES-TRIN Artikel 14.12 Nummer 6, 7 und 9
5.10	die Bescheinigung über die Prüfung der Flüssiggasanlagen	ES-TRIN Artikel 17.13
5.11	der erforderliche Typgenehmigungsbogen und Wartungsnachweis der Bordkläranlage	ES-TRIN Artikel 18.01 Nummer 5 und 9
5.12	bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bedienungsanleitung und die Sicherheitsrolle	ES-TRIN Artikel 30.03 Nummer 1 und Anlage 8 Nummer 1.4.9

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage
6. Ladung und Abfälle		
6.1	die nach ADN Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 erforderlichen Urkunden	ADN Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.
6.2	bei Containerbeförderung die von einer Schiffsuntersuchungskommission geprüften Stabilitätsunterlagen des Fahrzeugs, einschließlich Stauplan oder Ladungsliste für den jeweiligen Beladungsfall und das Ergebnis der Stabilitätsberechnung für den jeweiligen, einen früheren vergleichbaren oder einen standardisierten Beladungsfall jeweils unter Angabe des verwendeten Berechnungsverfahrens	ES-TRIN Artikel 27.01 Nummer 2 (Beschreibung der Unterlagen und Sichtvermerk der Untersuchungskommission) ES-TRIN Artikel 28.03 Nummer 3 (Ergebnis der Berechnung bei Containerschiffen) RheinSchPV § 1.07 Nummer 5 (Ergebnis der Stabilitätsprüfung und Stauplan)
6.3	das ordnungsgemäß ausgefüllte Ölkontrollbuch	RheinSchPV § 15.05 und Anlage 10 CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 2.03 und Anhang I
6.4	der Bezugsnachweis für Gasöl, einschließlich der Quittungen für die Entgelttransaktionen des SPE-CDNI über einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten. Liegt der letzte Bezug von Gasöl mehr als 12 Monate zurück, so ist mindestens der letzte Bezugsnachweis mitzuführen	CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 3.04 Nummer 1
6.5	die Entladebescheinigung	RheinSchPV § 15.08 Nummer 2 CDNI, Anlage 2 und Teil B, Muster des Anhangs IV

“.

Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)

§ 2.13 Nummer 1 erster Absatz wird wie folgt gefasst:

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

PROTOKOLL 17

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“

1. Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend, verbietend, sanktionierend usw. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. In diesem Sinne setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, voraus, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften ist.
2. Die erste Rheinschiffahrtspolizeiverordnung mit dem Titel „Polizeiliche Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis in die See“ wurde mit Protokoll Nr. VIII von 1850 verabschiedet, was sowohl die Vorreiterrolle der Rheinverordnung als auch das Alter und die Beständigkeit der verwendeten Begriffe, Ausdrücke und Definitionen verdeutlicht. Ungeachtet ihres jahrhundertelangen Bestehens weist die RheinSchPV gewisse terminologische Unstimmigkeiten auf, die darauf zurückzuführen sind, dass die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“ in ihren drei Sprachfassungen (Deutsch, Französisch und Niederländisch) verwendet wurden, ohne sie vorher zu definieren. Da keine einheitliche Terminologie mit klar definierten Begriffen existiert, bestehen Rechtsunsicherheiten, die geklärt werden müssen, um die Rechtssicherheit der Rheinvorschriften zu gewährleisten.
3. Die Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“ erfolgte in zwei Schritten.
 - i) In einem ersten Schritt wurden im Zuge der terminologischen Vereinheitlichung die Begriffe „Fahrwasser“ und „Fahrrinne“ wie folgt definiert:

FR/DE/NL	Französisch (FR)	Deutsch (DE)	Niederländisch (NL)
eaux navigables, Fahrwasser, vaarwater	Partie de la voie d'eau utilisée par la navigation de transit en fonction des conditions locales.	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach von der durchgehenden Schifffahrt benutzt wird.	Gedeelte van de vaarweg dat, al naargelang de lokale omstandigheden, door de doorgaande scheepvaart wordt gebruikt.
chenal navigable, Fahrrinne, vaargeul	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages déterminés sont entretenus autant que possible pour la navigation de transit.	Teil der Wasserstraße, in dem für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung angestrebt wird.	Gedeelte van de vaarweg waarin voor de doorgaande scheepvaart zoveel mogelijk een vastgestelde breedte en diepte in stand gehouden wordt.

- ii) In einem weiteren Schritt wurde im Rahmen der terminologischen Vereinheitlichung die Verwendung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“ in der RheinSchPV systematisch überprüft, gegebenenfalls durch Abgleich einer oder mehrerer Sprachfassungen der RheinSchPV.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung sollen die terminologische Konsistenz der RheinSchPV in Bezug auf die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“ und deren Verwendung in den drei Sprachfassungen verbessern.

Die Vereinheitlichung der in der RheinSchPV verwendeten Terminologie beseitigt Unstimmigkeiten und führt zu einem vereinfachten und zeitgemäßerem Wortlaut, der die RheinSchPV lesbarer und zugänglicher macht. Durch die terminologische Vereinheitlichung wird so die Qualität der Vorschriften verbessert, d. h. deren Klarheit, Verständlichkeit und Wirksamkeit erhöht. Die terminologische Vereinheitlichung erstreckt sich auf die gesamte RheinSchPV und stärkt insgesamt die Rechtssicherheit der Verordnung in ihren drei Sprachfassungen.

Die Vereinheitlichung der Terminologie der RheinSchPV trägt auch zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt bei.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden.

Folgen dieser Änderungen

Die Vereinheitlichung der Begriffsbestimmungen für „Fahrwasser“ und „Fahrrinne“ erfordert die Aufnahme einer Definition von „Fahrwasser“ in Anlage 8 der RheinSchPV. Die Definition des Begriffs „Fahrrinne“ in Anlage 8 der RheinSchPV muss zudem in der französischen und niederländischen Fassung überarbeitet werden.

Die terminologische Vereinheitlichung der RheinSchPV erfordert eine Abstimmung der Begriffe und ihrer Verwendung in den drei Sprachfassungen, was die Änderung einer oder mehrerer Sprachfassungen beinhaltet.

Die Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten; die Kosten für die Verwaltungen sind sehr gering.

Folgen einer Ablehnung dieser Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann *de facto* keine terminologische Vereinheitlichung in Bezug auf die Verwendung der Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“ in den drei Sprachfassungen der RheinSchPV möglich. Dadurch würde die terminologische und rechtliche Unsicherheit über die Verwendung dieser Begriffe in den drei Sprachfassungen fortbestehen, was den oben genannten Zielen zuwiderlaufen würde.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Verständlichkeit und Rechtssicherheit ihrer Verordnungen zu verbessern,

mit dem Ziel, durch eine Vereinheitlichung der Terminologie der Rheinschiff-
fahrtpolizeiverordnung zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt beizutragen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der
Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Dezember 2020 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 17

1. *Das Inhaltsverzeichnis:*
 - a) *Die Angabe zu § 1.06 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - b) *Die Angabe zu § 1.13 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - c) *Die Angabe zu § 1.18 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - d) *Die Angabe zu § 3.28 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - e) *Die Angabe zu Kapitel 5 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - f) *Die Angabe zu § 5.02 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - g) *Die Angabe zu § 6.07 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - h) *Die Angabe zu § 6.08 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)*
 - i) *Die Angabe zu § 6.11 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)*
 - j) *Die Angabe zu § 6.16 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - k) *Die Angabe zu Anlage 7 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - l) *Die Angabe zu Anlage 8 (betrifft nur die französische Fassung)*

2. *§ 1.01 wird wie folgt geändert (betrifft nur die französische Fassung):*
 - a) *Buchstabe i*
 - b) *Buchstabe l*
 - c) *Buchstabe y*

3. *§ 1.04 Buchstabe b (betrifft nur die französische Fassung)*

4. *§ 1.06 (betrifft nur die französische Fassung)*

5. *§ 1.12 Nummer 4 (betrifft nur die französische Fassung)*

6. *§ 1.13 (betrifft nur die französische Fassung)*
 - a) *Die Überschrift*
 - b) *Nummer 1 und 2*

7. § 1.15 Nummer 1 (betrifft nur die französische Fassung)
8. § 1.16 Nummer 2 (betrifft nur die französische Fassung)
9. § 1.18 (betrifft nur die französische Fassung):
 - a) Die Überschrift
 - b) Nummer 1
10. § 1.21 Nummer 1, einleitender Satz (betrifft nur die französische Fassung)
11. § 1.22 Nummer 2 (betrifft nur die französische Fassung)
12. § 3.20 (betrifft nur die französische Fassung)
 - a) Nummer 1
 - b) Nummer 2
 - c) Nummer 3 Buchstabe a
13. § 3.23, erster Satz (betrifft nur die französische Fassung)
14. § 3.24, erster einleitender Satz (betrifft nur die französische Fassung)
15. § 3.25 Nummer 1, einleitender Satz, wird wie folgt gefasst:

