

Inhalt

EINLEITUNG	2
Auftrag	2
Ansatz	2
Aufbau des Berichts	2
KAPITEL 1: VORSCHRIFTEN ZUR ZERTIFIZIERUNG VON BINNENSCHIFFEN	3
KAPITEL 2: AUFBAU DES ZERTIFIZIERUNGSSYSTEMS	6
Allgemeines	6
Inspektion für Umwelt und Transport (ILT)	7
Aufbau der Inspektion für Umwelt und Transport	8
Anerkannte Einrichtungen	9
Niederländischer Akkreditierungsrat	9
Zusammenarbeit	10
KAPITEL 3: VORGEHENSWEISE BEI DER BEANTRAGUNG VON ZEUGNISSEN	11
Allgemeines	11
KAPITEL 4: DER FALL ZANDER	12
Zertifizierung des Arbeitsboots Zander	12
KAPITEL 5: SCHLUSSFOLGERUNGEN	13
ANHANG 1: Verlauf der Aufgabenübertragung und Aufsicht	14
ANHANG 2: Systembasierte Aufsicht und Zusammenarbeit	17
ANHANG 3: Binnenwasserstraßen	19
ANHANG 4: Vorschriften für Inspektionszeugnisse	21
Binnenwasserstraßengesetz	21
Binnenwasserstraßenverordnung	22
Binnenwasserstraßenvorschriften	23
Revidierte Rheinschifffahrtsakte	24

NIEDERLÄNDISCHER ZERTIFIZIERUNGSPROZESS FÜR BINNENSCHIFFE

EINLEITUNG

Auftrag

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hat den niederländische Untersuchungsrat für Sicherheit (Onderzoeksraad voor Veiligheid) darum gebeten, den niederländischen Zertifizierungsprozess für Binnenschiffe darzulegen. Auf der Grundlage dieser Anfrage wurde die folgende zentrale Frage formuliert:

Wie sieht die Struktur des Zertifizierungsprozesses für Binnenschiffe in den Niederlanden aus?

Am 24. November 2014 wurde der niederländische Untersuchungsrat für Sicherheit von der BSU darüber informiert, dass das schwimmende Arbeitsboot Zander um etwa 8:00 Uhr in der Nähe der deutschen Insel Norderney in der Nordsee gesunken sei. Die Zander war via Nord-Ostsee-Kanal unterwegs vom dänischen Kopenhagen in die Niederlande. Die Zander verfügte über ein niederländisches temporäres Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt. Die Inspektion zur Erlangung dieses Zeugnisses erfolgte in Dänemark durch eine anerkannte niederländische Einrichtung. Gemäß dem Gemeinschaftszeugnis war das Schiff nicht zur Hochseefahrt berechtigt. Dänemark verfügt über keine Binnenwasserwege, sodass die Zander nicht als Binnenschiff aus eigener Kraft in die Niederlande navigieren konnte.

Da die Zander mit zwei Besatzungsmitgliedern an Bord in deutschen Hoheitsgewässern gesunken ist, führt die BSU eine Untersuchung zur Aufklärung dieses schweren Schiffsunglücks durch. In Absprache mit der BSU wurde beschlossen, dass der niederländische Untersuchungsrat für Sicherheit eine unterstützende Rolle bei dieser Untersuchung einnimmt. Die BSU ist für die Untersuchung sowie die Erstellung des Abschlussberichts zuständig.

Ansatz

Die Informationen, die zur Erstellung dieses Dokuments herangezogen wurden, stammen aus Gesprächen mit Mitarbeitern der niederländischen Inspektion für Umwelt und Transport (ILT), d. h. die anerkannte Einrichtung, die seinerzeit die Inspektion der Zander durchgeführt und ein Gemeinschaftszeugnis ausgestellt hat, sowie aus Gesprächen mit dem möglichen niederländischen Eigentümer des Arbeitsboots. Ferner wurden relevante Gesetze und Vorschriften konsultiert.

Die Antwort auf die hier thematisierte zentrale Frage bezieht sich auf den Vorfall in Verbindung mit der Zander und kann nicht unmittelbar auf andere Binnenschiffe übertragen werden. Hierfür wäre eine umfassendere, weiter reichende und breiter angelegte Untersuchung erforderlich.

Aufbau des Berichts

Die zentrale Fragestellung hat vier Aspekte hervorgebracht, aus der sich die Struktur des Berichts ergibt. Im ersten Kapitel werden Gesetzgebung und Vorschriften für die Zertifizierung von Binnenschiffen beschrieben. Im zweiten Kapitel werden der Aufbau des Zertifizierungssystems und die verschiedenen beteiligten Stellen beschrieben. Im dritten Kapitel wird die Vorgehensweise für die Beantragung eines Zertifikats umrissen. Das vierte Kapitel enthält eine Analyse der Zertifizierung der Zander. Schließlich werden Schlussfolgerungen formuliert, die von der BSU in ihrem Abschlussbericht verwendet werden können. Die vier Anhänge veranschaulichen den Ablauf des Zertifizierungsprozesses und liefern zusätzliche Informationen zu den Wasserstraßen in den Niederlanden sowie zu den geltenden Gesetzen und Vorschriften.

KAPITEL 1: VORSCHRIFTEN ZUR ZERTIFIZIERUNG VON BINNENSCHIFFEN¹

Am 30. Dezember 2008 trat die Europäische Richtlinie 2006/87/EG in Kraft. Ziel dieser Vorschriften ist die Festlegung harmonisierter Bedingungen, unter denen in allen Mitgliedstaaten technische Zeugnisse für Binnenschiffe ausgestellt werden können. Die Umsetzung der Europäischen Richtlinie erfolgte in den Niederlanden am 01. Juli 2009 bei gleichzeitiger Ersetzung des vorherigen Binnenwasserstraßengesetzes. Das Binnenwasserstraßengesetz sieht vor, dass Schiffe auf Binnenwasserstraßen über ein gültiges Zeugnis verfügen müssen und nur in Einklang mit der im Zeugnis angegebenen Art und Weise betrieben werden dürfen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes ist die Mitführung eines Zeugnisses u.a. für die folgenden Fahrzeuge verpflichtend:

- alle Schiffe mit einer Länge ab 20 m
- alle Schiffe, deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang mehr als 100 m³ beträgt (ggf. also auch Schiffe unter 20 m Länge)
- alle Schlepper und Schubschiffe, unabhängig von ihrer Länge
- alle Fahrgastschiffe (für die Beförderung von mehr als 12 Passagieren)
- schwimmendes Gerät

Der Besitzer des Schiffes entscheidet eigenständig über die Nutzung des Schiffes. Dementsprechend ergeben sich bestimmte Anforderungen, die das Schiff erfüllen muss. Die Europäische Richtlinie 2006/87/EG enthält eine Liste der technischen Anforderungen für die folgenden Schiffstypen:

- Frachter
- Fahrgastschiffe
- Segelfahrgastschiffe
- Schlepp- oder Schubboote
- Fahrzeuge, die geeignet sind, andere Schiffe über 20 m Länge zu schieben oder anzutreiben
- schwimmendes Gerät
- Baustellenfahrzeuge
- historische Schiffe
- Freizeitfahrzeuge

Ändert sich die Nutzung eines Schiffes, müssen die für die neue Funktion maßgeblichen Anforderungen erfüllt werden.

Die Zone gibt den Navigationsbereich an. Sie gilt für die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) und die EU-Richtlinie. Die Binnenwasserstraßen wurden von der Wirtschaftskommission der EU in Zonen unterteilt. Die Einteilung in Zonen basiert auf einem Mindestwert und einem Höchstwert für die definierte spezifische Wellenhöhe. Die Zonenklassifizierung ist der ausschlaggebende Faktor, etwa für die Richtlinien hinsichtlich der Ausrüstungsanforderungen, die für ein Fahrzeug gelten. Folgende Standards gelten für die verschiedenen Zonen:

- Zone 0: Wellenhöhe > 2 m
- Zone 1: Wellenhöhe zwischen 1,2 m und 2,0 m
- Zone 2: Wellenhöhe zwischen 0,6 m und 1,2 m
- Zone 3: Wellenhöhe bis 0,6 m
- Zone 4: Keine feststellbare Wellenhöhe

Anhang 3 zeigt die niederländischen Binnenwasserstraßen nach Zonen.

¹ Die einschlägigen Vorschriften sind in Anhang 4 enthalten.

In den Niederlanden müssen alle Schiffe auf den Binnenwasserstraßen ein gültiges Zeugnis mitführen. Ein Binnenschiff ist ein nicht seetüchtiges Schiff, das Güter und Personen auf Binnenwasserstraßen (wie Flüsse und Kanäle) transportiert. Die Nutzung eines Binnenschiffs, dessen Zustand, Nutzung und Ausrüstung nicht den im Zeugnis aufgeführten Angaben entsprechen, ist untersagt. Ein Zeugnis wird dann ausgestellt, wenn das Binnenschiff der nationalen und internationalen Gesetzgebung in Bezug auf Sicherheit, Umwelt und Einsatzbedingungen entspricht. Das Zeugnis enthält die Vorschriften, die bei der Nutzung des Binnenschiffs eingehalten werden müssen, sowie etwaig zulässige Abweichungen und zu ergreifende Maßnahmen, unter Angabe der Binnenwasserstraßen und des Zeitraums, für die sie gelten. Die wichtigste technische Gesetzesgrundlage für Binnenschiffe besteht aus der Europäischen Richtlinie 2006/87/EG, den allgemeinen technischen Anforderungen für Fahrzeuge, dem ADN(R)², sowie den spezifischen Anforderungen für den Transport von Gefahrgut.

