
RV (02) 44
RV/G (02) 57
14. Oktober 2002
Or. d. d/ f

UNTERSUCHUNGS-AUSSCHUSS
ARBEITSGRUPPE UNTERSUCHUNGSORDNUNG

**Zukünftige Fassung der Übergangsbestimmungen
in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)
Mitteilung von EBU und ESO vom 10. Juli 2002, RV (02) 30 = RV/G (02) 42**

Gemeinsame Mitteilung der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU) und der Europäischen Schifferorganisation (ESO)

11. Oktober 2002

Sehr geehrter Herr Orlovius,

die Nautisch-Technische Kommission der Europäischen Binnenschiffahrts-Union (EBU) und Experten der Europäischen Schifferorganisation (ESO) haben am 13. September 2002 abschließend über den Schlussbericht zu den zukünftigen Übergangsbestimmungen in der RheinSchUO, Dokument RV (01) 23, beraten. Mit Bezug auf unser Schreiben vom 10. Juli 2002, verteilt als Dokument RV (02) 30 = RV/G (02) 42, und eingedenk der Mitteilung der belgischen Delegation vom 12. Mai 2002, RV/G (02) 39, ergänzen wir unsere Stellungnahme zu dem Schlussbericht der VBD wie folgt:

1. Anmerkungen zu einzelnen Übergangsvorschriften

lfd. Nr.	Paragraph	Kurztitel	Bisherige Regelung	Vorschlag VBD	Vorschlag EBU/ESO
Kapitel 8, Maschinenbauliche Anforderungen					
45	8.05 Nr. 6	Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests, die wenigstens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt.
46	8.05 Nr. 6 S2	Füllrohre müssen mit einem Anschlussstutzen entsprechend der europäischen Norm EN 12 827 versehen sein	31.12.2002	kann entfallen	Einheitliches Auslaufen der Übergangsvorschriften Nr. 46 und Nr. 49.
49	8.05 Nr. 10	Überfüllsicherungen oder Nachweis für andere geeignete technische Maßnahmen	31.12.2003	kann entfallen	Einheitliches Auslaufen der Übergangsvorschriften Nr. 49 und Nr. 46 – siehe auch unser Schreiben vom 19.9.2002.

lfd. Nr.	Paragraph	Kurztitel	Bisherige Regelung	Vorschlag VBD	Vorschlag EBU/ESO
50	8.05 Nr. 11	Füllstandüberwachung nicht nur für die Antriebsmaschinen, sondern für die anderen zum Fahrtrieb notwendigen Motoren	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	Einverstanden, soweit § 8.05 Nr. 13 gemeint ist.
52	8.06 Nr. 2 S2	Schiffe, die nicht zur Güterbeförderung bestimmt sind, mit einer Wasserverdrängung von mehr als 250 m ³ und einer Leistung von weniger als 225 kW	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Einverstanden, die Bemerkung der EBU kann entfallen.
55	8.06 Nr. 9	Peileinrichtung in Laderaumbilgen	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Klarzustellen, was unter Laderaumbilge zu verstehen ist. Einverstanden, soweit Bereich unter der Strau gemeint ist. Differenzierung zugunsten von Doppelbodenschiffen erscheint tunlich.
57	8.07	Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Alternative Möglichkeit wäre, die Schiffe davon zu befreien, die aus Platzmangel diese Einrichtungen nicht einbauen können, vorausgesetzt, sie beweisen, dass sie ihr gesamtes Altöl vorschriftsmäßig entsorgen.
58	8.08 Nr. 3	Geräuschgrenze von 65 dB(A) für stillliegende Schiffe	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	Einverstanden, wobei Bemühungen der Verwaltung zur Schaffung moderner Liegeplätze nicht nachlassen sollten.
Kapitel 9, Elektrische Anlagen					
59	9.01 Nr. 1 S2	Erforderliche Unterlagen sind der SUK vorzulegen	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	N.E.U. aus Gründen der Durchführbarkeit beibehalten. Ggfs. „E.“ und „U.“ genauer definieren.
60	9.01 Nr. 2 b)	Pläne der Haupt-, Not- und Verteilerschalttafeln müssen sich an Bord befinden	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests, die wenigstens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt.
61	9.01 Nr. 3	Umgebungstemperaturen im Inneren und auf Deck	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Einverstanden, die frühere Bemerkung der ESO kann entfallen.
62	9.02	Energieversorgungssysteme	N.E.U.	kurzfristig terminieren (2 Jahre)	Bei Nr. 2 der Vorschrift sollte aus Anlass der Attesterneuerung Leistungsbilanz vorgelegt werden. Nr.1 sollte auch anlässlich der nächsten Attesterneuerung vorhanden sein. Für Nr.3 soll dasselbe wie für 6.04 gelten. Nr. 4 und 5 betreffen die Fahrgastschiffahrt und sollten mit den anderen Fahrgastschiffahrtssachen behandelt werden.
64	9.05 Nr. 4	Schutzleiterquerschnitte	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests, die wenigstens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, da anlassbezogene kostspielige Maßnahmen.
65	9.11 Nr. 4	Belüftung geschlossener Räume, Schränke oder Kästen, in denen Akkumulatoren aufgestellt sind	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests.
67	9.12. Nr. 3 b	Erdschlussüberwachungseinrichtung	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Wir bitten um Prüfung, ob unter Berücksichtigung von § 9.05 Nr.1 diese Vorschrift nicht überflüssig ist.
68	9.13	Notabschaltvorrichtungen	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests, die wenigstens 5 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt.