„1. Schwimmende Geräte bei der Arbeit und Fahrzeuge, die im Fahrwasser Arbeiten, Peilungen oder Messungen ausführen und dabei stillliegen, müssen führen.“
16. § 3.28 wird wie folgt gefasst:

„§ 3.28

*Zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge in Fahrt,
die Arbeiten im Fahrwasser ausführen
(Anlage 3: Bild 57)*

In Fahrt befindliche Fahrzeuge, die im Fahrwasser Arbeiten, Peilungen oder Messungen ausführen, können mit Erlaubnis der zuständigen Behörde bei Nacht und bei Tag außer der anderen nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Bezeichnung zeigen:

ein von allen Seiten sichtbares gelbes gewöhnliches Funkellicht oder ein von allen Seiten sichtbares gelbes helles Funkellicht.“

17. *Kapitel 5, Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*
18. *§ 5.01 Nummer 2 (betrifft nur die französische Fassung)*
19. *§ 5.02, Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*
20. *§ 6.02a Nummer 5 (ne concerne que la version néerlandaise)*
21. *§ 6.03 Nummer 1 (betrifft nur die französische Fassung)*
22. *§ 6.07 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die französische Fassung)*
23. *§ 6.16 wird wie folgt geändert:*
 - a) *Die Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*
 - b) *Nummer 1 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)*
 - c) *Nummer 3 und 4 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)*
24. *§ 6.20 Nummer 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:*

„e) auf Strecken der Wasserstraße, die durch das Zeichen A.9 (Anlage 7) gekennzeichnet sind.“
25. *§ 6.23 wird wie folgt geändert (betrifft nur die französische Fassung):*
 - a) *Nummer 1*
 - b) *Nummer 2 Buchstabe a bis c*
26. *§ 6.24 Nummer 1 (betrifft nur die französische Fassung)*
27. *§ 6.30 Nummer 3 (betrifft nur die französische Fassung)*
28. *§ 6.31 Nummer 1 (betrifft nur die französische Fassung)*
29. *§ 6.33 Buchstabe d, 2. Spiegelstrich (betrifft nur die französische Fassung)*

30. § 7.01 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 2 (betrifft nur die französische Fassung)
 - b) Nummer 3 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung) :
31. § 7.02 Nummer 1 (betrifft nur die französische Fassung)
- a) Buchstabe a
 - b) Buchstabe c
 - c) Buchstabe e und f
32. § 7.03 Nummer 1 bis 3 (betrifft nur die französische Fassung)
33. § 7.04 Nummer 1 und 2 (betrifft nur die französische Fassung)
34. § 7.05 (betrifft nur die französische Fassung)
- a) Nummer 1
 - b) Nummer 4
35. § 7.06 Nummer 2 (betrifft nur die französische Fassung)
36. § 9.04 Nummer 3 (betrifft nur die französische Fassung)
37. § 9.12 Nummer 2 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)
38. § 9.13 Nummer 2 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)
39. § 14.05 Nummer 3 bis 5 (betrifft nur die französische Fassung)
40. Anlage 3 (betrifft nur die französische Fassung)
- Die Angabe zu Bild 57
41. Anlage 6 Buchstabe E, Überschrift (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)

42. Anlage 7, Abschnitt I, wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe zu dem Tafelzeichen A.5 (betrifft nur die französische Fassung)
- b) Die Angabe zu dem Tafelzeichen A.6 (betrifft nur die französische Fassung)
- c) Die Angabe zu dem Tafelzeichen A.7 (betrifft nur die französische Fassung)
- d) Die Angabe zu dem Tafelzeichen B.2 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)
- e) Die Angabe zu dem Tafelzeichen B.3 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)
- f) Die Angabe zu dem Tafelzeichen B.4 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)
- g) Die Angabe zu dem Tafelzeichen B.9 Buchstabe a (betrifft nur die französische Fassung)
- h) Die Angabe zu dem Tafelzeichen C.3 (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)
- i) Die Angabe zu dem Tafelzeichen C.5 wird wie folgt geändert:
 - „C.5 Die Fahrinne ist am rechten (linken) Ufer eingengt; die Zahl auf dem Zeichen gibt den Abstand in Metern an, in dem sich die Fahrzeuge vom Tafelzeichen entfernt halten sollen.“
- j) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5 (betrifft nur die französische Fassung)
- k) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.3 (betrifft nur die französische Fassung)
- l) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.4 (betrifft nur die französische Fassung)
- m) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.5 (betrifft nur die französische Fassung)
- n) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.6 (betrifft nur die französische Fassung)
- o) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.7 (betrifft nur die französische Fassung)
- p) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.8 (betrifft nur die französische Fassung)
- q) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.9 (betrifft nur die französische Fassung)
- r) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.10 (betrifft nur die französische Fassung)
- s) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.11 (betrifft nur die französische Fassung)
- t) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.12 (betrifft nur die französische Fassung)
- u) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.13 (betrifft nur die französische Fassung)
- v) Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.14 (betrifft nur die französische Fassung)

- w) *Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.5.15 (betrifft nur die französische Fassung)*
- x) *Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.6 (betrifft nur die französische Fassung)*
- y) *Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.6.1 (betrifft nur die französische Fassung)*
- z) *Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.7 (betrifft nur die französische Fassung)*
- aa) *Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.9 Buchstabe a (betrifft nur die französische Fassung)*
- ab) *Die Angabe zu dem Tafelzeichen E.10 Buchstabe a (betrifft nur die französische Fassung)*

43. *Anlage 7, Abschnitt II (betrifft nur die französische Fassung):*

Die Angabe zu Nummer 2 Buchstabe c

44. *Anlage 8 wird wie folgt geändert:*

- a) *Die Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*
- b) *Abschnitt I Nummer 1, 1. Satz (betrifft nur die französische Fassung)*
- c) *Abschnitt I Nummer 2, 1. Begriff, wird wie folgt gefasst:*
 - „Fahrrinne: Teil der Wasserstraße, in dem für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung angestrebt wird.“
- d) *Abschnitt I Nummer 2, nach dem Begriff « Fahrrinne », wird folgender Begriff eingefügt:*
 - „Fahrwasser: Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach von der durchgehenden Schifffahrt benutzt wird.“
- e) *Abschnitt I Nummer 2, der Begriff „Rechte Seite/linke Seite“ (betrifft nur die französische Fassung)*
- f) *Abschnitt II, Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*
- g) *Abschnitt III, Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*
- h) *Abschnitt III Nummer 4, 1. Satz (betrifft nur die französische Fassung)*
- i) *Abschnitt III Buchstabe C, Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*
- j) *Abschnitt IV, Überschrift (betrifft nur die französische Fassung)*

Die Seiten 65 bis 75 wurden absichtlich leer gelassen, damit die Seitenzahlen der Beschlüsse in den verschiedenen Sprachfassungen (trotz zum Teil unterschiedlicher Länge) übereinstimmen.

PROTOKOLL 18

Billigung einer Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren (§ 1.11)

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Billigung des in der Anlage beigefügten Beschlusses zur Änderung des Verweises in § 1.11 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 28. Oktober 2019, dem Tag des letzten Zustimmungsbeseids.

Anlage

Anlage zu Protokoll 18: Beschluss vom 28. Oktober 2019

**Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung
(§ 1.11)**

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf Beschluss 2018-II-7,

ferner gestützt auf Beschluss 2019-I-15 Nummer 4,

zur Korrektur des Verweises in § 1.11 aufgrund der Streichung von § 1.22 Nummer 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,

beschließt die Änderung von § 1.11 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung gilt ab dem 1. Dezember 2019.