Bislang stellt die Koexistenz unterschiedlicher nationaler und internationaler Vorschriften ein Hindernis für die Forderung nach gegenseitiger Anerkennung nationaler technischer Zeugnisse für Binnenschiffe, ohne zusätzliche Inspektion ausländischer Fahrzeuge, dar. Aus diesem Grund wurden die Bestimmungen in den Vorschriften für Schifffahrtsinspektionen auf dem Rhein in die 1982 von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) genehmigte Version übernommen. Die Bedingungen und technischen Vorschriften für die Ausstellung von Zeugnissen für Binnenschiffe auf der Grundlage von Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte selbst wurden seither regelmäßig überarbeitet. Bei einem der Gespräche mit der ILT wurde in der Tat angemerkt, dass es einige Zeit dauern würde, ehe ein Mitarbeiter erfahren genug sei, um die Verknüpfungen zwischen den unterschiedlichen Vorschriften tatsächlich nachzuvollziehen.

Die Festlegung des Inhalts der technischen Vorschriften für das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Gemeinschaft dient der Harmonisierung auf europäischer Ebene. Zielsetzung ist es nach wie vor, die Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe auf allen Wasserstraßen der Gemeinschaft für anwendbar zu erklären. Dies gilt auch in Bezug auf gleiche Bedingungen für die Ausstellung zusätzlicher Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe durch die Mitgliedstaaten für die Navigation auf Wasserstraßen der Zone 1 und 2 (Flussmündungen) sowie für die Navigation auf Wasserstraßen der Zone 4. Dies ist bislang noch nicht der Fall.

Zusätzlich zum Binnenwasserstraßengesetz, das für alle niederländischen Gewässer gilt, gibt es noch die Binnenwasserstraßenverordnung. Diese enthält ausführlichere Informationen zu den Zeugnissen für die verschiedenen Schiffstypen. Die Binnenwasserstraßenvorschriften enthalten technische Anforderungen. Die Zertifizierung erfolgt nach Maßgabe des Binnenwasserstraßengesetzes und insbesondere der RosR.

Die Binnenwasserstraßenvorschrift ermöglicht es, ein zusätzliches Zeugnis für ein Fahrzeug auszustellen, das bereits über ein Zeugnis auf der Grundlage der Revidierten Rheinschifffahrtsakte verfügt, wenn andere (d. h. weniger strikte) Anforderungen für die Navigation auf Binnenwasserstraßen für die Zonen 2, 3 oder 4 gelten, als die für die Navigation auf den internationalen Rheinabschnitten. Dies gilt beispielsweise für Schiffe, die innerhalb der Niederlande zum Antreiben größerer Formationen berechtigt sind, als dies gemäß dem Zeugnis für den Rhein zulässig wäre.

Der Eigner ist verpflichtet, der Regierung etwaige Schäden und deren Reparatur, Umbauten oder andere grundlegende Veränderungen sowie Eigentumswechsel anzuzeigen.

Sollte im Laufe einer Inspektion festgestellt werden, dass die Nutzung eines Fahrzeugs ein Sicherheitsrisiko für den Schiffsverkehr oder die Umwelt darstellt, kann das Zeugnis für das Fahrzeug eingezogen werden, und das Fahrzeug ist nicht zur Weiterfahrt berechtigt. In einem solchen Fall muss

² ADNR ist die Abkürzung der französischen Bezeichnung für das Europäische Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein: „Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin“. Das ADNR wird derzeit in Verbindung mit dem Transport auf allen europäischen Binnenwasserstraßen verwendet.

das Fahrzeug an einen vorgegebenen Standort transportiert und dort verankert werden, bis die Gründe, die zur Stilllegung geführt haben, nach Einschätzung der Regierung behoben wurden.

Basierend auf der Europäischen Richtlinie muss ein niederländisches Binnenschiff über ein Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt oder über ein Inspektionszeugnis nach der Revidierten Rheinschifffahrtsakte verfügen, um auf europäischen Binnenwasserstraßen navigieren zu dürfen. Ein Fahrzeug, das im Besitz dieser Zeugnisse ist, darf alle Binnenwasserstraßen der Zonen 2, 3 und 4 befahren. Innerhalb der Niederlande gelten die Vorschriften für die Inspektion von Schiffen auf dem Rhein (RosR) für den Rhein, die Waal und die Lek (von Krimpen oder Gorinchem nach Basel) sowie für den Pannerdensch-Kanal. Diese Gewässer sind der Zone R zugeordnet. Fahrzeuge, die zur Navigation auf dem Rhein berechtigt sind, erhalten ein Inspektionszeugnis (Certificate of Inspection – Col) für den Rhein. Es besteht daher keine Verpflichtung, das Rhein-Navigationszeugnis gegen ein Gemeinschaftszeugnis auszutauschen. Die Richtlinie bietet den Mitgliedstaaten jedoch durchaus die Möglichkeit, zusätzliche Anforderungen für die Zonen 1 und 2 aufzuerlegen sowie freizügigere Anforderungen für die Zonen 3 und 4. Um anzuzeigen, dass ein Fahrzeug diese zusätzlichen oder weniger strengen Anforderungen in Anspruch nimmt, muss das betreffende Fahrzeug über ein zusätzliches Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt verfügen. Dies gilt auch für Fahrzeuge mit einem Navigationszeugnis für den Rhein.

Artikel 3.9 der Binnenwasserstraßenvorschrift bezieht sich auf folgende Zeugnisse:

- Inspektionszeugnis (Col)(RosR1995)
- Vorläufiges Inspektionszeugnis
- Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt (CBB)
- Vorläufiges Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt
- Zusätzliche Zeugnisse

Artikel 8 der Binnenwasserstraßenverordnung stellt die oben genannten Zeugnisse auf gleiche Ebene (das Inspektionszeugnis ist gleichwertig mit dem Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt und das vorläufige Inspektionszeugnis ist gleichwertig mit dem vorläufigen Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt). Der Schiffseigner kann nach eigenem Ermessen entscheiden, ob er ein Col oder ein CBB der ILT über eine anerkannte Einrichtung erlangen möchte. Häufig wird nach einer Schiffsbesichtigung zunächst ein vorläufiges Zeugnis ausgestellt. Dieses gilt für maximal drei Monate.

Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte überträgt der ZKR die Zuständigkeit für die Festlegung der Regeln. Diese Stelle unterstützt die RosR, d. h. wenn ein Fahrzeug gemäß RosR zertifiziert ist, entspricht dies einem Col für den Rhein. Dadurch wird die EU-Richtlinie effektiv zwar umgangen, was jedoch zulässig ist, da sowohl die EU-Richtlinie als auch die RosR anerkannt werden. Siehe hierzu beispielsweise Punkt 3.19 der Vorschriften.

Die Koexistenz unterschiedlicher nationaler und internationaler Vorschriften stellt ein Hindernis bei der Forderung nach gegenseitiger Anerkennung nationaler technischer Zeugnisse für Binnenschiffe dar.

Es bedarf mehrjähriger Erfahrung, um die Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Vorschriften nachvollziehen zu können.

KAPITEL 2: AUFBAU DES ZERTIFIZIERUNGSSYSTEMS

Allgemeines

2006 hat die niederländische Regierung das Programm „Inspektionsreform“ auf den Weg gebracht (siehe Anhang 2), dessen Ziel der Abbau des Aufsichtsaufwands für die Industrie sowie die Förderung effektiverer und effizienterer Arbeitsverfahren ist. Dem wird auch in der Aufsicht durch die niederländische Inspektion für Umwelt und Transport (ILT) im Bereich Binnenschifffahrt Rechnung getragen. Es wurden diverse Ziele für die Zusammenarbeit zwischen den in die Aufsicht der Binnenschifffahrt eingebunden Regierungsstellen formuliert. Diese beziehen sich auf die Selektivität der Aufsicht, Professionalität, Organisation, Kommunikation und die anwendbaren Regeln.³

Die erforderlichen Untersuchungen und Inspektionen sowie die Ausstellung der Zeugnisse erfolgt durch Klassifizierungsgesellschaften und Inspektionsstellen, die zusammengefasst als *anerkannte Einrichtungen* bezeichnet werden. Schiffseigner können sich jederzeit an eine anerkannte Einrichtung wenden, um ein Zeugnis für ihr Binnenschiff zu beantragen, zu ersetzen oder zu verlängern. Die ILT ist weiterhin abschließend für die Inspektion von Binnenschiffen gemäß Binnenwasserstraßengesetz sowie für die Ausstellung von Zeugnissen für die Binnenschifffahrt zuständig. Die ILT nimmt Durchsetzungsaufgaben wahr und beaufsichtigt – durch Audits bei den anerkannten Einrichtungen sowie im Rahmen von Vor-Ort-Prüfungen auf Binnenschiffen – die Qualität des Zertifizierungsprozesses. In einer Vereinbarung mit den anerkannten Einrichtungen wurde die Methode zur Ausstellung von Zeugnissen im Namen des Ministers für Infrastruktur und Umwelt (I&M) festgelegt, ebenso wie das Verfahren für den Informationsaustausch zwischen den anerkannten Einrichtungen und der ILT sowie die Regelung der Aufsicht der anerkannten Einrichtungen. Die ILT ist darüber hinaus zuständig für die Auslegung der Gesetzgebung und die Formulierung von Empfehlungen und Ausnahmeregelungen.