lfd. Nr.	Paragraph	Kurztitel	Bisherige Regelung	Vorschlag VBD	Vorschlag EBU/ESO
69	9.14 Nr.3 S2	Einpolige Schalter sind in Wasch- und Baderäumen sowie in übrigen Nasszellen nicht zulässig	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Wir bitten um Erläuterung des Sicherheitsgewinns, da es sich u.W. bei solchen Anlagen ausschließlich um 12 oder 24 V Anlagen handelt.
70	9.15 Nr. 2	Mindestquerschnitt je Ader von 1,5 mm ²	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests, die wenigstens 5 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt.
74	9.20	Elektronische Anlagen	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Wie von der belgischen Delegation vorgeschlagen, allerdings bei engster Auslegung der Vorschrift (für einzelne Komponenten).
75	9.21	Elektromagnetische Verträglichkeit	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	Grundsätzlich N.E.U. bezogen auf jedes einzelne Gerät, je nach Grad der Gefährdung der Schiffssicherheit (Küchen und Wohnräume sind nicht mit dem Steuerhaus gleichzustellen).
Kapitel 10, Ausrüstung					
76	10.01	Anker-ausrüstung	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Einverstanden, die Bemerkung der ESO kann entfallen.
79	10.03 Nr. 2c und 5	Löschmittel und Feuerlöschanlagen	grundsätzlich N.E.U., seit 1. April 2002 geltende Übergangsvorschriften sind zu beachten.	beibehalten (30-40 Jahre)	Bei Handfeuerlöschern nach neuen Übergangsvorschriften, bei festinstallierten Feuerlöschanlagen nach den entsprechenden neuen Übergangsvorschriften.
Kapitel 11, Sicherheit im Arbeitsbereich					
80	11.02 Nr. 4	Einrichtung der Außenkanten von Decks, Gangborden und anderen Arbeitsbereichen	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	Differenzierung nach Schiffsgröße/-höhe, insbesondere bei Spitzen alternative Möglichkeiten erwägen, wenn die Vorschrift verhindern würde, mit der Fixpunkthöhe unter der auf den kleinen Kanälen vorhandene lichte Höhe zu bleiben.
81	11.04	Gangbord	Gilt für Schiffe mit Kiellung nach dem 31.12.1994 und für in Betrieb befindliche Schiffe bei Erneuerung des gesamten Laderaumbereichs sowie teilweise bei Umbauten über gesamte Länge des Laderaumbereichs	beibehalten (30-40 Jahre)	N.E.U., selbst bei Neubauten von kleinen Schiffen müßte es Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO geben können.
82	11.05	Zugänge der Arbeitsplätze	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Bei Nr. 1 und 4 der Vorschrift 30 bis 40 Jahre unter Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO; Bei Nr. 2 und 3 der Vorschrift 1.Erneuerung des Schiffsattests, die wenigstens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt. Bei Nr. 5 kann die Übergangsvorschrift entfallen.
83	11.06	Ausgänge und Notausgänge	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Bei Nr. 2 der Vorschrift 30 bis 40 Jahre unter Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO.

lfd. Nr.	Paragraph	Kurztitel	Bisherige Regelung	Vorschlag VBD	Vorschlag EBU/ESO
84	11.07	Steigvorrichtungen	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Bei Nr. 1 Satz 2 der Vorschrift müssen Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO gewährt werden können; Nr. 3, 4 und 5 bei der ersten Erneuerung des Schiffsattests nach Inkrafttreten der Änderung. Dies kann auch für Nr. 2 gelten, wenn schmalere, jedoch seitlich versetzte Stufen mit einer Gesamtbreite von mindestens 30 cm zugelassen sind.
86	11.09	Schutz gegen Lärm und Vibrationen	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Nr.1+2: OK für 30 bis 40 Jahre Nr3: Kann entfallen.
87	11.10	Lukenabdeckungen	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung.
88	11.11	Winden	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erneuerung des Schiffsattests, soweit Abschirmung der Handkurbel als Alternative zu Nr. 2 letzter Satz vorgesehen wird.
89	11.12	Krane	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Differenzierung nach einzelnen Nummern der Vorschrift würde es erlauben, diese zum Teil kurzfristig zu terminieren.
Kapitel 12, Wohnungen					
90	12.01 Nr. 1	Wohnungen für die normalerweise an Bord lebenden Personen	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	Unter Berücksichtigung von Nr. 3 der Vorschrift erscheint eine kurzfristige Terminierung (Erneuerung des Schiffsattests) möglich.
91	12.02. Nr. 2	Zugänglichkeit der Wohnungen	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	Bei Platzmangel Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO. Möglichkeit untersuchen, statt 30 cm 40 cm als maximalen Höhenunterschied ohne Treppe
92	12.02 Nr. 3	Lage der Fußböden	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	30 bis 40 Jahre sowie Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO.
93	12.02. Nr. 4	Aufenthalts- und Schlafräume	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests 5 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung; in Härtefällen Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 bei kompensierenden Maßnahmen.
94	12.02 Nr. 6	Stehhöhe in Wohnungen	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	N.E.U. im Sinne der geltenden Vorschrift.
95	12.02 Nr. 7	Ein vom Schlafräum getrennter Aufenthaltsraum	N.E.U.	langfristig terminieren (10 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung.
96	12.02. Nr. 8	Bodenfläche der Aufenthaltsräume	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung.
97	12.02 Nr. 9	Volumen der Räume	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Erste Erneuerung des Schiffsattests 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung.
98	12.02 Nr. 10	Luftvolumen pro Person	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Alternative Möglichkeit des mechanischen Luftausgleichs; Nr. 9 kann durch Bestimmungen nach Nr. 10 entfallen.