Anlage

§ 1.11 wird wie folgt gefasst:

„§ 1.11

Mitführen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung an Bord

An Bord eines jeden Fahrzeugs, ausgenommen Kleinfahrzeuge und Schubleichter, muss sich ein Abdruck dieser Verordnung, in ihrer jeweils geltenden Fassung, einschließlich der Rechtsverordnungen nach § 1.22a befinden. Es darf auch eine auf elektronischem Wege jederzeit lesbare Textfassung sein.“

PROTOKOLL 19

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a und Buchstaben d bis h Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) fallenden Fahrzeuge und Sondertransporte ab dem 1. Dezember 2021

1. Auf ihrer Plenartagung im Frühjahr 2012 verabschiedete die ZKR ihre Strategie zur Entwicklung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) am Rhein (Beschluss 2012-I-10). Die RIS-Strategie der ZKR umfasst 26 Maßnahmen „zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschifffahrtsinformationsdienste auf dem Rhein“. Die RIS-Strategie sieht die Ausweitung der elektronischen Meldungen auf die Fahrzeuge, die gemäß Artikel 12.01 RheinSchPV meldepflichtig sind, vor. Die elektronische Meldung erleichtert den Datenaustausch zwischen Schiffen und Revierzentralen im Vergleich zu über Sprechfunk oder schriftlich abgewickelten Meldungen. Elektronisches Melden ist eine RIS-Schlüsseltechnologie, die die folgenden RIS-Dienste ermöglicht: Strategische Verkehrsinformation, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Statistik, Rechtsdurchsetzung, Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren, Information für die Transportlogistik. Die RIS-Strategie sieht mittel- und langfristig die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf weitere, bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge vor.
2. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge und Verbände eine Meldepflicht vor: der Schiffsführer des Fahrzeugs oder ein Dritter muss den zuständigen Behörden Informationen zum Fahrzeug bzw. Verband, zum beförderten Gut und zur Reise übermitteln. Die Behörden erhalten durch diese Meldung insbesondere alle Informationen, die für ein effizientes Havariemanagement erforderlich sind. § 12.01 RheinSchPV 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.
3. § 12.01 RheinSchPV wurde in den vergangenen Jahren mehrmals geändert, vornehmlich im Rahmen der Einführung der elektronischen Meldepflicht.
4. Im Frühjahr 2007 führte die ZKR mit dem Beschluss 2007-II-20 die Verpflichtung zum elektronischen Melden bestimmter Schiffe, die Container transportieren, ein. Damit wurde erstmals die Übermittlung der nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form verlangt. Ziel der Verpflichtung war es, die Sicherheit der Containerschiffahrt auf dem Rhein zu erhöhen und die Bearbeitung der Schiffsmeldungen in den Meldestellen zu verbessern. Aufgrund von technisch-organisatorischen Schwierigkeiten musste die ZKR die Einführung der obligatorischen elektronischen Meldung verschieben. Sie konnte schließlich gemäß Beschluss 2009-I-17 zum 1. Januar 2010 in Kraft treten. Demnach mussten Schiffe mit mehr als 20 Containern oder mindestens einem Gefahrgutcontainer an Bord ihre nach § 12.01 RheinSchPV geforderten Meldungen den Verkehrszentralen (Revierzentralen, Verkehrsposten) elektronisch übermitteln. Angesichts der Vorteile, die das elektronische Melden bietet, und der Tatsache, dass dieses Verfahren inzwischen gut funktionierte, beschloss die ZKR, diese Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2015 auf alle Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben nach § 12.01 Nummer 1 Buchstabe c RheinSchPV, auszuweiten (Beschluss 2015-I-16).

5. Im Frühjahr 2017 wurde die elektronische Meldepflicht auf die Fahrzeuge mit festverbundenen Ladetanks an Bord nach § 12.01 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV ausgeweitet (Beschluss 2017-I-11). Angesichts der Vorteile, die das elektronische Melden bietet, und der Tatsache, dass dieses Verfahren gut funktioniert, zielt der aktuelle Vorschlag auf die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die unter § 12.01 Nummer 1 RheinSchPV fallenden Fahrzeuge ab, die noch nicht der elektronischen Meldepflicht unterliegen.
6. Diese Ausweitung betrifft Fahrzeuge, die weder Verbände oder Fahrzeuge sind, die Container befördern, noch Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord. Es handelt sich vielmehr
 - um die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a fallenden Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt;
 - um die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe d fallenden Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m;
 - um die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe e fallenden Kabinenschiffe;
 - um die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe f fallenden Seeschiffe;
 - um die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe g fallenden Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben;
 - um die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe h fallenden Sondertransporte nach § 1.21.
7. Vorliegender Beschluss trägt zwei Zielen Rechnung:
 - Als erstes Ziel soll das Gewerbe frühzeitig über den Zeitpunkt der Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a und Buchstaben d bis h RheinSchPV fallenden Fahrzeuge und Sondertransporte – nämlich ab dem 1. Dezember 2021 – informiert werden. Dies ermöglicht dem Schifffahrtsgewerbe eine bestmögliche Vorbereitung.
 - Als zweites Ziel soll dem Polizeiausschuss das Mandat erteilt werden, die erforderlichen verordnungsrechtlichen Änderungen im Hinblick auf die geplante Ausweitung der elektronischen Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2021 vorzunehmen und das Gewerbe im Zuge der vorbereitenden Aktivitäten zu begleiten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gestützt auf die RIS-Strategie der ZKR, angenommen mit Beschluss 2012-I-10,

gestützt auf die erfolgreiche Implementierung der elektronischen Meldepflicht für Verbände und Fahrzeuge, die Container befördern (Beschluss 2015-I-16), und für Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord (Beschluss 2017-I-11),

in dem Bestreben, das Schifffahrtsgewerbe über die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die nach § 12.01 Nummer 1 RheinSchPV betroffenen Fahrzeuge und Verbände frühzeitig zu informieren und bei den vorbereitenden Aktivitäten zu begleiten,

in der Erwägung,

- dass die Nutzung elektronischer Meldungen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands beiträgt,
- dass die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht die Sicherheit der Rheinschifffahrt verbessert,
- dass ihr keine Information zur Kenntnis gelangt ist, der zufolge signifikante Schwierigkeiten bei der Implementierung der elektronischen Meldepflicht für Fahrzeuge, die Container befördern, und Fahrzeuge mit fest verbundenen Tanks aufgetreten sind,

beschließt die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die unter § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a und Buchstaben d bis h Rheinschifffahrtspolizeiverordnung fallenden Fahrzeuge und Verbände ab dem 1. Dezember 2021,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes und der Arbeitsgruppe RIS, ihr bis zum Frühjahr 2020 konkrete Vorschläge für dazu notwendige Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls andere unterstützende Maßnahmen vorzulegen.

PROTOKOLL 20

Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 21

Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

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

anerkennt, dass bei umfangreichen Baumaßnahmen unvorhersehbare Ereignisse eintreten können und sich daher die Termine der vorgesehenen Sperrungen verschieben können,

bittet die deutsche und französische Delegation,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 21

**Tabelle der Sperrungen 2020 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 30.09.2019**

Betreiber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	15. Juni 2020	21. August 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	18. Mai 2020	11. September 2020	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	25. Mai 2020	21. August 2020	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	27. April 2020	4. September 2020	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	-	-	
EDF	Rhinau kleine Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	25. Mai 2020	2. Oktober 2020	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	8. Juni 2020	13. November 2020	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	16. März 2020	20. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	-	-	
VNF	Gambsheim östliche Kammer	13. Januar 2020	15. März 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambsheim östliche Kammer	7. September 2020	30. Oktober 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	22. Juni 2020	26. Juni 2020	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	21. September 2020	23. Oktober 2020	Risiko von Beeinträchtigungen

Hinweis:

Die amtlichen Mitteilungen zu den Sperrungen können auf den Internetseiten der Schleusenbetreiber eingesehen werden:

Schleuse Iffezheim (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): www.elwis.de

Schleuse Gambsheim (Voies Navigables de France): www.vnf.fr/avisbat

Schleusen Strasbourg bis Kembs (Electricité de France): www.vnf.fr/avisbat

Die Sperrungen der schweizerischen Schleusen können auf www.elwis.de eingesehen werden.

Weitere Informationen und die jeweils aktuellen Planungen der Sperrungen sind auch auf folgender Internetseite veröffentlicht: www.e-ris.eu.

PROTOKOLL 22

An freifließende und staugeregelte Flüsse und Kanäle angepasste Ziele für die gute Befahrbarkeit (Good Navigation Status (GNS))

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Strategie (Beschluss 2017-II-3) und die Ziele der Mannheimer Erklärung,

im Sinne des Grundsatzes in der Mannheimer Akte zur Unterhaltung und Verbesserung der Wasserstraße,

in der Überzeugung, dass der Rhein nur gemeinsam fortentwickelt werden kann,

bestätigt die im Bericht der Korrespondenzgruppe „zur Erarbeitung von Vorschlägen für an freifließende bzw. staugeregelte Flüsse und Kanäle angepasste Ziele“ enthaltenen Vorschläge für den Rhein,

dankt ihrem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt für die Begleitung der Arbeiten auf europäischer Ebene und

ersucht den Ausschuss, die Arbeiten auf europäischer Ebene zur Fortentwicklung der guten Befahrbarkeit weiter zu begleiten.