Nachfolgend eine kurze Beschreibung der Parteien, die in die Zertifizierung von Binnenschiffen eingebunden sind. Die Beziehungen zwischen diesen Parteien sind in Abbildung 1 dargestellt.

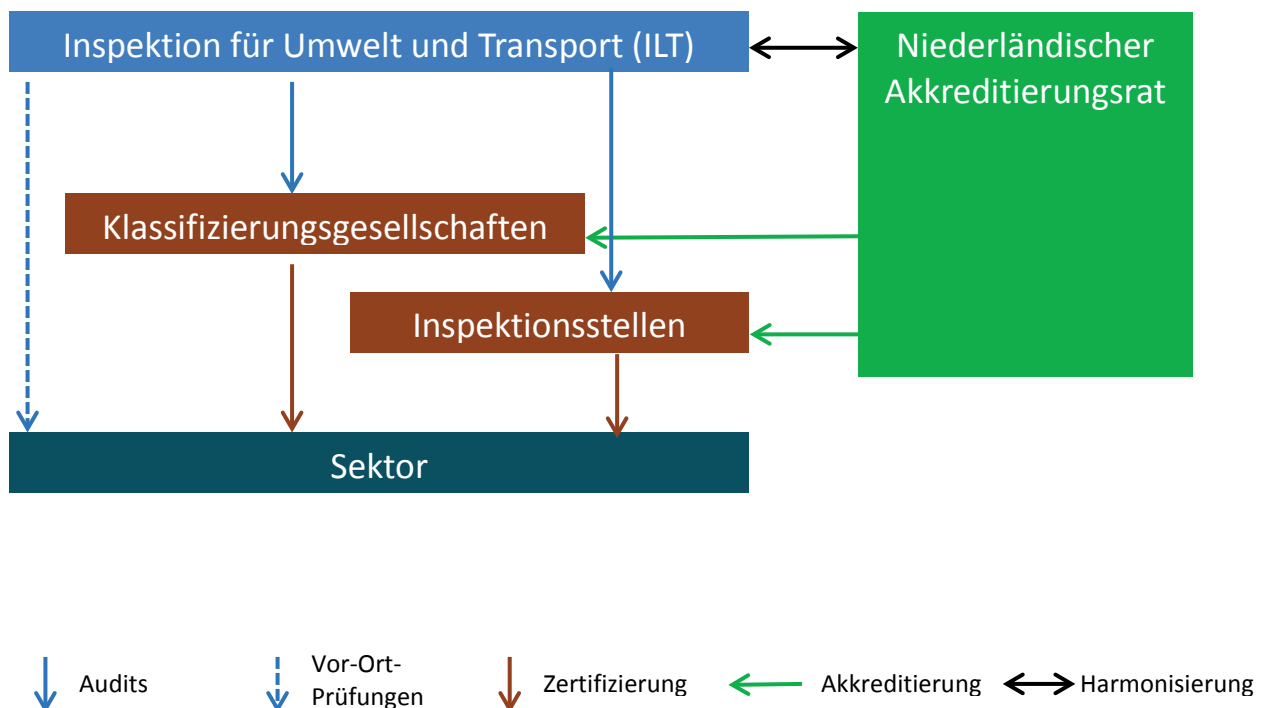


Abbildung 1: Grafische Darstellung der Aufsicht von Binnenschiffen⁴

³ Siehe Anhang 2 und <http://www.inspectieloket.nl/domeinen/binnenvaart/doelen/>.

⁴ Abgeleitet aus dem Visionsdokument „Supervision of inland navigation – Part 1: task transfer certification and measurement“ (Aufsicht der Binnenschifffahrt – Teil 1: Übertragung der Zertifizierungs- und Vermessungsaufgaben) (Inspectie Verkeer en Waterstaat, November 2007)

Inspektion für Umwelt und Transport (ILT)

Die Aufgabe der ILT besteht darin, dafür zu sorgen, das Unternehmen, Organisationen und Regierungsbehörden die Gesetze und Vorschriften in Bezug auf eine (nachhaltige) Umwelt und technische Sicherheit einhalten. Das Spektrum der Tätigkeiten der ILT umfasst die Bereiche Abfall, Industrie und Wirtschaft, Wohnungsbau, Wasser und Produkte ebenso wie Schienen- und Straßenverkehr, Schifffahrt und Luftfahrt.

Die Vorschriften gelten für alle Unternehmen, Organisationen und Regierungsbehörden, die innerhalb der Lieferkette dieser Sektoren tätig sind. Die Inspektion schreibt Anforderungen für betriebliche Verfahren, Zulassung, Verkehr, Fertigung, Handel, Nutzung und Entsorgung von (Abfall-) Substanzen und Produkten, die Wasser- und Bodenqualität, Raumplanung und Bauwesen mit Blick auf den Energieverbrauch vor. Die Vorschriften sehen außerdem Sicherheitsanforderungen für (Schienen-) Infrastruktur und Luftraum vor, für den Zustand von Zügen, Fahrzeugen, Schiffen und Flugzeugen, für Fahrer und Besatzungsmitglieder sowie für die Lagerung, Verteilung und Beförderung von Gefahrgut. In einigen Gebieten nimmt die Inspektion außerdem die administrative Aufsicht der Provinzen wahr.

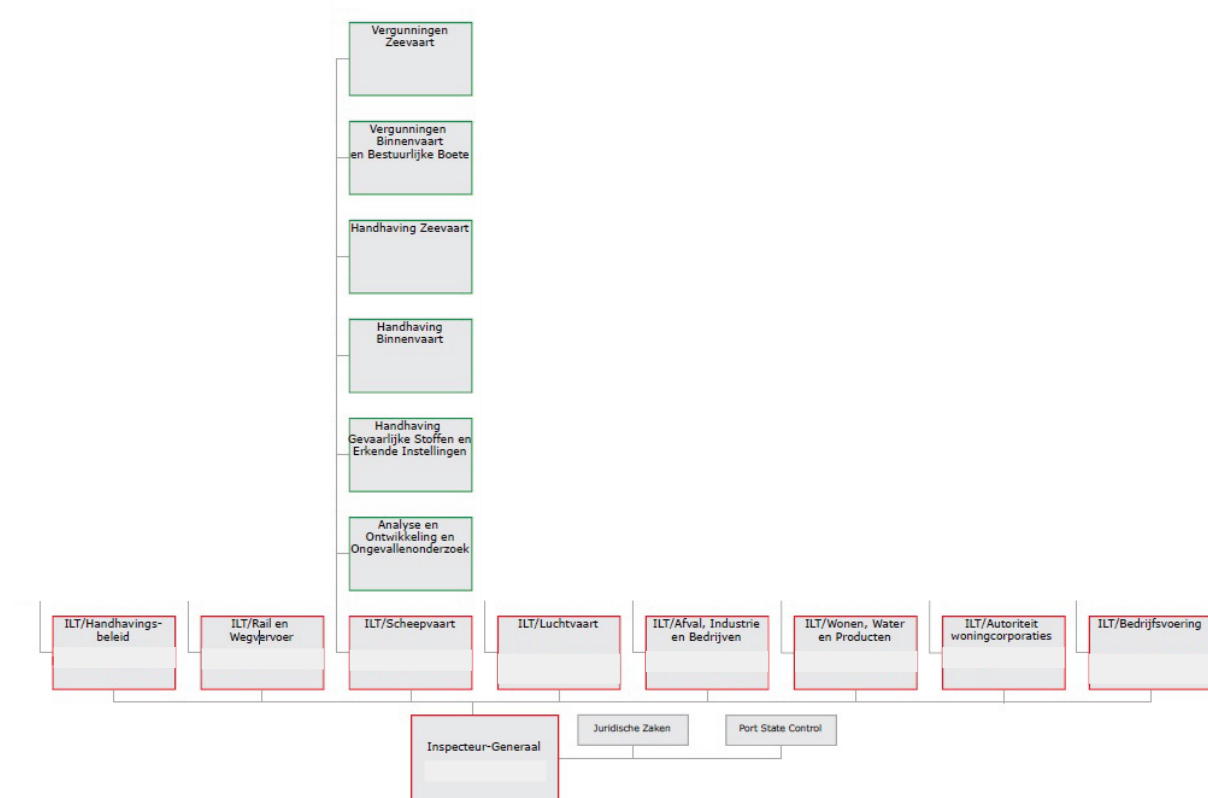


Abb. 2: Organigramm der Inspektion für Umwelt und Transport, Bereich Schifffahrt¹

Die ILT Binnenwasserstraßen selbst zertifiziert keine Schiffe mehr. Diese Aufgabe wurde an die Klassifizierungsgesellschaften Lloyds Register, Germanischer Lloyds (oder DNV GL), Bureau Veritas sowie an die Inspektionsstellen Register Holland und die niederländische Gesellschaft für die Inspektion von Binnenschiffen (NBKB) übertragen. Die Aufgabe der ILT ist es, die EU-Gesetzgebung und -Vorschriften so zu „übersetzen“, dass sie innerhalb der Niederlande Anwendung finden. Die ILT ist ferner zuständig für die Aufsicht der Umsetzung der Mandatsentscheidungen⁵, Vereinbarungen und niederländischen Gesetzgebung in Bezug auf die Wahrnehmung der Aufgaben durch die anerkannten Einrichtungen.