lfd. Nr.	Paragraph	Kurztitel	Bisherige Regelung	Vorschlag VBD	Vorschlag EBU/ESO
99	12.02 Nr. 11	Abmessungen der Türen	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	30 bis 40 Jahre und Möglichkeit der Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO.
100	12.02 Nr. 12	Anordnung der Treppen	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	Bei Buchstaben a) und d) der Vorschrift: 30 bis 40 Jahre unter Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO; Bei Buchstaben c) und d) Erneuerung des Schiffsattests.
101	12.02 Nr. 13	Leitungen für gefährliche Gase und gefährliche Flüssigkeiten	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erneuerung des Schiffsattests 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung.
102	12.03	Sanitäre Einrichtungen	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	30 bis 40 Jahre und Möglichkeit der Gewährung von Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO
103	12.04	Küchen	N.E.U.	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	Erneuerung des Schiffsattests 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung.
104	12.05	Trinkwasseranlagen	N.E.U., spätestens 31.12.2006	mittelfristig terminieren (5 Jahre)	N.E.U., spätestens 31.12.2006
106	12.07	Sonstige Wohnungseinrichtungen	N.E.U.	kurzfristig terminieren (2 Jahre)	Bei Nr. 1 N.E.U. im Sinne der geltenden Vorschrift; Bei Nummern 2 und 3 der Vorschrift: Erneuerung des Schiffsattests.
Kapitel 16, Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, die zur Verwendung als Teil eines Schubverbandes, eines Schleppverbandes oder einer gekuppelten Zusammenstellung bestimmt sind					
130	16.01 Nr. 2	Spezialwinden oder gleichwertige Einrichtungen auf dem zum Schieben geeigneten Fahrzeug	Die Vorschrift gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 01.01.1995 zum Schieben ohne eigene Spannvorrichtung zugelassen worden sind.	beibehalten (30-40 Jahre)	Wir bitten um Prüfung und Mitteilung, für welche Schiffe die Vorschrift gilt.
131	16.01 Nr.3I.S	Anforderungen an Antriebe	N.E.U.	beibehalten (30-40 Jahre)	30 bis 40 Jahre.

Unsere Vorschläge begründen wir zu den jeweils laufenden Nummern wie folgt:

Zu Nr. 45 merken wir an, dass bei Änderungen der Anordnung von Füllrohren für Brennstofftanks die Tanks gasfrei zu machen sind. Dies ist nur bei Werftaufenthalten möglich. Unter Berücksichtigung des Bedürfnisses, die mit Werftaufenthalten verbundenen Ausfallzeiten so kurz wie möglich zu halten, eine Überlastung der Werften zu einem festen Zeitpunkt zu vermeiden und einen geordneten Zulieferbetrieb zu erleichtern schlagen wir vor, eine sich an der Erneuerung des Schiffsattests orientierende Übergangsfrist festzulegen, die de facto dazu führt, dass die entsprechenden Vorgaben spätestens 10 Jahre nach Inkrafttreten der geänderten Übergangsvorschrift an Bord aller Schiffe erfüllt werden. Dies erscheint unter Berücksichtigung einer Abwägung von Kosten und Nutzen der Vorschrift sachgerecht.

Zu den Nummern 46 und 49 nehmen wir Bezug auf unser Schreiben vom 19. September 2002 und bekräftigen unsere Auffassung, dass eine einheitliche Terminierung der Übergangsvorschriften zum Versehen der Füllrohre mit einem Anschlussstutzen entsprechend der europäischen Norm EN 12 827, § 8.06 Satz 2 RheinSchUO, und zu den Überfüllsicherungen im Sinne des § 8.06 Nr. 10 RheinSchUO zweckmäßig erscheint. Weil es noch erhebliche Unsicherheiten bei der Ausrüstung der Schiffe mit Überfüllsicherungen gibt, sollte eine Veränderung bei den Anschlussstutzen für die Füllrohre erst dann gefordert werden, wenn erkennbar wird, welche Überfüllsicherungen bzw. Anschlüsse schiffseitig vorzuhalten sind. Dies erlaubt es bei Gelegenheit desselben Werftaufenthalts, bei dem die Tanks gasfrei zu machen sind, die Abmessungen der Anschlüsse einander anzupassen. Uns erscheint es zweckmäßig, die inkonsistenten Regelungen zwischen ADNR Randnummer 331 221 und § 8.06 Nr. 10 RheinSchUO so abzustimmen, dass unter Berücksichtigung von Sicherheitserwägungen Kompatibilität zwischen den Anschlüssen an Bord von Bunkerbooten und von Bunkerstationen mit den Anschlüssen an Bord von Binnenschiffen hergestellt wird. Wir bitten daher erneut um eine Verlängerung der Übergangsfrist zu § 8.06 Satz 2 RheinSchUO, die gemeinsam mit der Über-

gangsvorschrift zu § 8.06 Nr. 10 RheinSchUO auslaufen sollte. Letztere ist nach unserem Dafürhalten so zu terminieren, dass der Flotte Gelegenheit gegeben wird, die notwendigen Vorarbeiten zu leisten, die gemäß den erforderlichen Änderungen des ADNR vorzunehmen sind. Aus dem vorher zu Nr. 45 Gesagten ergibt sich ein Zusammenhang zwischen den Bedürfnissen der Werften, Zulieferer und der Schifffahrt, den wir auch hier zu berücksichtigen bitten.

Zu Nr. 50 ist lediglich anzumerken, dass nach unserer Lesart des Schlussberichts der VBD ein falscher Paragraph zitiert wird. Gemäß der Kurzbezeichnung ist § 8.05 Nr. 13 und nicht Nr. 11 RheinSchUO einschlägig. Hierfür spricht auch, dass § 8.05 Nr. 11 RheinSchUO lediglich eine Ausgleichsregelung zu § 8.05 Nr. 10 RheinSchUO enthält. Gegen den Vorschlag der VBD zu Nr. 50 bestehen keine inhaltlichen Bedenken.

Zu Nr. 52 nehmen wir die Bemerkung der EBU zurück, die in einer ersten Stellungnahme von einem Schreibfehler ausgegangen war. Auch gegen diesen Vorschlag der VBD bestehen keine inhaltlichen Bedenken.

Zu Nr. 55 können wir den Vorschlag der VBD mittragen, soweit unter dem Begriff der Laderaumbilge der Bereich unter der Strau gemeint ist. Bei Doppelbodenschiffen erscheint uns eine Verkürzung der Übergangsvorschrift nicht geboten, da Umweltbeeinträchtigungen nicht zu befürchten sind.

Zu Nr. 57 ist aus unserer Sicht anzumerken, dass in der heutigen Zeit ein Ölwechsel häufig unter Beteiligung von Bilgenentölungsbooten oder Bunkerbooten durchgeführt wird, so dass Einrichtungen zum Sammeln von ölhaltigem Wasser und gebrauchtem Öl nur für eine geringe Menge Altöl erforderlich sind. Es bietet sich an, durch Betriebsbestimmungen den Nachweis führen zu können, dass Altöl an Bilgenentölungsboote abgegeben wurde. Zur Mitarbeit an einer solchen Betriebsbestimmung sind wir gern bereit. Bei älteren Schiffen ist häufig ein Platzmangel festzustellen, der die Umsetzung der Übergangsvorschrift binnen der von der VBD vorgeschlagenen Frist unzumutbar macht. Daher sind wir sehr an der Erarbeitung von alternativen Vorschlägen interessiert, die in derselben Weise wie die Terminierung der Übergangsvorschrift geeignet sind, das Schutzziel der Norm, einen Beitrag zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen zu leisten, zu erreichen, jedoch die Schifffahrtstreibenden wirtschaftlich weniger belasten.

Zu Nr. 58, der zentralen Vorschrift des Lärmschutzes für Anrainer, aber auch für die stillliegende Binnenschifffahrt selbst, stellen wir fest, dass der Vorschlag der VBD vertretbar ist, jedoch die Bemühungen der Betreiber der Wasserstraße und ihrer Uferanlagen nicht hindern sollte, weitere Liegestellen mit Stromkästen herzurichten, an denen ohne das Laufenlassen von Generatoren Strom bezogen werden kann. Im Interesse der effektiven Nutzung dieser Stromtankstellen ist der durchgehenden Schifffahrt an einer einfachen und möglichst einheitlichen Nutzungsmöglichkeit der Stromtankstellen gelegen. Es wird daher angeregt, in der ZKR nach Möglichkeiten zu suchen, Schritte zu einem möglichst einfachen und nach Möglichkeit im Rheinstromgebiet einheitlichen Bezugssystem für Strom zu ergreifen.

Zu Nr. 59 weisen wir darauf hin, dass es in der Praxis schwierig sein kann, den Untersuchungskommissionen die erforderlichen Unterlagen im Sinne des § 9.01 Nr.1 Satz 2 RheinSchUO vorzulegen, wenn elektrische Installationen bereits sehr alt bzw. im Laufe der Zeit ersetzt worden sind. Hier könnte ein festes Datum, ab dem Unterlagen für bestimmte, am besten enumerativ abschließend aufzuzählende Geräte aufzubewahren ist, Eingang in die Vorschrift bzw. deren Übergangsbestimmung finden. Vor dem Hintergrund der bestehenden Schwierigkeit bei Vorlage und Kontrolle sollte es im übrigen bei einer Übergangsvorschrift bleiben, die tatsächlich nur bei Neubau, Ersatz oder Umbau (N.E.U.) eines Teils einer elektrischen Anlage greift.

Zu Nr. 60 gehen wir davon aus, dass sich der Vorschlag der VBD auf Pläne im Sinne des § 9.01 Nr. 2 b) bezieht. Das Vorhandensein solcher Pläne an Bord stellt für den Schiffsbetrieb einen Gewinn an Sicherheit und Übersichtlichkeit dar, so dass wir der Auffassung sind, dass die Übergangsvorschrift lediglich bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattests, die mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, erfüllt sein sollte. Im Vorfeld einer Untersuchung zur Verlängerung des Schiffsattests wird regelmäßig ein im Umgang mit elektrischen Anlagen erfahrener Sachverständiger an Bord geholt, so dass diese Gelegenheit zur Erstellung von Plänen im Sinne des § 9.01 Nr. 2 b) genutzt werden kann. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass Pläne an Bord von Schiffen, die vor 1976 gebaut wurden, in der Regel nicht vorhanden sein dürften.

Zu Nr. 61 ist anzumerken, dass die Bemerkung der ESO entfallen kann. Gegen den Vorschlag der VBD bestehen keine inhaltlichen Bedenken.

Zu Nr. 62 stellen wir fest, dass die Vorschrift nach einzelnen Nummern zu unterteilen ist, für die jeweils andere Übergangsvorschriften greifen sollten. Die Leistungsbilanz im Sinne des § 9.02 Nr. 2 kann bei der ersten Erneuerung des Schiffsattests, die mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Vorschrift erfolgt, vorgelegt werden. Hier gilt das zu Nr. 60 Gesagte sinngemäß. Auch die Nr. 1 müsste zu diesem Zeitpunkt erfüllt sein. Da für Steuereinrichtungen im Sinne des § 9.02 Nr. 3 auf § 6.04 RheinSchUO verwiesen wird, für den keine Übergangsvorschrift vorgesehen ist, gilt das in unserer Stellungnahme vom 10. Juli 2002 zur Weitergeltung untergesetzlicher Vorschriften (Dienstsanweisungen) Gesagte. Die Nummern 4 und 5 der Vorschrift beziehen sich auf die Fahrgastschiffahrt, für die wir – wie bereits beim Fachgespräch am 18. April 2002 angekündigt – keine Stellungnahme abgeben.

Zu Nr. 64 regen wir an, die Übergangsvorschrift auf die erste Erneuerung des Schiffsattests zu terminieren, die 10 Jahre nach Inkrafttreten der Vorschrift ansteht. Wir bitten zu berücksichtigen, dass die Kostenlast bei vielen erforderlichen Schutzerdungen größer als im Schlussbericht der VBD durchschnittlich angenommen sein kann. Diese Schutzerdungen mit bestimmtem Querschnitt des Schutzleiters werden regelmäßig nur dann vorgenommen werden können, wenn entsprechende Erneuerungen an betroffenen Schiffsteilen wie Wohnungen oder im Maschinenraum anstehen.

Zu Nr. 65 können wir uns der Wertung der VBD anschließen, bitten aber aus den bekannten Gründen der Planbarkeit und der wirtschaftlichen Belastung anstelle einer Befristung auf 5 Jahre vorzusehen, dass die Anpassungen bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattests nach Inkrafttreten der Änderung vorgenommen werden sollten.

Zu Nr. 67 bitten wir um Prüfung und Mitteilung, ob nach § 9.05 Nr. 1 RheinSchUO, der ohne Übergangsvorschrift anzuwenden ist, die Vorschrift des § 9.12 Nr. 3 b) RheinSchUO nicht überflüssig ist. Einen Vorschlag zur Terminierung der Übergangsvorschrift werden wir nach Klärung dieser Vorfrage unterbreiten.

Zu Nr. 68 schlagen wir vor, eine Nachrüstung wegen der hohen Kosten, die mit der Installation von Notabschalteeinrichtungen verbunden sind und die den Kostenrahmen, den die VBD kalkuliert, überschreiten, nicht bereits nach 5 Jahren, sondern erst bei der ersten Attesterneuerung vorzusehen, die 5 Jahre nach Inkrafttreten der Vorschrift ansteht.

Zu Nr. 69 merken wir an, dass bei § 9.14 Nr. 3 Satz 2 RheinSchUO nur Anlagen mit einer Spannung von 12 und 24 V erfasst werden, da gemäß § 9.05 Nr. 1 RheinSchUO Anlagen mit einer Spannung von über 50 V eine Schutzerdung aufweisen müssen. Wir bitten insofern die Auswirkung auf die Sicherheit zu erläutern.

Zu Nr. 70 ist festzustellen, dass besonders für ältere Schiffe und damit für die Mehrheit der Flotte Schwierigkeiten zu erwarten sind. Wir schlagen vor, hier eine Übergangsfrist vorzusehen, die dem Schiffseigner aufgibt, § 9.15 Nr. 2 RheinSchUO mit der ersten Erneuerung des Schiffsattests zu erfüllen, die 5 Jahre nach Inkrafttreten der Anpassung der Übergangsvorschrift stattfindet.

Zu Nr. 74 schließen wir uns der Mitteilung der belgischen Delegation an. Wir regen jedoch an, bei komplettem Ersatz einzelner elektronischer Komponenten die Erfüllung der Übergangsvorschrift vorzusehen. Dabei bitten wir, die Vorschrift eng auszulegen und tatsächlich auf den Ersatz einzelner Komponenten zu beschränken. Einer Modullösung müssen wir hier widersprechen und nehmen insoweit Bezug auf unsere Stellungnahme vom 10. Juli 2002.

Zu Nr. 75 besteht Erläuterungsbedarf hinsichtlich der Möglichkeiten, die Vorschrift umzusetzen. Wir bitten auch zu berücksichtigen, dass der Schifffahrtstreibende zwar kaum Einfluss auf die elektromagnetische Störfähigkeit von Geräten ausüben kann, jedoch in Industrie und Forschung große Fortschritte bei der Entstörung von elektronischen Geräten gemacht wurden. Wir können uns vorstellen, dass es für diese Geräte bei einer Übergangsvorschrift N.E.U. bleibt, wobei allerdings nach dem Gefährdungsgrad und der Bedeutung eines Geräts für den sicheren Schiffsbetrieb unterschieden werden sollte.

Zu Nr. 76 nehmen wir die Stellungnahme der ESO zurück und sehen keine inhaltlichen Bedenken gegen den Vorschlag der VBD.

Zu Nr. 79 bemerken wir, dass sich uns die Frage stellt, ob überhaupt noch Halon- Handfeuerlöscher in Gebrauch sind. Wir schlagen vor, anstelle des § 10.03 Nr. 2 c) RheinSchUO alter Fassung die Übergangsvorschriften vorzusehen, die für Handfeuerlöscher gemäß den Vorschriften zu § 10.03 Nr. 1, 2 und 4, § 24.02 RheinSchUO seit dem 1. April 2002 gelten.

Zu § 10.03 Nr. 5 RheinSchUO in der bis Ablauf des 31.03.2002 geltenden Fassung weisen wir darauf hin, dass auch bei den festinstallierten Feuerlöschanlagen seit Vorlage des Schlussberichts der VBD eine inhaltliche Überarbeitung der technischen Vorschriften durch die Aufnahme der neugefassten §§ 10.03a und 10.03b RheinSchUO erfolgt ist. Die inhaltliche Gestaltung dieser Vorschriften und deren Übergangsvorschriften sind mit uns als internationalen Schifffahrtsverbänden bei einem Workshop in Bonn abgestimmt worden. Wir unterstreichen, dass diese Vorgehensweise in der internationalen Schifffahrt große Zustimmung gefunden hat und schlagen vor, die jetzigen neuen Übergangsvorschriften für die §§ 10.03a und 10.03b zu behalten.

Zu Nr. 80 teilen wir die Einschätzung der belgischen Delegation, dass kleinere Schiffe einen niedrigeren Dennebaum haben können. Wir schlagen daher vor, nach der Schiffsgröße bzw. Höhe des Dennebaums zu differenzieren. So gibt es beispielsweise Spitze, die den Vorgaben des § 11.02 Nr. 4 RheinSchUO nicht genügen können, sei es nur um noch unter den oft sehr niedrigen Brücken auf den kleinen Kanälen (was die Verwaltungen zu verantworten haben) fahren zu können. Bei diesen Schiffen sollte es bei N.E.U. ohne Terminierung verbleiben. Als Kompensation für den möglichen Verlust von Sicherheit regen wir an, bei den Schiffen, denen eine Umsetzung des Vorschlags der VBD nicht zugemutet werden kann, alternative Absicherungen gegen Stürze zum Beispiel durch das Vorschreiben von Drähten zu erwägen. Wir sind als internationales Gewerbe gern bereit, an der Entwicklung solcher Alternativen mitzuarbeiten, soweit deren Möglichkeit von der Zentralkommission vorgesehen werden sollte.

Zu Nr. 81 sind wir der Auffassung, dass Spitze auch die Vorgaben des § 11.04 RheinSchUO aus schiffbaulichen Gründen nicht einhalten können. Für Gangbordanordnungen muss es bei den jetzt geltenden Übergangsvorschriften bleiben. Selbst für Neubauten von kleinen Schiffen, die vornehmlich auf westeuropäischen Kanälen fahren, jedoch gelegentlich den Rhein berühren, müsste entgegen der Übergangsvorschrift zu § 11.04 RheinSchUO in Anlehnung an § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO eine Möglichkeit geschaffen werden, auch für nach 1995 gebaute Schiffe mit den derzeit noch zulässigen Gangbordanordnungen zu fahren.

Zu Nr. 82 vertreten wir die Meinung, dass auch bei dieser Vorschrift eine differenzierte Umsetzung ratsam ist. Im Falle der Nummern 1 und 4, empfiehlt sich für die Anordnung von Treppen wegen der gravierenden baulichen Eingriffe, die mit einer Änderung verbunden sind, eine Übergangsvorschrift von 30 bis 40 Jahren vorzusehen, die erforderlichenfalls durch die Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO gemildert werden muss. Hingegen kann die Übergangsvorschrift zu Nr. 5 entfallen. Bei den Vorgaben der Nummern 2 und 3 bitten wir, eine Übergangsvorschrift bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattests, welche mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, vorzusehen.

Zu Nr. 83 regen wir an, für § 11.06 Nr. 2 RheinSchUO eine Übergangsvorschrift von 30 bis 40 Jahren verbunden mit der Möglichkeit, Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO zu gewähren, vorzusehen. Auch hier sind gravierende schiffbauliche Eingriffe zu besorgen, die im Einzelfall eine Besitzstandswahrung erfordern.

Zu Nr. 84 erscheint es uns ebenfalls wünschenswert, nach einzelnen Nummern des § 11.07 RheinSchUO zu differenzieren. Die Anforderungen des § 11.07 Nr. 1 Satz 2 sind in Einzelfällen aufgrund von Eingriffen in die Konstruktion der Teile, die die Treppen tragen, schwierig und bedingen Härtefallregelungen im Sinne des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO, wobei allerdings die Bestimmungen zur Rutschhemmung und zu den Handläufen schneller umgesetzt werden können.

Die in § 11.07 Nr. 2 RheinSchUO vorgeschriebene Breite von Steigleitern und Wandsprossen verstehen wir als Gesamtbreite der Steigvorrichtungen, wobei auch seitlich versetzte jeweils ca. halb so breite Stufen zugelassen werden können. Soweit unsere Auffassung nicht von allen Delegationen geteilt wird, wären wir für eine kurze Mitteilung dankbar. Die Übergangsvorschriften zu § 11.07 Nr. 3 bis 5 RheinSchUO empfehlen wir bis zur nächsten Erneuerung des Schiffsattests vorzuschreiben.

Zu Nr. 86, einem Beispiel, das wir bereits in unserer ersten Stellungnahme als Argument gegen eine Modulösung angeführt hatten, schlagen wir vor, für die Nr. 1 und 2, falls sie eng ausgelegt werden sollten, den Vorschlägen der VBD Folge zu leisten (30 – 40 Jahre), für Nr. 3 jedoch keine Übergangsvorschrift mehr vorzusehen.

Zu Nr. 87 halten wir eine Übergangsfrist bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattests, welche mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, für ausreichend.

Zu Nr. 88 schlagen wir vor, § 11.11 RheinSchUO bereits mit der ersten Erneuerung des Schiffsattests nach Änderung der Vorschrift zur Pflicht zu machen, allerdings in Nr. 2 Satz 2 mit der die Ergänzung, dass alternativ auch die Möglichkeit besteht, dass die Handkurbel so abgeschirmt und geschützt ist, dass keine vorbeigehende Person gefährdet wird.

Zu Nr. 89 merken wir an, dass eine Differenzierung der Vorschrift über Krane es ermöglichen würde, einzelne Bestimmungen schon vor dem von der VBD vorgeschlagenen Termin verbindlich vorzuschreiben. Wir halten insbesondere § 11.12 Nr. 2, 3 oder 6 RheinSchUO für eine kurzfristige Umsetzung geeignet.

Zu Nr. 90 erscheint uns eine Unterscheidung nach den Schutzziele der Norm sachgerecht. Die Norm ist sicherlich für die Güterschiffahrt geschrieben worden. Sie ist für die Fahrgastschiffe missverständlich, weil es zwar an Bord von Fahrgastschiffen im Kabinendienst für die gewöhnlich an Bord lebenden Personen Wohnmöglichkeiten geben wird, jedoch nicht für alle Mitglieder der Mindestbesatzung eine Wohnung benötigt wird, wenn diesen – etwa im Tagesausflugsdienst - ein regelmäßiger Landgang ermöglicht wird. Dies vorausgesetzt halten wir unter selbstverständlicher Berücksichtigung der Nr. 3 eine kurzfristige Terminierung der Übergangsvorschrift für möglich, die etwa auf die erste Erneuerung des Schiffsattests gelegt werden kann.

Zu Nr. 91 weisen wir darauf hin, dass Härtefälle denkbar sind, in denen der Zugang zu den nicht decksgleich liegenden Wohnungen durch Treppen nur mit unzumutbaren Kosten hergestellt werden kann. Herrscht ein solcher Platzmangel vor, erscheint uns die Anwendung der N.E.U.-Regelung oder zumindest des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO sachgerecht. Wir bitten, vor einem Beschluss zur Anpassung der Übergangsvorschrift zu prüfen, ob nicht eine Anhebung der durch Treppen auszugleichenden Höhenunterschied von 30 auf 40 cm ausreichend wäre.

Zu Nr. 92 bemerken wir, dass hier eine Übergangsvorschrift von 30 bis 40 Jahren und die Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO sachgerecht erscheint.

Zu Nr. 93 ist aus Sicht des Gewerbes nach der Nutzung des Raums zu unterscheiden. Eine Trennung nach Aufenthalts- und Schlafräumen erscheint uns hier wie bei der Übergangsvorschrift Nr. 3 zu § 3.03 Nr. 2 RheinSchUO sachgerecht. Auf unsere diesbezüglichen Vorschläge in unserer Stellungnahme vom 10. Juli 2002 nehmen wir Bezug. Für Schlafräume, in denen die Gefahr einer Überraschung durch Wassereinbruch oder Brand nach der üblichen Nutzung höher als in Aufenthaltsräumen ist, können wir uns kompensierende Maßnahmen für den Fall der Nichterfüllung der Vorschrift in Form von Rauch- oder Gasmeldern vorstellen. Liegt kein Härtefall vor, der die Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO rechtfertigt, plädieren wir für eine Übergangsvorschrift bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattests, die mindestens 5 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt.

Zu Nr. 94 bemerken wir, dass diese Vorschrift eine der wenigen Bestimmungen ist, für die wir uns ein Abweichen von der bisherigen Vorschrift nicht vorstellen können. Wir sehen keine Möglichkeit, in wirtschaftlich vertretbarer Weise von der geltenden N.E.U.- Vorschrift abzuweichen. Dabei bitten wir auch zu bedenken, dass Erwägungen des Komforts der Besatzung, die von großer betriebsinterner Bedeutung sind, bei einer Reform von Übergangsvorschriften, die auf das Beibehalten des Sicherheitsniveaus auf dem Rhein abzielt, nicht wie eine Vorschrift behandelt werden kann, deren Sicherheitsgewinn für Besatzung und Schiff evident ist.

Zu Nr. 95 erscheint es uns bereits nach heutiger Praxis zweckmäßig, die vorgesehene Übergangsvorschrift kurzfristig zu terminieren. Wir schlagen die erste Erneuerung des Schiffsattests, die mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, als Übergangsvorschrift vor.

Zu den Nummern 96 und 97 schlagen wir ebenfalls die erste Erneuerung des Schiffsattests, die mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, vor. Die Übergangsvorschriften zu den Nummern 95 bis 97 stehen beispielhaft für die gute Praxis der Zentralkommission, die gute Praxis an Bord der Schiffe verbindlich zu machen.

Zu Nr. 98 ist anzumerken, dass für Fälle, in denen Schiffe keine ausreichende Belüftung aufweisen, ein mechanischer Luftausgleich herbeigeführt werden kann. Dies sollte die Verordnung gestatten. Uns stellt sich die Frage, ob durch § 12.02 Nr. 10 RheinSchUO nicht auch § 12.02 Nr. 9 RheinSchUO abgedeckt ist. Dies bitten wir zu überprüfen.

Zu Nr. 99 ist festzuhalten, dass auch die Veränderung der Abmessungen der Türen bauliche Eingriffe erfordert, die in Einzelfällen unzumutbare Kosten nach sich ziehen können. Wir schlagen daher vor, eine Übergangsvorschrift von 30 bis 40 Jahren sowie die Möglichkeit, gemäß § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO Ausnahmen zuzulassen, vorzusehen.

Zu Nr. 100 merken wir an, dass beim Zugang zu den Wohnungen dieselben Überlegungen wie beim Zugang zu den Arbeitsplätzen im Sinne der Übergangsvorschrift Nr. 82 zu § 11.05 RheinSchUO greifen. Während Änderungen an Breite und Tiefe der Treppen einen in Einzelfällen unzumutbar hohen Aufwand bedeuten können, sind die Vorgaben gemäß § 12.02 Nr. 12 c) und d) RheinSchUO kurzfristig terminierbar, so dass wir im Ergebnis für § 12.02 Nr. 12 a) und b) RheinSchUO eine Übergangsvorschrift von 30 bis 40 Jahren mit der Möglichkeit, Ausnahmen nach § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO zu gewähren, vorschlagen, während die Übergangsvorschriften zu § 12.02 Nr. 12 c) und d) RheinSchUO mit der ersten Erneuerung des Schiffsattests nach Inkrafttreten der Änderung entfallen können.

Zu Nr. 101 weisen wir darauf hin, dass wir uns dem Vorschlag der VBD anschließen können, jedoch aus bekannten Erwägungen dafür plädieren, die Übergangsvorschrift auf die erste Erneuerung des Schiffsattests, die mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, zu terminieren.

Zu Nr. 102 bitten wir zu berücksichtigen, dass der Großteil der Vorschriften zu den sanitären Einrichtungen allein dem Komfort der Besatzungen dient, der sehr wohl auch im Interesse des Schiffseigners liegt. Vor diesem Hintergrund regen wir an, eine Übergangsvorschrift von 30 bis 40 Jahren vorzusehen, die im Einzelfall sogar gemäß § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO zu verlängern ist. Letzteres ist beispielhaft an § 12.03 Nr. 3 RheinSchUO nachzuvollziehen. Es ist nämlich ohne weiteres denkbar, dass der knappe Raum an Bord von Schiffen ohne Abstriche am Komfort der Besatzung oder der Sicherheit durch eine von der Verordnung abweichenden, aber für die optimierte Raumausnutzung im Einzelfall tunliche Ausstattung genutzt werden kann. Daher sind Abweichung von den Abmessungen der Maße für die sanitären Einrichtungen in begründeten Fällen denkbar und sollten zugelassen werden.

Zu Nr. 103 ist auszuführen, dass wir uns dem Vorschlag der VBD im wesentlichen anschließen können, jedoch auch hier für eine Frist bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattests, die mindestens 3 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung erfolgt, eintreten.

Zu Nr. 104 gehen wir davon aus, dass die Änderung der RheinSchUO mit den neuen Bestimmungen für Trinkwasseranlagen nicht geändert werden sollte. Wir sind mit einer Übernahme der aktuellen Übergangsvorschriften zu § 12.05 RheinSchUO in der ab dem 1. April 2001 geltenden Fassung in den definitiven Bestand der RheinSchUO mit geänderten Übergangsvorschriften einverstanden.

Zu Nr. 106 ist darauf hinzuweisen, dass bei den sonstigen Wohnungseinrichtungen im Sinne des § 12.07 RheinSchUO eine Unterscheidung nach einzelnen Bestimmungen tunlich erscheint. Bei Nr. 1 kann es durchaus sehr viel Geld kosten, die Bettenabmessungen zu erhöhen. Diese sind manchmal ohne Eingriff in die Wohnungen nicht veränderbar. Um einen solchen Umbau der Wohnung zu vermeiden schlagen wir für Nr. 1 Satz 2 N.E.U. vor. Bei den Nummern 2 und 3 der Vorschrift ist eine Anpassung bei der ersten Erneuerung des Schiffsattests nach Inkrafttreten der Änderung denkbar.

Zu Nr. 130 bitten wir zu klären, ob die derzeit in Form einer Drei-Jahres-Verordnung geltende Vorschrift nur für Fahrzeuge gilt, die nicht nur gelegentlich andere Fahrzeuge schieben, oder ob dies für alle Fahrzeuge gelten soll. Nach Abschluss dieser Klärung geben wir gern unsere Stellungnahme ab.

Zu Nr. 131 schlagen wir schließlich eine Übergangsvorschrift von 30 bis 40 Jahren vor.

2. Abschließende Bemerkungen

Gestatten Sie uns, sehr geehrter Herr Chefsingenieur, noch zwei abschließende Bemerkungen zu der in dieser Stellungnahme erstmals und sparsam angeregten Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO und zu der zentralen Frage der Information der Schifffahrt über die anstehende Reform der Übergangsvorschriften:

a) Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO

Bei verschiedenen Vorschriften, deren vorgezogene Umsetzung Auswirkungen auf schiffbauliche Vorgaben hat oder deren Umsetzung eine evidente wirtschaftliche Härte für den Schiffseigner bedeuten würde, schlagen wir die Anwendung des Rechtsgedankens des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO in der derzeit geltenden Fas-

sung vor. Um eine einheitliche Anwendung der Gewährung von Ausnahmen sicherzustellen, plädieren wir dafür, dass diese Vorschrift entsprechend der Gleichwertigkeiten im Sinne des ADNR nur aufgrund eines Beschlusses der Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung Anwendung finden kann. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Anwendung dieser Vorschriften im Rahmen der zukünftigen EU-Richtlinie, zum Teil durch Staaten die nicht Mitglied der ZKR oder gar der heutigen EU sind, und bei denen es keine gemeinsame Kultur der SUK'en, wie zur Zeit im Rheinstromgebiet, vorhanden ist, wichtig. Bei der Anwendung des § 24.04 Nr. 4 RheinSchUO stehen wir als Verbände der internationalen Schifffahrt den zuständigen Behörden selbstverständlich gern beratend zur Seite.

b) Information der Schifffahrt über die Änderungen der RheinSchUO

Bei den Beratungen wurde für uns deutlich, dass jedes Schiff unterschiedliche Übergangsbestimmungen in Anspruch nimmt und auch in Zukunft noch in Anspruch nehmen kann, ohne dass der Schiffseigner in der Praxis weiß, welche Übergangsbestimmung er in Anspruch nimmt und nach der Reform der Übergangsbestimmungen in der RheinSchUO noch in Anspruch nehmen kann. Dazu kommt, dass nach unseren Vorschlägen eine Vielzahl von alternativen Möglichkeiten besteht, eine Übergangsvorschrift weiterhin zu nutzen, wenn adäquate Ersatzmaßnahmen ergriffen werden. Zudem sind verschiedene Übergangsvorschriften auf einen Zeitpunkt konzentriert, der nach unseren Vorschlägen häufig mit der Erneuerung des Schiffsattests zusammenfällt, nach den Vorschlägen der VBD in Jahresschritten vielfach zusammenfällt und somit Kosten zu einem vorgegebenen Datum entstehen. Aus dieser Überlegung leiten wir eine grundlegende Erkenntnis ab:

Die Information des Schiffseigners, welche Änderungen an seinem Fahrzeug nach einem Beschluss zur Reform der Übergangsvorschriften anstehen, ist von existentieller wirtschaftlicher Bedeutung. Der Schiffseigner muss Planungs- und Investitionssicherheit haben, um die Zukunft seines Fahrzeugs und damit häufig seines Betriebs, zu planen. Hier sind wir als internationale Verbände der gewerblichen Schifffahrt und unsere angeschlossenen nationalen Binnenschifffahrtsverbände in der Pflicht zur umfassenden Information.

Die allgemeine und vor allem die konkrete Information über anstehende Änderungen durch die Verwaltung ist aber von noch größerer Bedeutung. Dabei begrüßen wir es, dass die ZKR selbst und die angehörenden Staaten zunehmend innovative und zeitgemäße Wege der Information beschreiten. Alle zur Verfügung stehenden Wege zur Information des Gewerbetreibenden über die Reform der Übergangsvorschriften sollten genutzt werden. Wir appellieren daher, sehr geehrter Herr Orlovius, eindringlich an die Delegationen und die Untersuchungskommissionen, die ihnen zu Gebote stehenden Möglichkeiten der allgemeinen und konkreten Information der Schifffahrt über auslaufende Übergangsvorschriften zu nutzen. Wir plädieren namentlich für einen Statusbericht der jeweilige Untersuchungskommission, welche ein Schiffsattest ausgestellt hat an den entsprechenden Schiffseigner, welche Übergangsvorschriften er in Anspruch nimmt mit der Angabe, welche eventuellen früheren Bestimmungen er anzuwenden hat, und wann diese Übergangsvorschriften nach den geänderten Bestimmungen auslaufen bzw. welchen Spielraum die Verordnung vorsieht, um die Schutzziele der geänderten Bestimmungen ebenfalls zu erreichen.

Dies sollte auf schriftlichem Wege und rechtzeitig im Vorfeld einer Verlängerung eines Schiffsattests erfolgen, um die Möglichkeit zur sinnvollen Kombination von baulichen Veränderungen zu geben. Wir bitten, schon vor einem Beschluss über die Verkürzung von Übergangsbestimmungen zu prüfen, ob nicht bereits jetzt Dienstleistungen durch die Untersuchungskommissionen erbracht werden können, die nachrichtlich einen Überblick über die vom jeweiligen Schiff in Anspruch genommenen Übergangsvorschriften geben. Nach unserem Dafürhalten wäre ein solches Informationsschreiben auch ein Mittel, das Sicherheitsniveau auf dem Rhein zu heben, indem das Bewusstsein über die Inanspruchnahme einer befristeten oder zu befristenden Übergangsvorschrift geschärft wird. Vor Abschluss der Arbeiten in der ZKR sollte jedoch bei zu befristenden Übergangsvorschriften noch keine zeitliche Festlegung erfolgen.

Wir wären Ihnen dankbar, sehr geehrter Herr Orlovius, wenn Sie unsere Stellungnahme an die Mitglieder der Arbeitsgruppe und an VBD weiterleiten könnten. Einer weiteren gemeinsamen Erörterung der Angelegenheit sehen wir gern entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. G. Criqui

gez. J. Conings