Anlage

(gesondert)

PROTOKOLL 23

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

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 Anordnungen vorübergehender Art.

Anlagen

Anlagen 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
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2017-I-9	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung §§ 1.08, 4.07 und 7.01)	I	1.12.2017	16.8.2017		1.12.2017	13.6.2017
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018			5.12.2017
2017-II-16	Definitive Änderung der RheinSchPV - Schiffsführer (§ 1.02 Nummer 1)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nummern 3 und 4 sowie Anlage 7)	I	1.6.2018	1.5.2018		25.9.2018	2.3.2018
2017-II-19	Änderung der RheinSchPV -Anpassung der RheinSchPV zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1) Anlage 1 Anlage 2 Anlage 3	I	7.10.2018	7.10.2018		7.10.2018 7.10.2018 7.10.2018	28.5.2018 29.1.2018 29.1.2018
2018-I-9	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01 Buchstaben ad, ae, af, 1.07 Nummer 2 bis 6, 1.10 Nummer 1 Buchstaben ac, ad, ae, 2.06, 6.28 Nummern 10 bis 13, 7.08, 8.11, 10.01 Nummer 3, nur den Streckenabschnitt Germersheim – Mannheim-Rheinau, 15.06 bis 15.09, Anlage 3, Bild 62, 66 und Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt A Angabe zu dem Tafelzeichen A.9)	I	1.12.2018	1.12.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Verweise auf das ADN und sprachliche Anpassungen (§§ 3.14 Nummer 7 und 7.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2018-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummern 2 und 4)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§ 12.01)	I	1.12.2018	5.11.2018		1.12.2018	29.8.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPV, §§ 1.22 und 1.22a	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Kennzeichnung von Fahrzeugen (§§ 1.10 Nummer 2 Absatz 3, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und d sowie Nummer 3, 2.05 und Anlage 10)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Sprechfunkanlagen von Kleinfahrzeugen, die Radar nutzen (§ 4.06 Nummern 1 und 4)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV – Technische Benennung (§ 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV - (Anlage 7 - Schifffahrtszeichen, Zeichen E.3, E.4a und E.4b)	I	1.12.2019	6.6.2019		1.12.2019	28.2.2019
2018-II-17	Definitive Änderung der RheinSchPV – Inland AIS (§ 4.07 Nummer 2 Buchstabe b)	I	1.7.2019	6.6.2019		1.12.2018	21.12.2018
2019-I-10	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 14.05 Bingen	I	1.12.2019	8.11.2019		1.12.2019	16.8.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			16.8.2019

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
2016-I-10	Definitive Änderung der RheinSchUO – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017	7.10.2018			29.11.2017	3.2.2017
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020				1.1.2020	16.8.2019

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	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ - Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017			29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019			1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV - Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019			14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019			1.1.2020	16.8.2019

4. Polizeiausschuss: (Beschluss 2004-II-19)

Empfehlungen für einheitliche Bußgelder bei Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrtspolizeilichen Vorschriften auf dem Rhein und auf der Mosel (gesondert)

**) Gegenstandslos

5. Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2019
vom 27. Juni 2019**

Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2, Buchstabe b, Buchstabe cc, und Nummer 2,
Buchstabe c, Buchstabe aa ES-TRIN, – nicht brennbare Werkstoffe in Wänden und Decks

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffs

AQUA DIAMOND

In Anwendung des § 2.20 Nr. 1 RheinSchUO wird für das Fahrgastschiff Aqua Diamond mit der Baunummer 537801 unter den nachstehenden Bedingungen gestattet, zur Errichtung des gesamten Schiffes faserverstärkten Kunststoff anstelle von Stahl einzusetzen:

1. Die verwendeten Werkstoffe sind von der Klassifikationsgesellschaft für die Verwendung in Schiffsverbundkonstruktionen nach den Vorschriften mit den zugehörigen Bescheinigungen gemäß Anlage 1 zertifiziert. Ihre Zusammensetzung entspricht in Verbindung mit den zertifizierten isolierenden und feuerfesten Schichten den gleichwertigen Brandschutzanforderungen nach Artikel 19.11 ES-TRIN, modifiziert für Verbundkonstruktionen, in Bezug auf den IMO-Solas-HSC-Code für „Fire Resisting Divisions“ (Brandabschnitte).
2. In den Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen werden zum Schutz dieser Räume geeignete automatische Druckwasser- Sprühanlagen gemäß Artikel 13.04 ES-TRIN installiert.
3. Eine dem Schutzziel des Artikel 19.11 Nr. 2 ES-TRIN vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
4. Die Trennwände der Maschinenräume sind mit einer A60-Isolierung ausgestattet. Alle anderen Oberflächen aus faserverstärktem Kunststoff wurden gemäß IMO-Richtlinie MSC.307(88) (FTP-Code 2010) Anlage 1, Teil 5 und Anlage 2 mit einer schwer entflammaren Beschichtung versehen. Die Maschinenräume wurden zudem mit Rauch- und Hitzemeldern ausgestattet und verfügen über eine fest installierte Feuerlöschanlage gemäß Artikel 13.05 (HFC-227ea).
5. 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 Einsatzzeit über 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 (19) 25 zu entnehmen.)

ZENTRAALKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2019
vom 27. Juni 2019

FEROX

Dem Motorschiff „Ferox“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 06003739 wird hiermit die Genehmigung zur Nutzung eines „On Demand“ Oxyhydrogassystems unter dem Markennamen VerdiTec System für die Hinzufügung von Oxyhydrogas am Lufteinlass des Antriebsmotors erteilt.

Aufgrund der Bestimmungen in § 2.20 Nummer 3 darf bei dem genannten Schiff von den Bestimmungen in § 8.01 Nummer 3 bis zum 1. Juli 2024 abgewichen werden. Die Nutzung des On-Demand-Oxyhydrogassystems wird als ausreichend sicher angesehen, sofern jederzeit den nachfolgend aufgeführten Bedingungen entsprochen wird:

1. Die Komponenten, die Gas erzeugen, behandeln und verteilen, sind in einem Gehäuse zusammengebaut, in welchem ein Gaserkennungssystem angebracht ist.
2. Das Auftreten von Störfällen wird mittels Sensoren erkannt, die ein Signal abgeben, damit das System ausgeschaltet wird, wenn es nicht ordnungsgemäß funktioniert. Diese Sensoren verfügen über eine Doppelausführung.
3. Bei Störfällen wird das System automatisch unverzüglich ausgeschaltet; das System kann im Steuerhaus und im Maschinenraum durch eine entsprechende Vorrichtung auch manuell ausgeschaltet werden.

Der Ausfall oder die Störung des Oxyhydrogassystems darf nicht zur Unterbrechung der regulären Kraftstoffzufuhr oder zu einer Störung des Motors führen.

4. Der Schiffseigentümer sendet der zuständigen Behörde jährlich einen Bericht zu dem Kraftstoffverbrauch und den Stör- sowie den Zwischenfällen zu.
5. Sollte sich die Funktionsweise des Systems als nicht verlässlich erweisen, wird die Anlage vom Schiff entfernt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (18) 47 rev. 2 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 3/2019
vom 27. Juni 2019

LEIDSEGRACHT

Dem Motorschiff „Leidsegracht“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02312117 wird hiermit die Genehmigung zur Nutzung eines „On Demand“ Oxyhydrogassystems unter dem Markennamen VerdiTec System für die Hinzufügung von Oxyhydrogas am Lufteinlass des Antriebsmotors erteilt.

Aufgrund der Bestimmungen in § 2.20 Nummer 3 darf bei dem genannten Schiff von den Bestimmungen in § 8.01 Nummer 3 bis zum 1. Juli 2024 abgewichen werden. Die Nutzung des On-Demand-Oxyhydrogassystems wird als ausreichend sicher angesehen, sofern jederzeit den nachfolgend aufgeführten Bedingungen entsprochen wird:

1. Für den Einbau des Systems muss eine Nullmessung auf der Grundlage der EN ISO 8178 (E3)-Messung, durchgeführt von einer akkreditierten Prüfstelle, Erkenntnisse zu den Motoremissionen liefern.
2. Nach dem Einbau wird eine zweite Emissionsmessung durchgeführt, um aufzuzeigen, dass das System ordnungsgemäß funktioniert.
3. Die Messergebnisse werden vom Schiffseigentümer in einen Bericht aufgenommen und zwecks Informationserteilung der zuständigen Behörde zugesandt.
4. Die Komponenten, die Gas erzeugen, behandeln und verteilen, sind in einem Gehäuse zusammengebaut, in welchem ein Gaserkennungssystem angebracht ist.
5. Das Auftreten von Störfällen wird mittels Sensoren erkannt, die ein Signal abgeben, damit das System ausgeschaltet wird, wenn es nicht ordnungsgemäß funktioniert. Diese Sensoren verfügen über eine Doppelausführung.
6. Bei Störfällen wird das System automatisch unverzüglich ausgeschaltet; das System kann im Steuerhaus und im Maschinenraum durch eine entsprechende Vorrichtung auch manuell ausgeschaltet werden.