⁵ Vereinbarung, in der ein mandatiertes Transfer formalisiert ist. Ein Mandat ist die Befugnis, für eine andere Partei zu handeln, jedoch ohne Übernahme der zugehörigen Verantwortlichkeiten. Bei einem Mandat werden keine Befugnisse übertragen.

Ist ein Skipper/Eigner nicht mit den Maßnahmen der anerkannten Einrichtung einverstanden, kann er Beschwerde bei der anerkannten Einrichtung einlegen. Führt dies nicht zum Ziel, kann die ILT zur Schlichtung angerufen werden. Die anerkannte Einrichtung kann sich ebenfalls an die ILT wenden. Quartalsmäßig finden zudem Zertifizierungsberatungen zwischen der ILT und den anerkannten Einrichtungen statt, in deren Rahmen allgemeine Themen und Auslegungsfragen erörtert werden können.

Aufbau der Inspektion für Umwelt und Transport

In Reaktion auf das Programm „Inspektionsreform“ hat sich die ILT in den vergangenen zwei Jahren mit der Übertragung und Umgestaltung von Aufsichtsaufgaben befasst. Diese Umgestaltung betrifft die Auslagerung verschiedener Tätigkeiten an die anerkannten Einrichtungen.

Innerhalb der ILT stellt sich diese Übertragung von Aufgaben als Wechsel von der Aufsicht technischer Inhalte zu einer systembasierten Aufsicht der anerkannten Einrichtungen dar. Die Aufsicht wird von der Abteilung für Gefahrgut und anerkannte Einrichtungen/Aufsicht anerkannter Einrichtungen (HGSEI/TEI) in Form einer sekundären Aufsicht und Inspektion einzelner Objekte durchgeführt. Ziel der Aufsicht ist die Sicherstellung der Betriebsverfahren der anerkannten Einrichtungen, um zu gewährleisten, dass die Zeugnisse ordnungsgemäß von diesen anerkannten Einrichtungen verarbeitet und ausgestellt werden. Aufsichtsaufgaben, die sich aus den Mandatsverträgen und/oder Vereinbarungen zwischen den anerkannten Einrichtungen und der ILT ergaben, waren lediglich juristisch untermauert; mangels praktischer Standards war es für die Inspektion kaum oder gar nicht möglich, diese zu beurteilen. Diese Verträge wurden in (ergebnisbezogene) Produkte „umgewandelt“, sodass es der ILT möglich war, die Vereinbarungen mit den anerkannten Einrichtungen zu überprüfen. Dabei handelt es sich um eine administrative Tätigkeit, die in Form von Vor-Ort-Prüfungen an Bord und Standortaudits bei den anerkannten Einrichtungen durchgeführt wird. Die Mitarbeiter der Abteilung TEI unterstützen außerdem andere Abteilungen innerhalb der ILT.

Die einzelnen anerkannten Einrichtungen sind nicht immer berechtigt, alle Typen von Binnenschiffen zu zertifizieren. Der Umfang der Berechtigung ergibt sich aus dem jeweiligen Vertrag mit der ILT. Die ILT führt keine aktive Überwachung zur Sicherstellung der Ordnungsmäßigkeit durch. Theoretisch gibt es keine Hindernisse, die eine anerkannte Einrichtung davon abhalten könnten, Schiffe außerhalb ihres Mandats zu zertifizieren. Die Bestimmungen zur Auflösung eines Vertrags mit einer anerkannten Einrichtung sind im Vertrag mit der anerkannten Einrichtung festgelegt. Ob ein Vertrag tatsächlich aufgelöst werden würde, ist innerhalb der ILT fragwürdig, da es innerhalb des Sektors der Binnenschifffahrt keine Marktmechanismen gibt, die zwischen den Klassifizierungsgesellschaften und den Inspektionsstellen zur Anwendung kommen.

Die Abteilung für Zulassungen und Verwaltungsgeldbußen besteht aus einigen wenigen Mitarbeitern, die für eine große Anzahl von Schiffen und eine Vielzahl von Aufgaben zuständig sind, die auf fragmentierter Basis durchgeführt werden. Dies hat zu einer internen Verteilung geführt, bei der jeder Mitarbeiter ein eigenes Fachgebiet wahrnimmt. Die meisten Kontakte mit den anerkannten Einrichtungen erfolgen über den Abteilungsadministrator.

Theoretisch ist es möglich, dass ein Zeugnis für ein Schiff ausgestellt wird, obwohl keine tatsächliche Grundlage hierfür gegeben ist. So können anerkannte Einrichtungen etwa aufgrund von IT-Problemen den Status eines Schiffs nicht online in Echtzeit überprüfen. Es wird dann von einem Eilverfahren Gebrauch gemacht, das es der anerkannten Einrichtung ermöglicht, dennoch ein Zeugnis auszustellen. Diese Informationen werden dann zu einem späteren Zeitpunkt online gestellt. Es kann zwar eine nachträgliche Inspektion durchgeführt werden, allerdings ist die IT-Struktur hierfür weder benutzerfreundlich noch effizient. Andererseits ist es nicht wünschenswert, dass Schiffe aufgrund der Nichtausstellung eines Zeugnisses zu lange ankern müssen. Dieser wirtschaftliche Druck kann ebenfalls dazu führen, dass für das Schiff ein (vorläufiges) Zeugnis mittels Eilverfahren ausgestellt wird, wenngleich das Schiff aus Sicherheitsperspektive dazu eigentlich nicht berechtigt ist.

Anerkannte Einrichtungen

Anerkannte Einrichtungen ist der Sammelbegriff für Klassifizierungsgesellschaften und Inspektionsstellen. Die anerkannten Einrichtungen müssen den Gesetzen und Vorschriften der EU entsprechen, um als solche agieren zu können.

Es gibt drei Klassifizierungsgesellschaften, die als anerkannte Einrichtungen gelten und befugt sind, die technische Inspektion von Binnenschiffen durchzuführen und bei entsprechender Freigabe die Ausstellung des Zeugnisses vorzunehmen. Dabei handelt es sich um Bureau Veritas, Lloyd's Register und DNV-GL. Diese Organisationen führen weltweit Inspektionen für die Schifffahrt durch und gelten als Autoritäten auf dem Gebiet. Eigner neu gebauter Schiffsrümpfe über 45 Meter und Eigner von Schiffen, die nach anwendbarer Gesetzgebung einer Inspektion durch die Klassifizierungsgesellschaft unterliegen, dürfen ihren Antrag nur bei einer dieser Klassifizierungsgesellschaften einreichen.

Inspektionsstellen unterliegen gewissen Einschränkungen hinsichtlich Aufgaben und Schiffstypen.⁶ Derzeit gibt es zwei ernannte Inspektionsstellen: Stichting Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) und Register Holland⁷. Die Stichting NBKB verfügt über keine eigenen Inspektoren. Daher führen 34 von der ILT zugelassene Experten und Gutachterfirmen unter der Weisung und Verantwortung der NBKB Inspektionen sowie Vermessungstätigkeiten an Schiffsrümpfen, einschließlich Stärkemessungen, durch.

Der Skipper/Eigner ist für die Einhaltung sämtlicher von der ILT „übersetzten“ Vorschriften sowie für die Information der jeweiligen anerkannten Einrichtung verantwortlich. Der Skipper/Eigner kann gegebenenfalls im Rahmen einer Zeugnisprüfung von der anerkannten Einrichtung auf den Ablauf eines Zeugnisses hingewiesen werden. Ist ein Skipper/Eigner im Besitz eines abgelaufenen Teilezeugnisses, ist dies kein Hindernis für die Durchführung einer Inspektion durch die anerkannte Einrichtung. Der Prüfer bestimmt, ob die Weiterfahrt im derzeitigen Zustand sicher ist. Ist dies nicht der Fall, darf das Schiff seine Fahrt nicht fortsetzen (Suspendierung). Eine anerkannte Einrichtung kann die Ausstellung eines Zeugnisses für das betreffende Schiff verweigern, wenn das Schiff einer aktiven Suspendierung unterliegt. Die anerkannte Einrichtung ist zu einer ordnungsgemäßen Meldung an die ILT verpflichtet. Nach Absprache mit der ILT kann eine anerkannte Einrichtung ein Schiff freigeben, nachdem der Grund für die Stilllegung behoben und eine Inspektion durchgeführt wurde. Anschließend wird ein (vorläufiges) Zeugnis ausgestellt.

Niederländischer Akkreditierungsrat

Die Kerntätigkeit des Niederländischen Akkreditierungsrats (RvA⁸) ist die Bereitstellung von Akkreditierungsdienstleistungen. Als nationale Akkreditierungsstelle stellt der RvA sicher, dass alle beteiligten Parteien auf die Konformitätsbescheinigungen und Gutachterberichte vertrauen können, die unter seiner Aufsicht erstellt werden.

Erfüllt eine anerkannte Einrichtung die Anforderungen, wird ihr eine Konformitätsbescheinigung in Form eines Zeugnisses oder Berichts ausgestellt. Zeugnisse und Berichte, die dieses Zeichen tragen, werden in nahezu allen Ländern weltweit anerkannt. Insofern fördert die Akkreditierung⁹ den internationalen Handel.

Die anerkannten Einrichtungen müssen die ISO-Norm 17020:2012 „Konformitätsbewertung – Anforderungen an den Betrieb verschiedener Typen von Stellen, die Inspektionen durchführen“, erfüllen. Die Einhaltung dieser Norm wird überwacht und führt zur formellen Akkreditierung durch den

⁶ Informationen zu den verschiedenen Klassifizierungen gehen aus der Publikation „Applications according to vessel types“ (Anträge nach Schiffstyp) (ILT, Version vom 29. Juli 2014) hervor.

⁷ Ursprünglich gab es drei Inspektionsstellen. Zum 01. Januar 2014 haben sich Register Holland und Selles & van Dijk zusammengeschlossen. Die Übernahme hat zur Folge, dass die Zertifizierungsleistungen von Selles & van Dijk und Register Holland in zusammengeführter Form nunmehr unter dem Namen Register Holland BV erbracht werden.

⁸ RvA - Raad van Accreditatie

⁹ Unabhängige Bestätigung der Fachkompetenz, Neutralität und Unabhängigkeit einer die Konformität beurteilenden Organisation, basierend auf international harmonisierten Standards.

RvA. Der RvA erkennt die anerkannten Einrichtungen für den Sektor der niederländischen Binnenschifffahrt an.

Zusammenarbeit

Die derzeitige Arbeitsweise und Art der Zusammenarbeit mit den anerkannten Einrichtungen wurde von der ILT im Rahmen des Programms zur Reform der Inspektion festgelegt. Ein interner Punkt, der in diesem Zusammenhang angesprochen werden könnte, ist die Rückmeldung der Erkenntnisse aus Inspektionen und Audits. Laut den ILT-Mitarbeitern der Abteilung für Schifffahrt gibt es kaum Rückmeldungen. Dieser Punkt ist verbesserungsbedürftig. Was ist das Ergebnis der Audits und welche Folgemaßnahmen werden vorgeschlagen? Aus Sicht der Befragten gilt es, umgehend eine ausgewogene Verteilung der Zuständigkeiten zwischen der Abteilung für Zulassungen für die Binnenschifffahrt und TEI zu erreichen. Ursächlich für diese Unausgewogenheit ist die Kapazität innerhalb der einzelnen Abteilungen. Ein Beispiel zur Veranschaulichung der verfügbaren Kapazität: Während in der Vergangenheit 15 erfahrene Experten (ohne Büromitarbeiter) im Einsatz waren, kümmern sich heute nur 2 Experten um eine Flotte von rund 10.000 Binnenschiffen. Zusätzlich nehmen die Inspektoren der anerkannten Einrichtungen regelmäßig in Bezug auf Arbeitsmethoden (direkten) Kontakt mit der ILT auf. Bei dieser Kontaktaufnahme geht es häufig darum, die historische Erfahrung der ILT in Anspruch zu nehmen. Trotz der eingeschränkten Kapazität wird von der ILT weiterhin die Bereitstellung dieses Wissens erwartet.

Ein weiterer Punkt, den es zu beachten gilt, ist die Harmonisierung zwischen der ILT und dem RvA, wie in Abbildung 1 dargestellt. Im Rahmen der von der ILT durchgeführten Audits und Realitätsprüfungen ergeben sich häufig Erkenntnisse, die an den RvA gemeldet werden sollten. Es wäre empfehlenswert, wenn der RvA dieses Feedback anschließend heranzöge, um seinen Akkreditierungsprozess für Audits bei den anerkannten Einrichtungen anzupassen. Dadurch könnte die Qualität des Zertifizierungsprozesses für Binnenschiffe sichergestellt werden.

Das Programm zur Reform der Inspektion hat zu einem Wechsel von der Aufsicht technischer Inhalte zu einer systembasierten Aufsicht der anerkannten Einrichtungen durch die ILT geführt.
Die Struktur der systembasierten Aufsicht befindet sich noch in der Entwicklungsphase.
Es wird eine ausgewogene Verteilung der Zuständigkeiten zwischen der Abteilung für Binnenschifffahrtzulassungen und der Abteilung für die Aufsicht anerkannter Einrichtungen angestrebt.
Die Harmonisierung zwischen der ILT und dem RvA bezüglich der Qualitätssicherung des Zertifizierungsprozesses erfordert weitere Bemühungen.

KAPITEL 3: VORGEHENSWEISE BEI DER BEANTRAGUNG VON ZEUGNISSEN

Allgemeines

Innerhalb der Binnenschifffahrt kommen zwei Zeugnistypen zur Anwendung, die von den anerkannten Einrichtungen im Namen der ILT ausgestellt werden: vorläufige Zeugnisse und endgültige Zeugnisse. Wenn ein Skipper/Eigner ein Zeugnis für ein Schiff beantragen möchte, wendet er sich an eine anerkannte Einrichtung. Ein niederländisches Zeugnis kann auch in einem europäischen Land außerhalb der Niederlande ausgestellt werden, da beide Staaten derselben EU-Richtlinie unterliegen. Die anerkannte Einrichtung leitet den Antrag an die ILT weiter. Falls für das Schiff noch keine Identifikationsnummer registriert ist, weist die ILT eine ID-Nummer zu. Bei Bestandsschiffen verfügt die anerkannte Einrichtung bereits über die Identifikationsnummer und kann das Schiff selbstständig in der Software für den webbasierten Informationstransfer für die Binnenschifffahrt (WIO-B, Zeugnisgenerator) identifizieren, die innerhalb des Sektors verwendet wird. Die WIO-B-Software, die speziell für die Ausstellung von Zeugnissen entwickelt wurde, ist mit der ILT-Datenbank verbunden. Das Zeugnis wird innerhalb von WIO-B erstellt. Wenn eine anerkannte Einrichtung, sei es eine Klassifizierungsgesellschaft oder eine Inspektionsstelle, die erneute Zertifizierung eines bereits vorhandenen, in Betrieb befindlichen Schiffs durchführen möchte, wird das Schiff von der jeweiligen anerkannten Einrichtung in WIO-B „eingefroren“. Durch diesen Vorgang wird das Schiff für Dritte gesperrt, um zu verhindern, dass andere Beteiligte Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Schiff durchführen. Falls keine Suspendierung vorliegt, kann die anerkannte Einrichtung ihre Arbeit aufnehmen und anschließend selbstständig, ohne Eingreifen der ILT, ein Zeugnis über WIO-B erstellen.

Neue Schiffe – d. h. bereits existierende, aber noch nicht zertifizierte Schiffe oder aus dem Ausland stammende Schiffe – müssen zuerst von der anerkannten Einrichtung bei der ILT registriert werden. Dies erfolgt über ein Antragsformular, in das die bislang verfügbaren Angaben zum Schiff bereits eingetragen sind. Die ILT gibt das Schiff in die mit WIO-B verbundene Datenbank ein und weist ihm eine ID-Nummer (europäische Nummer oder Zeugnisnummer) zu. Damit diese Nummer ausgegeben werden kann, muss ein Minimum an Informationen zu dem betreffenden Schiff bekannt sein, darunter der Name des Schiffs und seine Abmessungen. Es werden verschiedene Überprüfungen zum Schiff vorgenommen, z. B. Einträge im Registerbuch und Vorhandensein eines Markenzeichens. Anschließend wird das Antragsformular zurück an die anerkannte Einrichtung gesendet. Die anerkannte Einrichtung kann das Schiff anschließend in WIO-B verknüpfen und den Zertifizierungsprozess fortsetzen.

Falls der Prüfer das Schiff für betriebssicher befindet, kann ein vorläufiges Zeugnis ausgestellt werden. Nachfolgend sind einige Beispiele für Umstände aufgeführt, unter denen ein vorläufiges Zeugnis ausgestellt werden kann:

- Das Zeugnis des Schiffs ist nach erfolgter Inspektion weiterhin in Bearbeitung.
- Das Schiff hat eine Havarie mit der Folge erlitten, dass der derzeitige Status nicht mehr mit dem im Zeugnis angegebenen Status nach Genehmigung der ILT übereinstimmt.
- Für das Schiff wurden noch keine Empfehlungen seitens einer Expertenkommission ausgegeben.
- Es handelt sich um eine einmalige Fahrt, z.B. um das Schiff später abzuwracken.

Im Prinzip gilt ein vorläufiges Zeugnis maximal 3 Monate.

Ein vorläufiges Zeugnis dient der Überbrückung des Zeitraums bis zur Ausstellung des endgültigen Zeugnisses. In diesem werden dann die während der Inspektion gemachten Feststellungen korrigiert. Ein vorläufiges Zeugnis darf nur dann ausgestellt werden, wenn während der Inspektion keine Mängel festgestellt wurden, die ein Sicherheitsrisiko darstellen würden oder den technischen Betrieb des Schiffs beeinträchtigen könnten. Mit dem vorläufigen Zeugnis kann der Skipper/Eigner seine Fahrt fortsetzen, ohne auf das endgültige Zeugnis warten zu müssen. In der Praxis werden vorläufige Zeugnisse so gut wie nie abgelehnt (etwa 2 von 1.000 Anträgen¹⁰), selbst wenn Defizite festgestellt werden sollten. Es gibt

¹⁰ Inhalt von Gesprächen mit ILT und RH BV.

keine Definitionen der spezifischen Umstände, unter denen ein Prüfer die Ausstellung eines Zeugnisses verweigern könnte. Die Entscheidung ist zum Teil von der Beurteilung des Sachverhalts durch den Prüfer abhängig.

Ein niederländisches Zeugnis kann in einem europäischen Land außerhalb der Niederlande ausgestellt werden.

KAPITEL 4: DER FALL ZANDER

Zertifizierung des Arbeitsboots Zander

Für die Zander lag ein abgelaufenes Zeugnis für den deutschen Rheinabschnitt vor, das nicht verlängert werden musste. Das Schiff lag in Kopenhagen. Auf Antrag des niederländischen Käufers wurde an Bord eine Inspektion durch die Inspektionsstelle Register Holland BV durchgeführt. Diese Stelle hat im Namen der ILT ein vorläufiges Zeugnis für die Zander für die Binnenschifffahrt ausgestellt. Dieses Zeugnis ist für alle Binnenwasserstraßen gültig. Im Inspektionsbericht, der für die Ausstellung des vorläufigen Zeugnisses erstellt wurde, waren Einzelheiten zu allen Prüfpunkten enthalten, für die eine Korrektur erforderlich war. Keine dieser Feststellungen wurde als Hindernis für den Betrieb der Zander als schwimmendes Arbeitsboot betrachtet oder stellte ein Risiko für die Sicherheit dar.

Zur Erlangung eines endgültigen Zeugnisses mussten unter anderem ein Eigentumsnachweis (Registerbuch) und ein Nachweis über eine Rumpfspektion (einschließlich Messung der Rumpfstärke) vorgelegt werden. Diese Anforderungen waren noch nicht erfüllt worden, sollten jedoch im Anschluss an die Überführung in die Niederlande weiter verfolgt werden. Die Zander hatte ein vorläufiges Zeugnis ausgestellt bekommen. Ein endgültiges Zeugnis sollte für die Zander nach Ankunft in den Niederlanden ausgestellt werden.

Da die Zander noch nicht in den Niederlanden registriert war, musste Register Holland BV einen Antrag an die ILT stellen, um eine Identifikationsnummer zu erhalten. In dem Antragsformular müssen keine Angaben zur Liegestelle eines Schiffs gemacht werden. Die Abteilung für Zulassungen für die Binnenschifffahrt und für Verwaltungsgeldbußen hat daher keine Kenntnis darüber, dass das Schiff in Dänemark vor Anker lag. Dies war vermutlich der Grund dafür, weshalb die ILT keine weiteren Fragen zur Art der Überführung des Schiffs in die Niederlande stellte. Es ist jedoch zweifelhaft, ob diese Frage überhaupt gestellt worden wäre, da für die ILT schließlich keinerlei Verpflichtung besteht, derartige Nachfragen zu stellen. Für die ILT lagen keine externen Gründe vor, ein Zeugnis über das WIO-B-System abzurufen, um weitere Untersuchungen anzustellen.

In dem für die Zander ausgestellten Zeugnis waren die Zonen aufgeführt, in denen das Schiff fahren durfte bzw. musste. Im vorliegenden Fall lag ein Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt (CBB) für die Zonen 3 und 4 und innerhalb der Niederlande für Zone 2 vor. Letztendlich ist ein Zeugnis ein Indikator dafür, dass das Schiff einsatzbereit ist. An dieser Stelle endet die Zuständigkeit einer anerkannten Einrichtung und der ILT. Es findet im Anschluss daran keine Aufsicht hinsichtlich der Nutzung des Schiffs statt. Die Tatsache, dass ein Binnenschiff in Dänemark vor Anker lag, ließ die Vermutung zu, dass der Eigner sich um eine geeignete Überführung in die Niederlande kümmern würde. Es gehört jedoch nicht zu den Aufgaben einer anerkannten Einrichtung, den Eigner explizit auf diese Erwartungshaltung hinzuweisen.

Für die ILT oder die anerkannte Einrichtung lagen keine externen Gründe vor, ein Zeugnis über das WIO-B-System abzurufen, um weitere Untersuchungen anzustellen.

Es wurden keine Fragen gestellt oder Anmerkungen dazu gemacht, wie das Arbeitsboot Zander die Gewässer erreichen sollte, auf denen es zur Navigation berechtigt war.

Für das Arbeitsboot Zander wurde im Einklang mit den üblichen Verfahren und nach gängiger Praxis ein vorläufiges Zertifikat ausgestellt.

KAPITEL 5: SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die endgültigen Schlussfolgerungen der Unfalluntersuchung in Bezug auf die Zander müssen unter Berücksichtigung sämtlicher Beweismittel der Untersuchung gezogen werden. Die in diesem Kapitel formulierten Schlussfolgerungen werden der BSU als untergeordnete Schlussfolgerungen zur Aufnahme in den Abschlussbericht zur Verfügung gestellt.

Zweck dieser Teiluntersuchung, die vom niederländischen Untersuchungsrat für Sicherheit durchgeführt wurde, war die Erläuterung des Zertifizierungsprozesses für Binnenschiffe in den Niederlanden. Daraus lassen sich die folgenden untergeordneten Schlussfolgerungen ableiten:

- Die Koexistenz unterschiedlicher nationaler und internationaler Vorschriften stellt ein Hindernis bei der Forderung nach gegenseitiger Anerkennung nationaler technischer Zeugnisse für Binnenschiffe dar.
- Es bedarf mehrjähriger Erfahrung, um die Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Vorschriften nachvollziehen zu können.
- Das Programm zur Reform der Inspektion hat zu einem Wechsel von der Aufsicht technischer Inhalte zu einer systembasierten Aufsicht der anerkannten Einrichtungen durch die ILT geführt.
- Die Struktur der systembasierten Aufsicht befindet sich noch in der Entwicklungsphase.
- Es wird eine ausgewogene Verteilung der Zuständigkeiten zwischen der Abteilung für Binnenschiffzulassungen und der Abteilung für die Aufsicht anerkannter Einrichtungen angestrebt.
- Die Harmonisierung zwischen der ILT und dem RvA bezüglich der Qualitätssicherung des Zertifizierungsprozesses erfordert weitere Bemühungen.
- Ein niederländisches Zeugnis kann in einem europäischen Land außerhalb der Niederlande ausgestellt werden.
- Für die ILT oder die anerkannte Einrichtung lagen keine externen Gründe vor, ein Zeugnis über das WIO-B-System abzurufen, um weitere Untersuchungen anzustellen.
- Es wurden keine Fragen gestellt oder Anmerkungen dazu gemacht, wie das Arbeitsboot Zander die Gewässer erreichen sollte, auf denen es zur Navigation berechtigt war.
- Für das Arbeitsboot Zander wurde in Einklang mit den üblichen Verfahren und nach gängiger Praxis ein vorläufiges Zertifikat ausgestellt.

ANHANG 1: Verlauf der Aufgabenübertragung und Aufsicht

1976-2007

Seit 1976 – dem Jahr, in dem die RosR¹¹ und das ADNR vollständig modernisiert wurden – ist die Inspektion für die Wahrnehmung der Zertifizierungs- und Vermessungsaufgaben im Bereich der Binnenschifffahrt zuständig.

1988 findet die erste Phase der Aufgabenübertragung an den freien Markt statt. Kapazitätsengpässe innerhalb der Regierung sind Anlass dafür, die Aufgabe der Rumpfindspektion auszulagern. Private Gutachterfirmen (nachfolgend als Private Einrichtungen oder PEs bezeichnet) und Versicherungsgesellschaften werden aufgrund ihrer bereits vorhandenen Expertise auf diesem Gebiet zur Durchführung der Inspektionen berechtigt. In den folgenden Jahren werden weitere Aufgaben übertragen. Neben den PEs sind auch Klassifizierungsgesellschaften in diesem Sektor aktiv. Die anerkannten Einrichtungen führen die Inspektionen unter Einhaltung der ihnen auferlegten Informationspflichten ordnungsgemäß durch. Mit zunehmender Erfahrung werden weitere Aufgaben ausgelagert.

2008

Der für die ehemalige Inspektion für Verkehr und Wasserwirtschaft (IVW) verantwortliche Staatssekretär veröffentlicht im Februar 2008 ein Visionsdokument zur Übertragung von Aufsichtsaufgaben im Bereich der Binnenschifffahrt.

Im Kern sieht dieses Dokument die Übertragung der Zertifizierungs- und Vermessungsaufgaben für bereits bestehende und neue Binnenschiffe auf der Grundlage bestimmter Bedingungen seitens der Inspektion (IVW) an von ihr ernannte, anerkannte Einrichtungen vor. Bei diesen anerkannten Einrichtungen handelt es sich sowohl um Klassifizierungsgesellschaften, als auch um private Einrichtungen. Der vorgeschlagene Ansatz soll es der Inspektion ermöglichen, den Genehmigungs- und Fortsetzungsprozess risikobasiert zu beaufsichtigen. Infolge dieser Aufgabenübertragung sollen Skipper nur noch einen Ansprechpartner für den Großteil der mit der Schiffszertifizierung einhergehenden Angelegenheiten haben. Ferner soll die IVW infolge dieser Auslagerung ihren Schwerpunkt verstärkt auf die Umsetzung des neuen Binnenwasserstraßengesetzes und auf das Gesetz zur Beförderung von Gefahrgut richten können. Dazu gehören Risikoanalysen, Trendanalysen, interne themenbezogene Kampagnen sowie Kampagnen in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und Wassermanagement.

Mit seiner Vision stellt die IVW außerdem die Implementierung der Politik des Ministeriums für Transport, öffentliche Arbeiten und Wassermanagement (V&W) sicher, die darin besteht, möglichst viele Aufgaben an den freien Markt zu übertragen. „Der Markt, es sei denn...“.

In diesem Visionsdokument spezifiziert die IVW sowohl die Parameter, die von den anerkannten Einrichtungen zu erfüllen sind, um als solche ernannt (anerkannt) zu werden, als auch die neue Struktur für die Aufsicht der anerkannten Einrichtungen, mit der die Qualität der von ihnen erbrachten Leistungen sichergestellt werden soll. Um auch weiterhin die Sicherheit in den Mittelpunkt zu stellen, entscheidet sich die Inspektion für eine eindeutige Übertragung und strenge Marktaufsicht. „Der Markt, unter der Voraussetzung, dass ...“. Die IVW und die anerkannten Einrichtungen verfolgen eine einheitliche Vision in Sachen Technologie, Sicherheit und Zertifizierung.

Ab September 2005 wird das Thema Aufgabenübertragung im Bereich der Binnenschifffahrt zusammen mit verschiedenen Markt- und Wirtschaftsteilnehmern weiter ausgearbeitet. Das Thema wird als erster Teil der Vision zum „Aufsichtsabkommen für die Binnenschifffahrt“ vorgestellt. Der zweite Teil der Vision beinhaltet die sektorweite Vision für die Binnenschifffahrt, ausschließlich der Aufgabenübertragung. Teil zwei sollte Mitte 2008 präsentiert werden. Beide Teile zusammen bilden die Grundlage für die Beschreibung des „Aufsichtsabkommens für die Binnenschifffahrt“, das Ende 2008 vorgelegt wird.

¹¹ Die Vorschriften zur Inspektion von Schiffen auf dem Rhein (RosR) werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) verwaltet und umfassen Regelungen zu Konstruktion, Ausrüstung und Besatzung von Fahrzeugen, die den Rhein länderübergreifend befahren.

Am 30. Dezember 2008 tritt das neue Binnenwasserstraßengesetz in Kraft. Mit der Einführung des Binnenwasserstraßengesetzes, der Binnenwasserstraßenverordnung und einiger weiterer einschlägiger Vorschriften wird die Zertifizierung für einige neue Schiffskategorien Pflicht. Zusätzlich wird der Navigationsbereich der Schiffe um den Rhein erweitert.

Gemäß der ehemaligen Europäischen Richtlinie 82/714/EG müssen Frachtschiffe, Schlepper und Schubschiffe in Besitz eines Gemeinschaftszeugnisses sein, das sie für die Fahrt auf europäischen Gewässern, mit Ausnahme des Rheins, berechtigt. 2009 wird die Zertifizierung auch für Fahrgastschiffe, schwimmendes Gerät und Freizeitfahrzeuge ab 20 Meter Länge obligatorisch. Am 30. Dezember 2008 wird die ehemalige Europäische Richtlinie durch eine neue Technische Richtlinie (2006/87/EG) ersetzt.

2010

Anfang 2010 beginnt die IVW mit einem zwei Jahre andauernden, allmählichen Übertragungsprozess ihrer Zulassungsaufgaben für die Binnenschifffahrt an den freien Markt. Dabei handelt es sich um Zertifizierungsaufgaben für bereits bestehende und neue Schiffe. Einige dieser Aufgaben werden bereits von Klassifizierungsgesellschaften und privaten Einrichtungen wahrgenommen. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Aufgaben so verteilt, dass die Klassifizierungsgesellschaften die technischen Aspekte überprüfen, während sich die IVW mit der Prüfung nationaler und internationaler Sicherheitsaspekte befasst, wie sie beispielsweise in der RosR und im ADNR enthalten sind. Dabei gibt es einige Überschneidungen. Beide Aspekte werden heute von denselben Unternehmen überwacht, sodass diese Überschneidungen nicht mehr vorhanden sind. Zudem hat der Kunde nur noch mit einer Zertifizierungsstelle zu tun, sodass er von einer Art „One-Stop-Shopping“ profitiert. Binnenschiffbetreiber und Werften können nunmehr sämtliche Zertifizierungs- und Re-Inspektionsmaßnahmen direkt von Lloyd's Register durchführen lassen. Die Idee hinter dieser Aufgabenübertragung war es, Skippern die Möglichkeit zu bieten, sich für die Mehrheit der Zulassungs- und Zertifizierungsangelegenheiten nur noch an einen Ansprechpartner zu wenden. Dank dieser Aufgabenübertragung kann sich die IVW vollständig auf ihre Durchsetzungsaufgaben konzentrieren. Die Erteilung von Zulassungen erfolgt nunmehr durch von der Inspektion anerkannte Unternehmen. Im Prinzip kann jede Stelle, die Interesse an diesen Aufgaben hat und die entsprechenden Anforderungen erfüllt, die Ausstellung von Zulassungen übernehmen. Die Inspektion ist für die Beaufsichtigung der ordnungsgemäßen Implementierung dieser Aufgaben durch die Unternehmen zuständig.

Am 15. März wird Lloyd's Register als erste Klassifizierungsgesellschaft zur Durchführung sämtlicher Zertifizierungs- und Vermessungstätigkeiten für Binnenschiffe im Namen der IVW berechtigt.

In der zweiten Jahreshälfte 2009 absolvieren die Gutachter von Lloyd's Register eine Reihe von Schulungsmaßnahmen zu den Gesetzen und Vorschriften, denen die Binnenschifffahrt unterliegt. Ende 2009 gehen Pilotprojekte für die komplette Zertifizierung neuer Binnenschiffe durch Lloyd's Register an den Start. Die gesetzlichen Zertifizierungstätigkeiten auf bestehenden Schiffen können ebenfalls von Lloyd's Register durchgeführt werden, zum Beispiel die alle fünf Jahre stattfindende Inspektion. Bei neuen Schiffen übernimmt Lloyd's Register die gesetzlichen Aufgaben im Rahmen der Bauplanprüfung sowie in der abschließenden Konstruktionsphase direkt in der Werft. Bis dahin konzentriert sich Lloyd's Register hauptsächlich auf Tanker. Mit der Erweiterung seines Aufgabenbereichs beginnt das Unternehmen jedoch auch mit der Zertifizierung aller anderen Schiffstypen.

Die IVW trifft mit drei Klassifizierungsgesellschaften Vereinbarungen, wonach diese ab dem 15. April zur Ausstellung von Zeugnissen für niederländische Binnenschiffe berechtigt sind. Die Inspektion betraut Bureau Veritas, Germanischer Lloyd und Lloyd's Register mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben. Diese Klassifizierungsgesellschaften sind von der IVW bereits zur Durchführung technischer Inspektionen auf neuen und bestehenden Binnenschiffen berechtigt worden.

Zum 06. Mai respektive 04. Juni 2010 autorisiert die IVW die Klassifizierungsgesellschaften Bureau Veritas und Germanischer Lloyd zur Durchführung von Inspektionen zur Zertifizierung von Binnenschiffen.

Bislang führt die IVW die Ausstellung von Zeugnissen noch selbst durch. Die Klassifizierungsgesellschaften stellen die hierfür benötigten Informationen bereit.

2011

Die Inspektionsbehörde berechtigt die private Einrichtung Register Holland am 22. April 2011 zur Durchführung von Inspektionen zur Zertifizierung. Die Inspektionen beziehen sich auf Schlepper und Schubschiffe, Fahrgastschiffe, Fährkähne und Fährschiffe, Patrouillenschiffe und Freizeitschiffe, Schnellboote und schwimmendes Gerät. Register Holland ist damit als erste private Einrichtung zur Durchführung dieser Inspektionen berechtigt. Die Ernennung erfolgt provisorisch. Im darauf folgenden Jahr muss Register Holland nachweisen, dass das Unternehmen tatsächlich zur ordnungsgemäßen Durchführung der Inspektionen in der Lage ist. Im positiven Fall wird die Organisation definitiv als anerkannte Inspektionseinrichtung ernannt.

2013

Die niederländische Inspektion für Umwelt und Transport (ILT, ehemals IVW) beauftragt die Inspektionsstellen Register Holland (RH), Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart (NBKB) und Selles & Van Dijk (S&D) mit der Ausstellung von Zeugnissen für die Binnenschifffahrt.

Die drei Inspektionsstellen sind bereits 2012 mit der Durchführung von Inspektionen für Binnenschiffe betraut worden. Bis zum 29. November 2013 stellt die ILT Zeugnisse auf der Grundlage der von den Inspektionsstellen durchgeführten Inspektionen aus. Danach werden die Zeugnisse durch die Inspektionsstellen selbst ausgestellt. Mit diesem Mandat werden die Zertifizierungstätigkeiten der ILT an Marktteilnehmer übertragen, wie etwa die Inspektionsstellen (Register Holland, Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart und Selles & Van Dijk) und die zuvor mandatierten Klassifizierungsgesellschaften (Bureau Veritas, Germanischer Lloyd und Lloyd's Register).

2014

Zum 01. Januar übernimmt die Van Dijk Expertise Groep BV die Gesellschaft Register Holland. Die Zertifizierungstätigkeiten der Register Holland werden daraufhin unter dem Namen Register Holland BV fortgeführt. Die Register Holland BV wird von der ILT als private Einrichtung zur Inspektion von Binnenschiffen und zur Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse ernannt.

ANHANG 2: Systembasierte Aufsicht und Zusammenarbeit

Allgemeine Zielsetzungen der (systembasierten) Aufsicht in der Binnenschifffahrt Binnenschifffahrt – Zielsetzungenⁱⁱ

Mit dem nationalen Programm zur Reform der Inspektion (VT) wurden den im Inspektionsausschuss vertretenen Inspektionen der Regierung zwei Aufgabenstellungen übertragen. Zum einen sollte die Aufsichtslast reduziert werden, beispielsweise durch weniger Inspektionen vor Ort. Zum anderen sollte der Ansatz der Inspektionsbehörden effektiver und effizienter gestaltet werden. Die Zielsetzungen für die Zusammenarbeit mit dem Binnenschifffahrtssektor wurden im Rahmen von Zielformulierungen festgelegt.

Selektivität

Das gemeinsame Inspektionsprogramm basiert auf der Berücksichtigung von Risiken. Es gibt eine goldene Liste und eine schwarze Liste mit 100 Unternehmen, die einem gemeinsamen Programm unterliegen (Art der Intervention innerhalb der Kette). Auf der Basis von Risikoanalysen wird innerhalb einer ausgewählten Gruppe von Unternehmen (die bestimmte, noch zu formulierenden Anforderungen erfüllen müssen) ein Aufsichtssystem angewendet. Für dieses Aufsichtssystem werden von den Unternehmen selbst stammende Informationen herangezogen. Zwischen dem Sektor und den Aufsichtsstellen wurden klare Vereinbarungen hinsichtlich der den Aufsichtsstellen (rechtzeitig und proaktiv) bereitzustellenden Informationen getroffen, mit dem Ziel, eine harmonisierte Aufsicht sicherzustellen.

Professionalität

Sämtliche Inspektionsarten wurden auf die Reduzierung des Aufwands für die zu beaufsichtigenden Parteien und die Sicherstellung von Effektivität ausgelegt. Die Aufsichtsstellen stützen sich bei ihrer Tätigkeit auf eine gemeinsam erarbeitete Risikoanalyse und eine auf dieser Analyse aufbauende Interventionsstrategie. Die Aufsichtsstellen informieren sich gegenseitig darüber, wer welches Schiff geprüft hat. Diese Informationen werden professionell (IT-gestützt) im Rahmen eines Prozesses ausgetauscht, der als informationsbasierte Intervention (IGO) bezeichnet wird. Die Aufsichtsstellen tauschen systematisch, in Form von Schulungseinheiten und Austauschprogrammen, Einzelheiten zu ihren Aufsichtspraktiken aus.

Organisation der Aufsicht

Eine Beratungsgruppe für strategische Durchsetzung koordiniert die Implementierung der Aufsicht. Die Aufsichtsstellen arbeiten auf der Grundlage eines gemeinsamen Inspektionsprogramms. Es besteht eine gemeinsame Interventionsstrategie, die Aufsichtsstellen üben ihre Weisungsbefugnis nach Möglichkeit in derselben Art und Weise aus.

Kommunikation

Die Aufsichtsstellen verfolgen eine abgestimmte Kommunikation ihrer Inspektionsergebnisse gegenüber dem Sektor. Mittlerweile existiert ein (virtuelles) Portal, über das der Sektor beliebige Fragen zur Aufsicht einreichen kann. Auf einer gemeinsamen Website wird der Fortschritt der einzelnen Aufsichtsphasen kommuniziert. Dadurch sind die Regeln einfacher und weniger umfangreich geworden (was auch weiterhin angestrebt wird).

Review 2014ⁱⁱⁱ

Die folgenden Aufsichtsbehörden arbeiten auf dem Gebiet der Schifffahrt zusammen: Ministerium für öffentliche Arbeiten und Wassermanagement (RWS), nationale Polizei (nationale Einheit und Hafenspolizei), Zoll, niederländische Behörde für die Sicherheit von Lebensmitteln und Verbraucherprodukten (NVWA), Niederländische Inspektion für Umwelt und Transport (ILT), Inspektion für soziale Angelegenheiten und Beschäftigung (Inspectie SZW), Hafenbehörde Amsterdam (HbA), Hafenbehörde Rotterdam (HbR), königliche Polizeieinheit Royal Netherlands Marechaussee (KMar) und Staatsanwaltschaft (OM).

Im Falle von Sonderthemen ist die Zusammenarbeit mit weiteren Partnern innerhalb der Kette möglich.

Informationsbasierte Intervention

In Bezug auf den Austausch von Informationen und die Analyse von Informationen zu einzelnen Schiffen und Unternehmen, die den Diensten zur Verfügung stehen, wurden erste Schritte unternommen. Auf Basis dieser Informationen werden schrittweise Untersuchungen auf Unternehmens- und später auf Schiffsebene durchgeführt, um zusammenzutragen, was innerhalb des Binnenschiffverkehrs zu einem Unternehmen/Schiff bekannt ist – welche Schiffe wurden vor Ort inspiziert, wie oft und mit welchem Ergebnis. Zu diesem Zweck wurde das Tool *Inspectiview* entwickelt. Mithilfe dieser Software können Prüfer unterschiedlicher Inspektionsdienste feststellen, wer auf einem bestimmten Binnenschiff zuletzt eine Inspektion durchgeführt hat und mit welchem Ergebnis.

Abkommen

RWS, HbR, HbA und die ILT haben Abkommen mit den Betreibern innerhalb des Binnenschiffverkehrs geschlossen, in denen Vereinbarungen zur Sicherstellung und Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften getroffen wurden. Vertragsunternehmen (Betreiber), sind Unternehmen, die bereit und in der Lage sind, die Gesetze und Vorschriften einzuhalten und selbst für die Aufsicht zuständig sind. Die Aufsicht ist somit von einem individuellen Schiff auf den Betreiber des Schiffs übergegangen. Die Aufsicht der Abkommen ist eher eine Ergänzung (als ein Ersatz) der Einzelobjektaufsicht.

Vor-Ort-Prüfungen sind auch weiterhin erforderlich, um festzustellen, ob die Beteiligten tatsächlich die Anforderungen der Abkommen erfüllen. Die Audits zeigen, dass sich die Abkommenspartner kontinuierlich verbessern.

Harmonisierung und andere Formen der Aufsicht für die Binnenschiffahrt

Auf quantitativer Ebene werden die Vereinbarungen zur Anzahl der inspizierten Binnenschiffe in vertretbarem Maße eingehalten. Auf qualitativer Ebene gibt es weiterhin kaum Hoffnung auf Einheitlichkeit zwischen allen Diensten. Nach wie vor werden erhebliche Anstrengungen unternommen, um ein vergleichbares Maß an Qualität zu erreichen. So organisiert die ILT beispielsweise nationale „Durchsetzungstage“, in deren Rahmen Wissenstransfer stattfindet. Darüber hinaus veröffentlicht die ILT mehrmals pro Jahr einen Newsletter, in dem aktuelle Themen erörtert und eine Reihe regelmäßig wiederkehrender Fälle behandelt werden. Die Sonderberatungsgruppe für die Verfolgung des Fallverlaufs steht nunmehr auch den Vertretern anderer Dienste zur Verfügung. Derzeit ist RWS der einzige teilnehmende Kollaborationspartner. Arbeitsanweisungen sind für alle Kollaborationspartner gleich. Schließlich wurde ein gemeinsames Schulungsprogramm zum Binnenwasserstraßengesetz entwickelt, das Vertretern aller Dienste zur Verfügung steht. Auf Ergebnisseite gibt es weiterhin keine Kriterien, die eine fundierte Beurteilung darüber zulassen würden, ob die Inspektionsarbeit das angeforderte hohe Niveau erreicht hat. Soweit Verwaltungsbußgeldberichte erstellt werden, erfolgt eine gleichwertige Beurteilung durch einen einzigen Dienst (Abteilung für Verwaltungsgeldbußen der ILT). Die Herausforderung besteht hier in der Festlegung quantitativer und qualitativer Ergebniskriterien, mit denen sich die Parteien einverstanden erklären können.

ANHANG 3: Binnenwasserstraßen

Die Binnenwasserstraßen eines Landes sind alle landwärts von der Kiellinie liegenden Wasserstraßen. