

HERBSTPLENARTAGUNG 2018 DER ZKR

Ref: CC/CP (18)17



Straßburg, 7. Dezember 2018 – Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 7. Dezember 2018 ihre Herbstplenartagung abgehalten. Den Vorsitz führte der Leiter der deutschen Delegation, Herr Achim Wehrmann. An der Plenartagung nahmen Vertreter der Europäischen Kommission, der Donaukommission und der Moselkommission sowie Luxemburgs und der Tschechischen Republik als Beobachter teil.

Die Plenartagung bot die Gelegenheit zu einem Rückblick auf die vergangenen sechs Monate: Hervorzuheben sind der 6. internationale Kongress der ZKR anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Mannheimer Akte, die fruchtbare Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, die anhaltende Niedrigwasserperiode und deren wirtschaftliche Auswirkungen, die erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt sowie die für das fahrende Personal erzielten Fortschritte, insbesondere im Hinblick auf die Ruhezeiten und die Überarbeitung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV).

ZKR-KONGRESS IN MANNHEIM: RÜCKBLICK AUF EIN BEDEUTENDES EREIGNIS UND NÄCHSTE SCHRITTE

Am 17. Oktober fand in Mannheim der 6. Kongress der ZKR statt, der in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgerichtet wurde. Die unter deutscher Präsidentschaft organisierte Veranstaltung bot der ZKR und einem breiten, der Binnenschifffahrt verbundenen Publikum Gelegenheit, des 150. Jahrestags der Revidierten Rheinschifffahrtsakte – auch bekannt als „Mannheimer Akte“ – zu gedenken und deren aktuelle Relevanz sowie die zukünftigen Herausforderungen an die Rhein- und Binnenschifffahrt konstruktiv-kritisch zu diskutieren. So nahmen rund zwanzig hochrangige Referenten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Medien sowie mehr als 200 interessierte Gäste an der Veranstaltung im Mannheimer Schloss, dem historischen Ort der Unterzeichnung der Akte, teil.

Der Kongress war auch Gelegenheit für die hochrangige Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten, eine Erklärung zu verabschieden, die ihre Verbundenheit mit der Mannheimer Akte und ihre Entschlossenheit zur Förderung der Rhein- und europäischen Schifffahrt in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und allen anderen maßgeblichen Akteuren im Verkehrsbereich bekräftigt. Die Mannheimer Erklärung steht im Einklang mit der Vision 2018 vom Dezember 2013 und den strategischen Leitlinien der ZKR vom Dezember 2017 und bildet mit diesen ein konkretes Handlungskonzept für eine nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt. Die Unterzeichnung der Mannheimer Erklärung durch die Minister der ZKR-Mitgliedstaaten wird ebenfalls in den kommenden Monaten erfolgen.

Der Kongress am 17. Oktober wurde ferner von verschiedenen weiteren Veranstaltungen und Initiativen flankiert, die den 150. Jahrestag der Mannheimer Akte zum Thema hatten, darunter insbesondere die von der Universität Mannheim organisierte 15. Tagung für Binnenschifffahrtsrecht, die Herausgabe zweier Festschriften durch die Universität Mannheim und den Mannheimer Hafen sowie eine Sonderausstellung der Mannheimer Akte und ihrer Ratifizierungsurkunden im Original, die zunächst vom 17. Oktober bis zum 29. November im Mannheimer Schloss zu sehen war, bevor sie nach Bonn und anschließend nach Duisburg und Rotterdam weiterzieht.

Die Delegationen und die Teilnehmer der Plenartagung zeigten sich sehr zufrieden mit dem Kongress und den wichtigen Botschaften der Mannheimer Erklärung.

ERSTE INTERNATIONALE DEFINITION DER AUTOMATISIERUNGSGRAD IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Mit der Mannheimer Erklärung von Oktober 2017 hat sich die ZKR verpflichtet, die Fortentwicklung der Automatisierung voranzutreiben und zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen.

ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

Die automatisierte Navigation umfasst heutzutage ein breites Spektrum an technischen Verfahren; die Anwendungsfälle sind vielfältig und reichen von der einfachen Navigationsunterstützung bis zur vollautomatischen Navigation. Grundsätzlich erlaubt die Automatisierung bestimmter Aufgaben eine mögliche Substitution des Menschen durch Maschinen. In der Binnenschifffahrt erleichtert die Automatisierung einerseits das Leben der Schiffer, wirft aber andererseits auch Fragen hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus auf.

Auf ihrer Plenartagung vom Dezember hat die ZKR eine [erste internationale Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt](#) beschlossen. Die Definition schafft ein strukturiertes Bild, das es ermöglicht, die automatisierte Navigation in ihrer Gesamtheit zu erfassen.

Aus den Erfahrungen mit den verschiedenen nationalen und internationalen Forschungs- und Entwicklungsprojekten dürften sich eingehendere Diskussionen zu den Automatisierungsgraden und gegebenenfalls eine Anpassung der Definition bis 2020 ergeben.

Die ZKR begrüßt die Annahme einer ersten internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt. Sie sieht darin die Bestätigung ihrer Vorreiterrolle auf einem höchst innovativen Gebiet, das zugleich ein wahrhaftes Versuchslabor mit aktiver Beteiligung der Delegationen darstellt.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

HISTORISCHES NIEDRIGWASSER

Auf der Plenartagung präsentierte die deutsche Delegation ihre hydrologische Analyse des aktuellen Niedrigwassers, eine Abschätzung der weiteren Entwicklung der Situation und mögliche Szenarien eines Klimawandels sowie mögliche Auswirkungen auf den Rhein und die Schifffahrt. Das aktuelle Niedrigwasser ist bisher das ausgedehnteste seit 1971. Seit 1821 weisen nur fünf Jahre erheblich längere Niedrigwasser-Perioden auf (1857, 1921, 1949, 1962 und 1971), weitere elf Niedrigwasser waren in etwa gleichlang wie das andauernde Niedrigwasser.

Das saisonal regelmäßig wiederkehrende Phänomen eines trocknen Herbstes, verursacht durch Verdunstung und Wasserverbrauch der Vegetation, wird aktuell durch langanhaltenden Regenmangel verstärkt. Dieser „Doppeleffekt“ bewirkt ein besonders ausgeprägtes Wasserdefizit dessen Ausgleich voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen wird. Nur durch eine mehrwöchig ausgedehnte niederschlagsreiche Periode kann eine nachhaltige Verbesserung der Situation erfolgen. Jedoch ist auch eine weitere Verschärfung der aktuellen Niedrigwassersituation möglich, wenn großflächig Temperaturen unter dem Gefrierpunkt auftreten. Niederschläge und noch vorhandenes Bodenwasser würden dann als Eis und Schnee gespeichert und der Abfluss auf spätere, wärmere Phasen verlagert. Die Folgen für die Transporte auf dem Rhein wären erheblich.

Vor diesem Hintergrund bekräftigt die ZKR ihre Absicht, ihre Arbeiten zur Anpassung der Wasserstraße und der Rheinschifffahrt an die möglichen Auswirkungen des Klimawandels zügig voranzutreiben. Ihr Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt wird seinen diesbezüglichen Bericht aus dem Jahr 2009 aktualisieren und mit weiteren Initiativen zur Förderung einer nachhaltigen Binnenschifffahrt ergänzen. Der Ausschuss wird hierzu in Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen, wie der Internationalen Kommission für den Schutz des Rheins (IKSR) und der Kommission für die Hydrologie des Rheins (KHR), bereits verfügbare Studien zu historischen Niedrigwasserereignissen im Rheineinzugsgebiet und zu möglichen Klimawandelszenarien analysieren und Schlussfolgerungen für die Rheinschifffahrt ziehen (siehe [Pressemitteilung](#)).