Der Ausfall oder die Störung des Oxyhydrogassystems darf nicht zur Unterbrechung der regulären Kraftstoffzufuhr oder zu einer Störung des Motors führen.

7. Der Schiffseigentümer sendet der zuständigen Behörde jährlich einen Bericht zu den Motoremissionen, dem Kraftstoffverbrauch und den Stör- sowie den Zwischenfällen zu.
8. Sollte sich die Funktionsweise des Systems als nicht verlässlich erweisen, wird die Anlage vom Schiff entfernt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (18) 47 rev. 2 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2019
vom 27. Juni 2019

NAVIA

Dem Motorschiff „Navia“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02315217 wird hiermit die Genehmigung zur Nutzung eines „On Demand“ Oxyhydrogassystems unter dem Markennamen VerdiTec System für die Hinzufügung von Oxyhydrogas am Lufteinlass des Antriebsmotors erteilt.

Aufgrund der Bestimmungen in § 2.20 Nummer 3 darf bei dem genannten Schiff von den Bestimmungen in § 8.01 Nummer 3 bis zum 1. Juli 2024 abgewichen werden. Die Nutzung des On-Demand-Oxyhydrogassystems wird als ausreichend sicher angesehen, sofern jederzeit den nachfolgend aufgeführten Bedingungen entsprochen wird:

1. Die Komponenten, die Gas erzeugen, behandeln und verteilen, sind in einem Gehäuse zusammengebaut, in welchem ein Gaserkennungssystem angebracht ist.
2. Das Auftreten von Störfällen wird mittels Sensoren erkannt, die ein Signal abgeben, damit das System ausgeschaltet wird, wenn es nicht ordnungsgemäß funktioniert. Diese Sensoren verfügen über eine Doppelausführung.
3. Bei Störfällen wird das System automatisch unverzüglich ausgeschaltet; das System kann im Steuerhaus und im Maschinenraum durch eine entsprechende Vorrichtung auch manuell ausgeschaltet werden.

Der Ausfall oder die Störung des Oxyhydrogassystems darf nicht zur Unterbrechung der regulären Kraftstoffzufuhr oder zu einer Störung des Motors führen.

4. Der Schiffseigentümer sendet der zuständigen Behörde jährlich einen Bericht zu dem Kraftstoffverbrauch und den Stör- sowie den Zwischenfällen zu.
5. Sollte sich die Funktionsweise des Systems als nicht verlässlich erweisen, wird die Anlage vom Schiff entfernt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (18) 47 rev. 2 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 5/2019
vom 27. Juni 2019

VERONA

Dem Motorschiff „Verona“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02328419 wird hiermit die Genehmigung zur Nutzung eines „On Demand“ Oxyhydrogassystems unter dem Markennamen VerdiTec System für die Hinzufügung von Oxyhydrogas am Lufteinlass des Antriebsmotors erteilt.

Aufgrund der Bestimmungen in § 2.20 Nummer 3 darf bei dem genannten Schiff von den Bestimmungen in § 8.01 Nummer 3 bis zum 1. Juli 2024 abgewichen werden. Die Nutzung des On-Demand-Oxyhydrogassystems wird als ausreichend sicher angesehen, sofern jederzeit den nachfolgend aufgeführten Bedingungen entsprochen wird:

1. Die Komponenten, die Gas erzeugen, behandeln und verteilen, sind in einem Gehäuse zusammengebaut, in welchem ein Gaserkennungssystem angebracht ist.
2. Das Auftreten von Störfällen wird mittels Sensoren erkannt, die ein Signal abgeben, damit das System ausgeschaltet wird, wenn es nicht ordnungsgemäß funktioniert. Diese Sensoren verfügen über eine Doppelausführung.
3. Bei Störfällen wird das System automatisch unverzüglich ausgeschaltet; das System kann im Steuerhaus und im Maschinenraum durch eine entsprechende Vorrichtung auch manuell ausgeschaltet werden.

Der Ausfall oder die Störung des Oxyhydrogassystems darf nicht zur Unterbrechung der regulären Kraftstoffzufuhr oder zu einer Störung des Motors führen.

4. Der Schiffseigentümer sendet der zuständigen Behörde jährlich einen Bericht zu dem Kraftstoffverbrauch und den Stör- sowie den Zwischenfällen zu.
5. Sollte sich die Funktionsweise des Systems als nicht verlässlich erweisen, wird die Anlage vom Schiff entfernt.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (18) 47 rev. 2 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 6/2019
vom 27. Juni 2019

zu § 8a.02 Nummer 3 der RheinSchUO – an Bord eingebauten Verbrennungsmotoren
ohne Typgenehmigung

GOBLIN

Dem Gütermotorschiff Goblin mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02335529 wird hiermit auf Grund von § 2.20 Nummer 1 der RheinSchUO erlaubt, von § 8a.02 Nummer 3 der RheinSchUO abzuweichen. Demnach haben die an Bord eingebauten Verbrennungsmotoren kein Typgenehmigungsverfahren zu durchlaufen.

Die Genehmigung wird unter folgenden Bedingungen gewährt:

1. Das Antriebssystem ist mit einem Abgasnachbehandlungssystem in Form von SCR-Katalysatoren ausgerüstet.
2. Die Ausführung der Motoren, sowie die Beschreibung der dazugehörenden SCR-Katalysatoren, wird durch einen Einbaubericht gemäß Anlage J, Teil 8 der RheinSchUO festgehalten
3. Unbeschadet der Anforderungen an Abgasnachbehandlungssysteme (Artikel 9.09 ES-TRIN) ist das Abgasnachbehandlungssystem jederzeit betriebsbereit und mit den erforderlichen Mengen an Harnstoff ausgestattet.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (19) 24 zu entnehmen.)

6.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschlüsse 2016-I-6 und 2016-II-8)

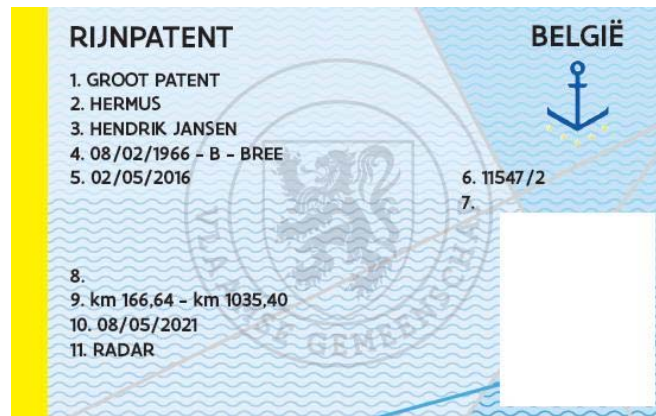
D1 Rheinpatent (Muster)

Staat	Bezeichnung im geltenden Recht	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Link
B	Rijnpatent	Vlaamse Waterweg nv Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83 binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	Muster ausgestellt ab dem 1. Juni 2019 Muster ausgestellt ab dem 1. Januar 2018 (MOW) Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)

Belgisches Muster

Flämisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



D5 Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

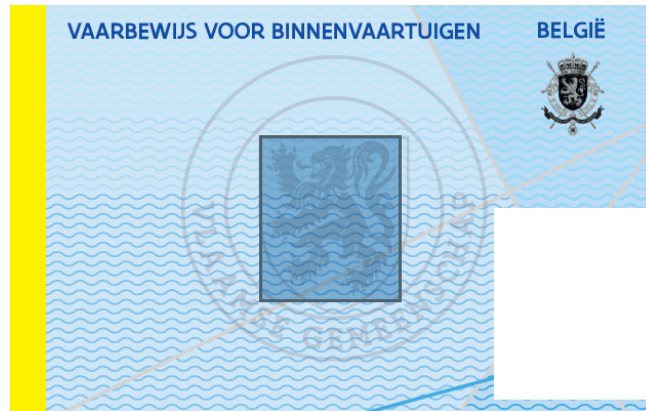
I. Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige Ausstellungsbehörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
B	Vaarbewijs A/B	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fährre (km 857,40) gültig,</p> <p>- der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,</p> <p>- der Inhaber muss bei Erreichen 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.</p>	<p>Vlaamse Waterweg nv Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten Tel.: +32 11 24 40 83 binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be</p>	<p>Muster ausgestellt seit dem 1. Juni 2019</p> <p>Muster ausgestellt seit dem 1. Januar 2018 (MOW)</p> <p>Muster ausgestellt bis zum 31. Dezember 2017 (FOD)</p>

Belgisches Muster

Flämisches Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



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

Anhang 4a zur Dienstanweisung Nr. 5

Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
D-101	Die Liste der Nachweise ist über https://www.bq-gseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform verfügbar.	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	Siehe Anlage C 2 zur RheinSchPersV	*

* Bitte beachten Sie, dass alle ermächtigten Stellen in der genannten Liste mit ihrem Firmensitz aufgeführt sind. Sie dürfen unabhängig von ihrem Firmensitz deutschlandweit tätig werden. Die Datenbank ist vollständig und tagesaktuell.

Anhang 4b zur Dienstanweisung Nr. 5

Sonstige Schulungsnachweise für Ersthelfer

Staat, lfd. Nr.	Kontaktperson oder Internetadresse, über die die Liste erhältlich ist
DEUTSCHLAND	Ohne Inhalt

Anhang 5a zur Dienstanweisung 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
D-01	RAG Aktiengesellschaft Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Herne Wilhelmstraße 98 D-44649 Herne	Tel.: +49 (0) 2325 593-552 Lehrgangsorganisation Tel.: +49 (0) 2325 593-290 Leitung Hauptstelle Grubenrettungswesen Fax: +49 (0) 2325 593-309 andreas.betka@rag.de	Siehe Anlage C 3 zur Rhein SchPersV
D-02	Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie Kompetenz-Center Notfallprävention Standort Hohenpeißenberg Unterbau 71 1/8 D-82383 Hohenpeißenberg	Tel.: +49 (0) 6221 5108-28612 Fax: +49 (0) 6221 5108-28699 notfallpraeventionhpb@bgrci.de	
D-03	Service- und Schulungcenter für Brandschutz Neuwied OHG Breslauer Straße 55 D-56566 Neuwied	Tel.: +49 (0) 2631 82526-0 Fax: +49 (0) 2631 8252 6-25 info@ssb-neuwied.de www.ssb-neuwied.de	
D-04	Aus- und Fortbildungszentrum Rostock GmbH Alter Hafen Süd 334 D-18069 Rostock	Tel.: +49 (0) 381 8017-0 www.afz-rostock.de	
D-05	Dräger Safety AG & Co. KGaA Revalstraße 1 D-23560 Lübeck	Tel.: +49 (0) 451 882-0 www.draeger.com	
D-06	Johanniter-Unfall-Hilfe e. V. Regionalverband Weser-Ems Ortsverband Ahlhorn Königsberger Straße 10 D-26197 Ahlhorn	Tel.: +49 (0) 4435 9305-0 Fax: +49 (0) 4435 9305-90 mail@juh-ahlhorn.de www.juh.de	
D-07	HEAT GmbH Am Fallhammer 10 D-40221 Düsseldorf	Tel.: +49 (0) 211 1576750 Fax: +49 (0) 211 1576751 s.gross@heat-duesseldorf.de www.heat-duesseldorf.de	

Anhang 5b zur Dienstanweisung 5

Sonstige Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Kontaktperson oder Internetadresse, über die die Liste erhältlich ist
DEUTSCHLAND	Ohne Inhalt

6.3 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

Fahrtenschreiber

**Anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Überprüfung
nach § 3.10 und Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
Stand: November 2019**

...

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ¹⁴

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen
Plomben-Nr.: G+M / 01
Plomben-Nr.: G+M / 02

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblasserdam
Plomben-Nr.: NT63

Novio Nautic B.V.
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben-Nr.: M29, NT62

...

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

...

Novio Nautic B.V.
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben-Nr.: M62

Kalkman Marine Electric & Automation
Chris Lebeauhof 2B
NL-3059 LN Rotterdam
Plomben-Nr.: M63

...

¹⁴ SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (früher: Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel (RSD))

PROTOKOLL 24

Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,
beschließt die Änderung des Anhangs 2 zur Personalordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 24

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstaltersstufe	A6	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe	A5	Wert der Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe						13 528	427	11 247	330	2 Jahre
10. Dienstaltersstufe						13 101	427	10 917	330	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						12 675	427	10 587	330	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			14 316	470	2 ans	12 248	427	10 257	330	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			13 846	470	2 ans	11 821	427	9 928	330	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	15 314	632	13 376	470	2 ans	11 395	427	9 598	330	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	14 683	632	12 905	470	2 ans	10 968	427	9 268	219	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	14 051	632	12 435	315	1 an	10 542	274	9 049	219	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	13 420	421	12 120	315	1 an	10 268	274	8 831	219	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	12 998	421	11 805	315	1 an	9 994	274	8 612	219	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	12 577		11 489		1 an	9 721		8 394		1 Jahr

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	A3	Wert der Dienstaltersstufe	A2	Wert der Dienstaltersstufe	A1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	9 663	280	8 494	262	6 791	202	5 081	118	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	9 383	280	8 232	262	6 589	202	4 963	118	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	9 103	280	7 971	262	6 387	202	4 845	118	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 822	280	7 709	262	6 185	202	4 726	118	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 542	280	7 447	262	5 983	202	4 608	118	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 262	280	7 186	262	5 781	202	4 489	118	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 982	280	6 924	262	5 579	202	4 371	118	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 701	189	6 662	174	5 378	133	4 252	118	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 513	189	6 488	174	5 245	133	4 134	118	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 324	189	6 314	174	5 112	133	4 015	118	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 136		6 140		4 979		3 897		1 Jahr

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstaltersstufe	B4	Wert der Dienstaltersstufe	B3	Wert der Dienstaltersstufe	B2	Wert der Dienstaltersstufe	B1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	5 002	124	4 415	111	3 866	98	3 348	83	2 969	76	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 878	124	4 304	111	3 769	98	3 265	83	2 893	76	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 754	124	4 192	111	3 671	98	3 182	83	2 817	76	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 630	124	4 081	111	3 573	98	3 099	83	2 741	76	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 506	124	3 970	111	3 475	98	3 015	83	2 665	76	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 383	124	3 858	111	3 377	98	2 932	83	2 589	76	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 259	124	3 747	111	3 280	98	2 849	83	2 513	76	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 135	124	3 636	111	3 182	98	2 766	83	2 437	76	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	4 011	124	3 524	111	3 084	98	2 682	83	2 361	76	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 887	124	3 413	111	2 986	98	2 599	83	2 285	76	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 764		3 302		2 888		2 516		2 209		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstaltersstufe	C5	Wert der Dienstaltersstufe	C4	Wert der Dienstaltersstufe	C3	Wert der Dienstaltersstufe	C2	Wert der Dienstaltersstufe	C1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 213	99	3 792	88	3 448	81	3 100	71	2 845	67	2 588	61	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 114	99	3 703	88	3 367	81	3 029	71	2 778	67	2 526	61	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 015	99	3 615	88	3 286	81	2 958	71	2 712	67	2 465	61	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	3 916	99	3 526	88	3 205	81	2 887	71	2 645	67	2 404	61	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	3 818	99	3 438	88	3 124	81	2 817	71	2 578	67	2 342	61	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	3 719	99	3 349	88	3 042	81	2 746	71	2 512	67	2 281	61	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	3 620	99	3 261	88	2 961	81	2 675	71	2 445	67	2 219	61	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 521	99	3 173	88	2 880	81	2 604	71	2 379	67	2 158	61	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 422	99	3 084	88	2 799	81	2 534	71	2 312	67	2 097	61	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 323	99	2 996	88	2 718	81	2 463	71	2 245	67	2 035	61	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 225		2 907		2 637		2 392		2 179		1 974		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	8 581	254	6 893	204			3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 327	254	6 689	204			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 072	254	6 485	204			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	7 818	254	6 281	204			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	7 563	254	6 077	204			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 309	254	5 873	204			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 054	254	5 669	204			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	6 800	254	5 465	204			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	6 545	254	5 261	204	4 285	165	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 291		5 057		4 120		1 Jahr

PROTOKOLL 25

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2019 und vom 31. Dezember 2019 auf den 1. Januar 2020 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2019 sowie vom 31. Dezember 2019 auf den 1. Januar 2020 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 26

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 27

100. Jubiläum der Einrichtung des ZKR-Sitzes in Straßburg

Kein Beschluss

PROTOKOLL 28

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 29

Termin der nächsten Plenartagung in Verbindung mit der Beratenden Konferenz

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 4. Juni 2020, in Straßburg, statt.

PROTOKOLL 30

Erfüllung der Ziele der ZKR-Präsidentschaft 2018-2019

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seines Präsidenten über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2018-2019 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 30

Die deutsche Delegation hat den Vorsitz der ZKR Anfang 2018 inmitten einer fortdauernden Phase tiefgreifender Umbrüche sowohl in politischer und rechtlicher als auch in technologischer Hinsicht übernommen. Dem deutschen Vorsitz kam in dieser Situation vor allem die Aufgabe zu, Anstöße für die notwendigen Diskussionen zu geben und diese im Rahmen der Möglichkeiten zu zukunftsorientierten Ergebnissen zu führen. Ein besonderes Augenmerk richtete der deutsche Vorsitz dabei auf die

- Schaffung ambitionierter Zielvorgaben für eine zukunftsfähige Rhein- und Binnenschifffahrt
- praxisorientierte und innovationsfreundliche Rechtsetzung für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrsträgers Wasserstraße.

Die deutsche Delegation dankt sowohl den anderen Delegationen als auch dem Sekretariat für die ebenso fruchtbare und wie stets vertrauensvolle Zusammenarbeit in den vergangenen beiden Jahren.

1. 150 Jahre Mannheimer Akte

Am 17.10.2018 jährte sich die Unterzeichnung der Mannheimer Akte zum 150. Mal. Zahlreiche hochrangige Persönlichkeiten aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft würdigten dieses besondere Jubiläum im Rahmen des ZKR-Kongresses „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Binnenschifffahrt“ in Mannheim. Dieser Jubiläumskongress unterstrich nachdrücklich die aktuelle und künftige Relevanz der Mannheimer Akte. Zugleich wies die Veranstaltung auf die zahlreichen verkehrs- und binnenschifffahrtspolitischen Herausforderungen hin, mit denen sich nicht nur die ZKR-Staaten derzeit konfrontiert sehen. Mit der Mannheimer Erklärung, welche anlässlich dieses Jubiläumskongresses vorgestellt wurde, betonen die Verkehrsminister der ZKR-Staaten zum einen unmissverständlich die Bedeutung der ZKR als Kompetenzzentrum für die europäische Binnenschifffahrt. Die vorliegende Erklärung gibt zum anderen kraftvolle Impulse für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklung der Rhein- und Binnenschifffahrt in Form ambitionierter Zielsetzungen und klarer Arbeitsaufträge an die Adresse der ZKR.

2. Zusammenarbeit ZKR – EU

Die intensiven Bemühungen der ZKR um die wünschenswerte Fortentwicklung und Intensivierung der laufenden Zusammenarbeit mit der EU führten auch in den vergangenen beiden Jahren nicht in allen Punkten zum Erfolg. Das Aufgabenspektrum von CESNI konnte mit der Einberufung einer gesonderten Arbeitsgruppe für die Angelegenheiten der Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) Anfang 2019 um ein wichtiges Element erweitert werden. Die Konsolidierung des Aufgabenspektrums von CESNI sowie dessen weiterer maßvoller Ausbau sollten auch in Zukunft intensiv weiter verfolgt werden. Mit der Unterzeichnung des „*service contract 2019 – 2021*“ zwischen EU-KOM und ZKR Anfang 2019 konnte eine – wenngleich befristete – Grundlage für die Fortsetzung und Vertiefung der bewährten Tätigkeit von CESNI als Koordinierungs- und Standardisierungsgremium der europäischen Binnenschifffahrt gerade auch unter finanziellen Aspekten erreicht werden. Die adäquate vertragliche Ausgestaltung der Arbeitsbeziehungen der ZKR mit der EU-KOM, die langfristige auskömmliche Finanzierung von CESNI sowie die Verbesserung der Koordinationsmechanismen müssen indes auch weiterhin als vorrangige Themen auf der Agenda der ZKR gehalten werden.

3. Praxisorientierte und innovationsfreundliche Rechtsetzung

Die ZKR hat auch in den vergangenen beiden Jahren – nicht zuletzt mit Hilfe von Workshops und „*round table*“-Gesprächen etc. – Beiträge von grundsätzlicher Bedeutung zur Weiterentwicklung des Rechts in Bezug auf neue Technologien leisten können. Auf dem Gebiet der Digitalisierung sind wichtige Grundlagenarbeiten vorangekommen. So konnte beispielsweise eine erste Definition von Automatisierungsgraden in der Binnenschifffahrt verabschiedet werden. Des Weiteren hat der Polizeiausschuss eine Übersicht über die Kernfragen der automatisierten Navigation erarbeitet. Damit liegt nun eine tragfähige Basis für die Aufnahme von Arbeiten zur Ertüchtigung des Regelwerks an die Anforderungen der automatisierten Navigation auf dem Tisch. Zur fachübergreifenden Abarbeitung empfiehlt der Polizeiausschuss die Wiederaufnahme des sog. Kleinen Schifffahrtsausschusses. Die AIS-Evaluierung wurde erfolgreich abgeschlossen. Zur Klärung noch offener Fachfragen wurde eine ad hoc-Expertengruppe eingesetzt, die voraussichtlich bis Ende 2020 ihre Arbeiten abgeschlossen haben wird. Mit der Verabschiedung von flexibleren Vorschriften über Fahr- und Ruhezeiten sowie der in Kürze anstehenden

- Einführung sog. Empfehlungen zur Rheinschiffpersonalverordnung
- Anpassung der Rheinschiffpersonalverordnung an die EU-Befähigungsrichtlinie unternimmt die ZKR u.a. vor dem Hintergrund des technologischen Wandels weitere wichtige Schritte zur zeitgemäßen und praxisorientierten Gestaltung der Besatzungsvorschriften.

4. Nachhaltige Entwicklung

Die ZKR hat Ende 2018 zusammen mit ihren Partnern eine insgesamt positive Bilanz zu ihren Aktivitäten im Rahmen der „*Vision 2018*“ ziehen können. Die ZKR wird ihr Engagement für eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht auf der Grundlage ihrer Strategischen Leitlinien sowie insbesondere der Mannheimer Erklärung mit allem Nachdruck fortsetzen.

5. Wasserstraße und Infrastruktur

Das Engagement der ZKR zu Infrastrukturfragen knüpfte unter deutschem Vorsitz zum einen an mehrere EU-Initiativen an. So trug die ZKR zunächst in einer Korrespondenzgruppe, später dann im Rahmen einer Unterarbeitsgruppe der „*NAIADES II Implementation Expert Group*“ wesentlich zur Fortentwicklung geeigneter Ziele hinsichtlich des „*Good Navigation Status*“ bei, sie wird diese Diskussionen auch künftig eng begleiten. Ein weiterer wichtiger Aspekt des ZKR-Engagements auf EU-Ebene war darüber hinaus die Unterstützung der Arbeit des EU-Koordinators für den TEN T-Korridor Rhein-Alpen. Die ZKR griff zum anderen spezifische Fragen der Wasserstraße Rhein auf. Ein Schwerpunktthema für die ZKR stellte dabei die Fortführung ihrer intensiven Auseinandersetzung mit der Frage des Umgangs mit Niedrigwasser am Rhein – zuletzt mit einem Workshop im November d.J. in Bonn – dar. Die Liegestellenthematik beleuchtete unter anderem ein gemeinsamer Workshop von ZKR und viadonau Ende 2018 unter Beteiligung vieler „*stakeholder*“, hier wurde insbesondere die Rolle der Liegestellen als Komponente der sozialen Nachhaltigkeit des Systems Binnenschifffahrt herausgearbeitet.

6. Diskussions- und Entscheidungsprozesse in der ZKR

In Anbetracht des weitreichenden Wandels nicht nur auf europäischer Ebene muss die ZKR ihre Diskussions- und Entscheidungsprozesse laufend kritisch prüfen, diskutieren und ggf. auch anpassen. Die Neuausrichtung von ZKR-Plenum und Beratender Konferenz – welche erstmals zum Herbstplenum 2019 zum Tragen kommt – bietet nicht nur aus Sicht des deutschen Vorsitzes die Möglichkeit, das Plenum auch als Ort des ergebnisoffenen Austausches zu stärken und die Beteiligung des Gewerbes weiter zu intensivieren. Weiterer Diskussionsbedarf zu den Strukturen der ZKR – so unter anderem auch zum Verhältnis verschiedener Gremien untereinander – sollte in der Folge aufgegriffen werden.

PROTOKOLL 31

Zielsetzungen der belgischen Präsidentschaft

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2020-2021 festgesetzt werden,

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

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2019-II-10).

Anlage

1. Zusammenarbeit ZKR-EU-CESNI-UNECE:

Die Einrichtung von CESNI, dem gemeinsamen Organ zur Koordinierung und Standardisierung der europäischen Binnenschifffahrt, hat die europäische Binnenschifffahrtslandschaft tiefgreifend verändert. Diese Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der ZKR und der Europäischen Kommission wird sicherstellen, dass einheitliche europäische Befähigungszeugnisse, Bordbücher, Schifferdienstbücher und hohe Ausbildungsanforderungen bis 2022 in den EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz eingeführt werden.

Die Ausgestaltung der weiteren Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission für den Zeitraum nach 2021 muss nun geplant werden und dabei können andere, tragfähigere Formen der Zusammenarbeit zur Diskussion gestellt werden.

Der belgische Vorsitz möchte sich daher für den Abschluss eines Kooperationsabkommens mit der Europäischen Kommission einsetzen, das:

- eine längerfristige Verpflichtung enthält, beispielsweise im Rahmen der Festlegung des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens (2021-2027);
- die Zusammenarbeit unter anderem durch effizientere Koordinierungsmechanismen konkret umsetzt;
- das Aufgabengebiet von CESNI weiterhin unterstützt, wie die Überarbeitung der Besatzungsvorschriften und die Standardisierung der Prüfungen in der europäischen Binnenschifffahrt.

Mit der UNECE setzen wir unsere enge Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Polizeiverordnungen, der transeuropäischen Verkehrsnetze TEN-V sowie mit Blick auf den Good Navigation Status und das Greening fort.

2. Die Nachhaltige Entwicklung - Finanzierung von Greeningsmaßnahmen:

Die ZKR hat sich ehrgeizige Ziele für die nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht gesetzt.

Zur Umsetzung der Mannheimer Ministererklärung vom 17. Oktober 2018 wird eine Studie über die Möglichkeiten der Einrichtung eines Fonds zur Förderung und Unterstützung des Greenings der Binnenschifffahrt durchgeführt werden.

Um bis 2050 die Emissionen in der Binnenschifffahrt auf null zu reduzieren, muss im Detail festgelegt werden, wie das Gewerbe am besten zu sensibilisieren, überzeugen und zu unterstützen ist, um die entsprechenden Investitionen zu tätigen. Unter keinen Umständen darf dieser Fonds die kleinen Unternehmer in der Binnenschifffahrt benachteiligen und einer festgelegten technologischen Lösung den Vorzug geben.

Diese Studie wird gegen Ende 2020 vorgelegt werden und die anschließende Umsetzung wird eine Priorität darstellen.

Der belgische Vorsitz wird sich bemühen, Vereinbarungen über die Finanzierung dieses Instruments zu erreichen.

Darüber hinaus beabsichtigt der belgische Vorsitz, im Mai 2020 einen Workshop über das Greening der Binnenschifffahrt zu organisieren, der unter anderem den Fokus stärker auf alternative Brennstoffe legen wird.

3. Digitalisierung von Transportdokumenten - Verwaltungsvereinfachung:

Ziel der ZKR ist es, die Rolle der Binnenschifffahrt als wirtschaftlich relevanter Verkehrsträger mit hohem Entwicklungs- und Innovationspotenzial zu stärken und die Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten zu integrieren.

Die Qualität und Zuverlässigkeit von (digitalen) Daten ist dabei von Bedeutung. Immer häufiger kommt es zu einer Wechselwirkung von Verkehrsmanagement und Logistikplanung an Land sowie wichtigen Prozessen an Bord.

Die ZKR wird weiterhin eine zentrale Rolle bei der Entwicklung von Vorschriften für die elektronische Meldepflicht der Schiffe, für Borddokumente und Befähigungszeugnisse spielen.

4. Neue Technologie und Innovation - Automatisierung der Binnenschifffahrt:

Wir erleben zurzeit das Aufkommen vieler neuer Technologien, die vielversprechende Fortschritte erkennen lassen. Testprojekte rund um Blockchain, alternative Schiffsantriebe, automatisierte Schiffe und „intelligente“ Kommunikationsmittel sorgen dafür, dass die Binnenschifffahrt grüner und sicherer wird.

In der Vergangenheit hat sich die ZKR als treibende Kraft bei der Anpassung von gesetzlichen Vorschriften an die neuen technologischen Entwicklungen erwiesen. Der belgische Vorsitz möchte sich daher nachdrücklich dafür einsetzen, einen (gesetzlichen) Rahmen zu schaffen, der die automatisierte Navigation ermöglicht und technologische Innovationen aufgreift.

Ein neues Konzept der Automatisierung betrifft das autonome Schiff. Wenn wir über die Mobilität von morgen nachdenken, dürfen wir die Innovationen im Bereich der automatisierten Fahrzeuge nicht außen vor lassen. Auch in der Binnenschifffahrt setzt man auf das unbemannte Fahren, und damit stellen sich das Gewerbe und die Infrastruktur den zukünftigen Herausforderungen. Es ist Aufgabe der Privatwirtschaft, neue Schiffstypen zu entwickeln. Dennoch kann die ZKR auch hier eine wichtige Rolle spielen: Einen Rahmen schaffen, der autonome Schiffe auf den Binnenwasserstraßen auf eine sichere Art und Weise zulässt.

Die ZKR sollte sich auf die vier Säulen der automatisierten Navigation konzentrieren: intelligente Fahrzeuge, intelligente Infrastruktur, intelligente Kommunikation und intelligente Regulierung und dann wird es insbesondere darum gehen müssen, wie diese Säulen miteinander interagieren können. Auf diese Art und Weise können wir die Zuverlässigkeit und Attraktivität der Binnenschifffahrt nur steigern.

5. Wasserstraßen und Infrastruktur:

Die Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten der ZKR sind die mit dem höchsten Verkehrsaufkommen in Europa. Daher ist es wichtig, die Infrastruktur zu erhalten und zu verbessern. Da dies mit hohen Kosten verbunden ist, muss über die zukünftige Herausforderung mit Blick auf die Finanzierung und die Technologien sowie über eine mögliche Anpassung der Infrastruktur nachgedacht werden.

So stellen wir beispielsweise fest, dass die Größe von Containerschiffen weiterhin zunimmt und dass die Kommunikation zwischen den Schiffen und verschiedenen landseitigen Anlagen zunehmend automatisiert wird. Diese technologischen Entwicklungen bieten Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung, aber die ZKR muss darauf reagieren und nach Möglichkeit Trends antizipieren, die bestehende Gewohnheiten in der Binnenschifffahrt verändern werden. Die Wasserstraßeninfrastruktur muss für diese zukünftigen Herausforderungen fit gemacht werden.

Wir freuen uns in diesem Zusammenhang auch auf die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen wie der UNECE, den Flusskommissionen und der Europäischen Kommission.

6. Interne Arbeitsabläufe in der ZKR – Inhaltliche Vertiefung:

In den letzten Jahren wurde darüber diskutiert, wie die Plenartagungen lebendiger gestaltet werden können und wie man für eine verstärkte Interaktion zwischen den verschiedenen Ausschüssen der ZKR sorgen kann. Diese Diskussion soll fortgesetzt werden.

Der belgische Vorsitz beabsichtigt daher nach Möglichkeit, mehr gemeinsame Sitzungen und Workshops zu organisieren. Dadurch können die Ergebnisse der Arbeit der ZKR stärker kombiniert und besser nach außen vermittelt werden.

Die Bemühungen des Generalsekretärs der ZKR und seines Teams, die NROs stärker in die ZKR einzubeziehen, werden gewürdigt und sollen weiter unterstützt werden.

Der belgische Vorsitz setzt sich auch für einen systematischen Ansatz ein, mit dem sorgfältig ausgewählte aktuelle Themen auf der Grundlage gut vorbereiteter Workshops eingehender untersucht werden sollen.

7. Besondere Veranstaltungen

Im Laufe des Jahres 2020 feiert die ZKR ihr hundertjährige Anwesenheit in Straßburg mit verschiedenen Initiativen in Zusammenarbeit mit anderen in Straßburg ansässigen Institutionen.

Im Frühjahr 2021 findet die Plenartagung in Belgien mit einem Besichtigungstermin vor Ort statt.

PROTOKOLL 32

**Vorstellung der laufenden Arbeiten, Stand und nächste Schritte
im Rhein-Alpen-Korridor**

Kein Beschluss.