ERFOLGREICHE TÄTIGKEITEN AUF EUROPÄISCHER EBENE

Anlässlich der Plenartagung lobten die ZKR und ihre Partner ferner die erfolgreichen Arbeiten des CESNI (Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt) und seiner Arbeitsgruppen, die 2018 ein besonders umfangreiches Arbeitsprogramm zu bewältigen hatten. So hat der CESNI auf seiner Sitzung am 8. November 2018 in Prag, die auf Einladung des tschechischen Verkehrsministeriums stattfand, die vierzehn „Prager Standards“ im Bereich der Berufsbefähigungen, sowie den neuen Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1) angenommen, der die Edition 2017 ablöst.

Die ZKR begrüßt das neue CESNI-Arbeitsprogramm 2019-2021, welches auch die Einsetzung einer neuen ständigen Arbeitsgruppe für Informationstechnologie beinhaltet (siehe [Pressemitteilung des CESNI](#)).

Was die Marktbeobachtung, eine weitere Tätigkeit von europäischer Dimension, anbelangt, so war ihr 2018 mit ihrem Jahresbericht, der mit einem Vorwort des Generaldirektors der GD MOVE, Herrn Henrik Hololei, versehen wurde, erneut eine ganz besonders umfangreiche Publikation gewidmet (siehe auch unten den Absatz „Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt“).

Angesichts dieser Erfolge dürften die Europäische Kommission und die Zentralkommission im Januar 2019 die Fortsetzung ihrer Zusammenarbeit für weitere drei Jahre offiziell bestätigen können und damit die Weichen für eine langfristige feste Partnerschaft stellen.

WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Die ZKR hat im September in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission ihren Jahresbericht 2018 der Marktbeobachtung für die europäische Binnenschifffahrt veröffentlicht. Im Dezember folgte die Herbstausgabe 2018 ihres Quartalsberichts „Market Insight“.

Diese beiden Berichte geben einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen der europäischen Binnenschifffahrt im Jahr 2017 (Jahresbericht 2018) bzw. im ersten Quartal 2018 (Herbstausgabe 2018 des Quartalsberichts). Einige Daten geben auch Aufschluss über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte 2018 und gestatten einen Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Im ersten Halbjahr 2018 hat die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein und in der europäischen Binnenschifffahrt angezogen. So stieg die Beförderungsmenge auf dem Rhein (gegenüber dem Vorjahreszeitraum) um 0,3 %, die Verkehrsleistung um 4,3 %. In der Europäischen Union nahm die Verkehrsleistung gegenüber dem ersten Halbjahr 2017 um 1 % zu.

Die Zuwächse waren jedoch in den verschiedenen Teilen Europas unterschiedlich stark. Da es zu Beginn des Jahres 2017 sehr starkes Niedrigwasser und Eis auf der Donau gegeben hatte, konnten in der Region höhere Wachstumsraten bei der beförderten Menge beobachtet werden: +7 % in Österreich und in Ungarn, +9 % in der Slowakei und +54 % in Kroatien (siehe detaillierte Zahlen in der Anlage für die Fachpresse).

Kurzfristig betrachtet zeugen die für die europäische Binnenschifffahrt verfügbaren Umsatzdaten (für die Niederlande, Deutschland, Österreich, die Slowakei und Ungarn) von einer positiven Entwicklung im ersten und zweiten Quartal 2018 – sowohl im Bereich der Güter- als auch der Personenbeförderung.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Bei Betrachtung eines längeren Zeitraums (von 2010 bis 2016) ist festzustellen, dass der Anteil der Fahrgastschifffahrt am Gesamtumsatz der europäischen Binnenschifffahrt zugenommen hat, während der Anteil des Güterverkehrs rückläufig war.¹

Die für die zweite Jahreshälfte 2018 verfügbaren Daten bestätigen, dass die weitgehend niederschlagslosen Sommermonate bei zahlreichen Wasserstraßen Europas zu einer besonders ausgeprägten Niedrigwasserphase geführt haben, die sich erheblich auf die Beladungsgrade, Frachtraten (Preise) und Beförderungsmengen ausgewirkt hat.

Insbesondere im Sommer und Herbst 2018 musste die Binnenschifffahrt den Beladungsgrad der Schiffe aufgrund der langen Trockenheit, die Folgen für zahlreiche europäische Wasserstraßen hatte, deutlich reduzieren. Dieser Rückgang des maximalen Beladungsgrads führte zu einem Anstieg der Frachtraten: Ab Juli 2018 betrug sie das Doppelte, im August das 3,7-Fache und im September nahezu das 5-Fache ihres üblichen Niveaus (in diesem Fall der Durchschnitt der Frachtraten des Jahres 2010).

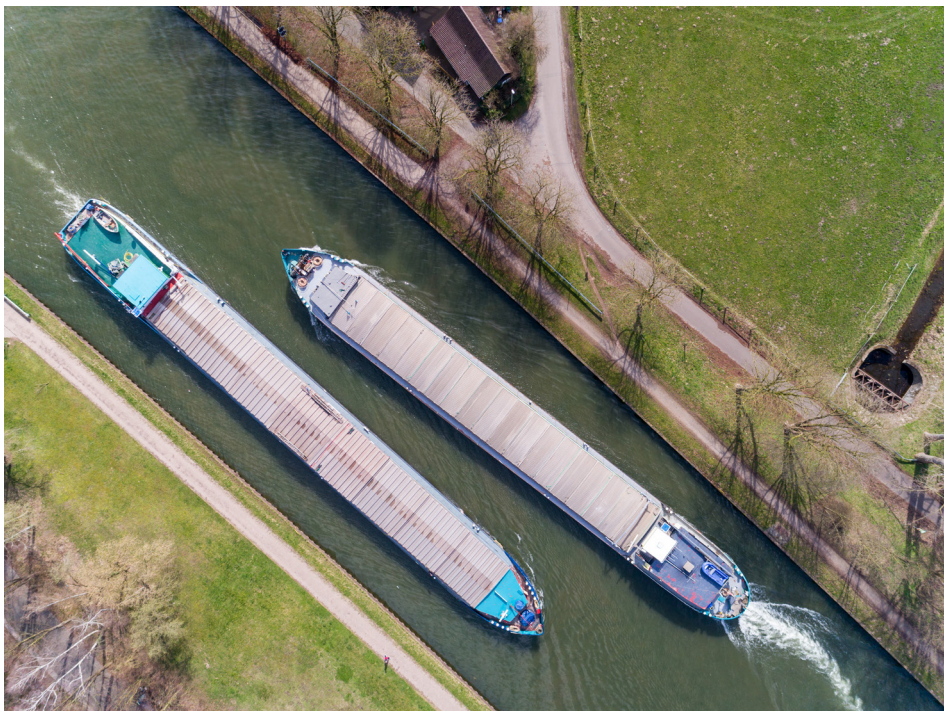
Für das vierte Quartal 2018 wird weiterhin mit einem deutlichen Rückgang der beförderten Menge auf dem Rhein, aber auch auf anderen europäischen Binnenwasserstraßen gerechnet.

Die vollständige Version des Jahres- und Quartalsberichts der ZKR kann als PDF-Datei auf Englisch, Französisch, Deutsch oder Niederländisch unter <https://www.ccr-zkr.org/13020800-de.html> heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter <http://www.inland-navigation-market.org>.

PERSONALVERORDNUNG WIRD KOMPLETT NEU GEFASST

Bis Ende 2019 überarbeitet die ZKR die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein komplett. Sie möchte mit der Revision die am 8. November 2018 vom CESNI beschlossenen Standards für die Berufsbefähigungen, medizinische Eignung, praktische Prüfung und die Zulassung von Simulatoren zum 18. Januar 2022 auf dem Rhein einführen. Die Neufassung und Modernisierung der Personalverordnung entspricht dem Ziel, einheitliche Regeln auf dem Rhein und den Wasserstraßen der Europäischen Union anzuwenden, und soll eine kohärente Umsetzung in nationales Recht ermöglichen.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat die ZKR eine Arbeitsgruppe unter Vorsitz der französischen Delegation eingerichtet. Neben der Inkraftsetzung der CESNI-Standards für den Rhein überarbeiten die Experten die Besatzungsvorschriften und Anforderungen an die Befähigungen mit dem Ziel, dass alle ZKR-Staaten Befähigungsnachweise ausstellen können, die auch nach Inkrafttreten der EU-Richtlinie 2017/2397 auf dem Rhein und allen Wasserstraßen der Europäischen Union gelten.



Die nicht von der Richtlinie berührten Regeln (wie die Besatzungsvorschriften, die Vorgaben für das Sicherheitspersonal an Bord von Fahrgastschiffen, die Sport- und Verwaltungspatente, die medizinischen Zeugnisse) sowie die integrierte Zusammenarbeit der ZKR-Staaten im Verwaltungsverfahren bleiben erhalten.

EINHALTUNG VON RUHEZEITEN WÄHREND DER FAHRT VEREINFACHT

Die ZKR ändert zum 1. Juli 2019 ihre Besatzungsvorschriften. Sie möchte damit Vorschläge der Sozialpartner aufgreifen, die gemeinsam beantragt haben, Ruhezeiten während der Fahrt zeitgemäß zu regeln. Gleichzeitig werden die Änderungen zu einer besseren Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt beitragen. Künftig gibt die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein dem Schiffspersonal in den Betriebsformen A1 (Fahrt bis zu 14 Stunden innerhalb von 24 Stunden) und A2 (Fahrt bis zu 18 Stunden innerhalb von 24 Stunden) mehr Freiheit bei der Gestaltung der täglichen Abläufe, wenn während der Fahrt in Räumen mit einem Schalldruckpegel bis 60 dB (A) geruht werden kann. Der Schiffsführer beurteilt dabei, ob und wann das Ruhen während der Fahrt vertretbar ist, weil zum Beispiel keine Schleusen durchfahren werden oder die Ruhezeit nicht für das Laden oder Löschen unterbrochen werden muss.

VERBESSERUNG DER SCHIFFBARKEIT BEI KOBLENZ

Die ZKR dankte der deutschen Delegation, bei der Erneuerung der Pfaffendorfer Brücke bei Koblenz die Belange der Schifffahrt besonders berücksichtigt zu haben. Die 2016 bei der ZKR vorgestellte Planung sah vor, lediglich einen neuen Brückenoberbau auf den bestehenden Pfeilern zu errichten und somit die bestehenden drei Durchfahrtsöffnungen mit einer Breite von 50 m, 75 m und 50 m beizubehalten. Nach ausführlicher Beratung im Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt sehen die überarbeiteten Planungen nun den Abriss der alten Brückenpfeiler vor. Die neuen Pfeiler werden so errichtet, dass zukünftig eine Durchfahrtsöffnung von 120 m über die gesamte Fahrrinnenbreite verfügbar ist. Die Schifffahrtsverhältnisse werden hierdurch in diesem Bereich erheblich verbessert.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

¹ 2017 betrug der Jahresumsatz des Güterverkehrs in Europa ca. 5,1 Milliarden Euro, derjenige der Fahrgastbeförderung dagegen ca. 2,5 Milliarden Euro.

ANLAGEN

(für die Fachpresse)



WIRTSCHAFTLICHE LAGE DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Schlüsseldaten zur wirtschaftlichen Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Merkliche Entwicklungsunterschiede (bei den Beförderungsmengen) werden deutlich, wenn der Rheinverkehr nach Ladungsarten differenziert wird. Während die Beförderung von Flüssiggütern (+12,1%) und Containern (+7,3 %) starke Zuwächse zeigte, erfolgte bei den trockenen Massengütern (-2,4 %), den Stückgütern (-15,4 %) und den sonstigen Ladegütern (-1,7 %) ein Rückgang der Beförderungsmenge.

Beim Containerverkehr erhöhte sich die Verkehrsleistung in der EU insgesamt von 8,0 auf 8,8 Milliarden tkm, was einem Anstieg um 4,4 % entspricht. Der Containerverkehr spielt sich nach wie vor zu mehr als 99 % in den Staaten des Rheingebiets ab.

Was die Wasserstände anbelangt, lässt sich bei Betrachtung einer längeren Zeitreihe von Quartalswerten feststellen, dass Niedrigwasserperioden vor allem den Transport von trockenen Massengütern längerfristig beeinträchtigen. Im Gegensatz dazu scheinen sich der Transport von flüssigen Massengütern und der Containertransport nach Niedrigwasserperioden wieder relativ gut zu erholen.

Schlüsseldaten zu den Niederlanden im Jahr 2017

Wie mit der Europäischen Kommission vereinbart, werden die Quartalsberichte von nun an ein neues Kapitel „Fokus“ umfassen, in dem die Schlüsseldaten zur Binnenschifffahrt eines bestimmten europäischen Landes präsentiert werden. Diese erste Ausgabe ist den Niederlanden gewidmet. In den nächsten Ausgaben des Market Insight werden andere Länder im Mittelpunkt stehen. Dabei werden im Wechsel Rhein- und Donaustaaten, aber auch Länder, die nicht zu diesen beiden Flussgebieten gehören, behandelt werden, da mittelfristig alle europäischen Länder berücksichtigt werden sollen.

2017 machte die Güterverkehrsleistung auf den niederländischen Binnenwasserstraßen etwa ein Drittel des gesamten Gütertransports der europäischen Binnenschifffahrt aus.

Die Zahl der aktiven niederländischen Frachtschiffe betrug mehr als 5 000, davon waren mehr als 3 500 Trockengüterschiffe (ohne Schub- und Schleppboote).

Der Anteil der niederländischen Flotte an der europäischen Güterschiffsflotte belief sich auf etwa 37 % (basierend auf der Anzahl der Schiffe).

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL

Verordnung über das Schiffspersonal wird umgebaut

100 Jahre nach Verabschiedung der ersten Verordnung über Patente auf dem Rhein soll 2022 eine komplett neugefasste Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersv) in Kraft treten. An diesem Ziel arbeiten Experten der ZKR in einer Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz der französischen Delegation. Die Sachverständigen aus den Rheinuferstaaten und Belgien streben an, die in der RheinSchPersV festgelegten Besatzungsvorschriften mit den 2022 in Kraft tretenden Vorgaben für den Erwerb von Befähigungen nach der europäischen Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung von Berufsbefähigungen in Einklang zu bringen. Die anstehende Neudefinition der Anforderungen an Decksleute, Auszubildende, Matrosen, Bootsmänner und Schiffsführer erfordert eine Anpassung der Vorgaben in Bezug auf das Alter, das Einhalten der Verwaltungsvorschriften, der Befähigung und der Fahrzeiten bei Mitgliedern der Decks Mannschaft. Dies gilt auch für die Vorgaben für die besonderen Berechtigungen von Schiffsführern zur Fahrt unter Radar, auf Strecken mit besonderen Risiken, auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter und zum Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssiggas betrieben werden, sowie für die besonderen Tätigkeiten des Sachkundigen für die Fahrgastschifffahrt.

Die Besatzungsvorschriften mit den Regelungen zur Mindestruhezeit und zur Mindestbesatzung sowie den Vorgaben zum Maschinenpersonal bleiben von der nun begonnenen Überarbeitung zunächst unberührt. Das gilt auch für Anzahl und Zusammensetzung des Sicherheitspersonals an Bord von Fahrzeugen, die Fahrgäste oder gefährliche Güter befördern. Bei den Patentarten zeichnet sich ab, dass das Kleine Patent als gesondertes Befähigungszeugnis für Schiffsführer gestrichen wird, während das Behörden- und Sportpatent erhalten bleiben könnten.

Durch die Revision der Verordnung möchten die Mitgliedstaaten der ZKR ihre enge Zusammenarbeit zum Wohle der Sicherheit der Rheinschifffahrt im Bereich des Schiffspersonals beibehalten und in der Zukunft sogar noch ausbauen, indem sie sich gemeinsam an der weiteren Modernisierung und Digitalisierung bei den Besatzungsregeln und den zugehörigen Dokumenten arbeiten.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Mehr Flexibilität für Ruhezeit während der Fahrt

Die Verpflichtung, dass die Besatzung eines Schiffes, das in den Betriebsformen A1 und A2 fährt, innerhalb von 24 Stunden acht beziehungsweise sechs Stunden Ruhezeit einhalten soll, beschränkt die Einsatzmöglichkeiten der Schiffe. Die Gewerkschaft ETF und die Arbeitgeber EBU und ESO haben daher die ZKR gebeten, die Möglichkeit zu prüfen, ob die Besatzung in den A1- und A2-Betriebsformen auch während der Fahrt die vorgeschriebene Ruhezeit einhalten kann. Der Betrieb der Schiffe würde damit in den A1- und A2-Fahrten flexibler werden.

Ab dem 1. Juli 2019 wird einer Ruhezeit außerhalb der Fahrt die Ruhezeit gleichgestellt, wenn die Besatzung während der Fahrt eine ununterbrochene Ruhezeit von sechs beziehungsweise acht Stunden in einem Raum einhalten kann, in dem der Schalldruckpegel 60 dB(A) nicht überschreitet. Die Einhaltung des erforderlichen höchstzulässigen Schalldruckpegels muss durch das Binnenschiffszeugnis nachgewiesen werden.

Eine sichere Fahrt muss auch dann gewährleistet werden können, wenn während einer A1-Fahrt oder A2-Fahrt ein oder mehrere Besatzungsmitglieder an Bord gerade ihre Ruhezeiten einhalten. Das ist möglich, wenn bei dem Einsatz der Mindestbesatzung immer die Verrichtungen für das Laden, Löschen und Anker sowie das Passieren der Schleusen, aber auch weitere Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Es liegt in der Verantwortung des Schiffsführers, unter diesen Gesichtspunkten die Entscheidung zu treffen, wer wann während der Fahrt Ruhezeiten nehmen darf. Er muss darauf achten, dass stets die für die Fahrsicherheit des Schiffes erforderliche Zahl an Besatzungsmitgliedern eingesetzt wird, d.h. im Dienst ist. In jedem Falle muss mindestens der Schiffsführer selbst im Dienst sein. Dies wurde als Bedingung für die Ruhezeiten an Bord während der Fahrt ausdrücklich aufgenommen.

Beispiel 1: Ein Schiff aus der Schiffskategorie der Stufe 1 ($\leq 70\text{m}$) fährt in der Betriebsform A2 (18 Stunden). Das Schiff ist gemäß § 3.15 Nummer 1 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) mit der Mindestbesatzung von zwei Schiffsführern von Mannheim nach Rotterdam unterwegs. Auf dieser Strecke befinden sich keine Schleusen. Wenn für das Laden, Löschen und Anker keine Verrichtungen vorgenommen werden müssen und keine sonstigen Sicherheitsaspekte entgegenstehen, ist es möglich, dass ein Schiffsführer fährt und der andere ruht.

Beispiel 2: Ein Schiff aus der Schiffskategorie der Stufe 2 ($70\text{ m} < L \leq 86\text{ m}$) fährt in der Betriebsform A1 (14 Stunden). Das Schiff fährt mit einem Schiffsführer, einem Matrosen und einem Leichtmatrosen von Rotterdam nach Delfzijl (ungefähr 30 Stunden in der halbständigen Fahrt). Auf dieser Strecke müssen eine Reihe von Schleusen passiert werden, aber da sich drei Besatzungsmitglieder an Bord befinden, ist es möglich, Ruhezeiten für den Matrosen oder den Leichtmatrosen vorzusehen, wenn keine sonstigen Sicherheitsaspekte entgegenstehen.

Die maximalen Fahrtzeiten in der A1 und A2 Betriebsform gelten weiterhin in vollem Umfang. Außerdem bleibt es dabei, dass ein Besatzungsmitglied während seiner verpflichtenden Ruhezeit nicht eingesetzt werden darf, auch nicht für Überwachungsfunktionen und Bereitschaftsdienst, wobei die nach den polizeilichen Bestimmungen vorgeschriebene Wache und Aufsicht nicht unter diese Regelung fällt.

RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEI-VERORDNUNG

Kennzeichnung von Fahrzeugen in die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Die ZKR hat auf ihrer Plenartagung im Dezember 2018 einen Beschluss angenommen, der die Modernisierung und Vereinfachung des Wortlauts verschiedener Paragraphen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Fahrzeugen (Beschluss 2018-II-11) zum Gegenstand hat. Es gilt, in der Praxis alle in der RheinSchPV noch vorhandenen Verweise auf die amtliche Schiffsnummer durch die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) zu ersetzen. Dies betrifft unter anderem die nach § 2.05 RheinSchPV auf den Anker anzubringende Kennzeichnung, die nun neu geregelt wurde, um bei der Identifizierung der Anker dem Übergang zur ENI Rechnung zu tragen. Die auf derzeit vorhandenen Anker angebrachten Kennzeichnungen bleiben weiterhin gültig. Die Änderungen treten am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Aufnahme von zwei neuen Hinweiszeichen in die Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Die ZKR hat definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung beschlossen, indem in Anlage 7 „Schifffahrtszeichen“ zwei Hinweiszeichen aufgenommen wurden, von denen eines (E.3) ein Wehr ankündigt und das andere eine frei fahrende Fähre (E.4b) (Beschluss 2018-II-14). Damit wird den lokal zuständigen Behörden eine im Rahmen der Rheinschiffahrt einheitliche und abgestimmte Möglichkeit an die Hand gegeben, die Schiffsführer davon in Kenntnis zu setzen, dass sich ihr Schiff einer frei fahrenden Fähre oder einem Wehr nähert. Die Änderungen verursachen keine zusätzlichen Kosten für das Gewerbe; ob entsprechende Tafelzeichen aufgestellt werden, entscheiden die lokal zuständigen Behörden. Die Änderungen treten am 1. Dezember 2019 in Kraft.

E.3 Wehr



E.4b Frei fahrende Fähre



Implementierung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (RIS) und Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Streichung der technischen Benennung beim elektronischen Melden in der Rheinschiffahrt

Die ZKR hat die definitive Änderung von § 12.01 Nummer 2 Buchstabe g Doppelbuchstabe bb RheinSchPV zur Streichung der technischen Benennung beim elektronischen Melden in der Rheinschiffahrt für Güter, deren Beförderung dem ADN unterliegt, (Beschluss 2018-II-13) angenommen. Mit der Änderung wird bezweckt, den Umfang der von den Schiffsführern beim elektronischen Melden zu machenden Angaben zu reduzieren, gleichzeitig soll eine einheitliche und harmonisierte Anwendung der Vorschriften der ZKR gewährleistet werden. Die Änderung tritt am 1. Dezember 2019 in Kraft.

Einschaltverpflichtung für die Sprechfunkanlage von Kleinfahrzeugen, die Radar benutzen

Die ZKR begrüßt die Annahme einer definitiven Änderung von § 4.06 Nummern 1 und 4 RheinSchPV, mit der eine Einschaltverpflichtung für die Sprechfunkanlage von Kleinfahrzeugen eingefügt wird, die Radar nutzen (Beschluss 2018-II-12). Der Beschluss steht im Einklang mit der Umsetzung der RIS-Strategie der ZKR, durch die Änderung wird die bereits bestehende Ausrüstungsverpflichtung um eine Einschaltverpflichtung ergänzt. Die Änderung tritt am 1. Dezember 2019 in Kraft.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org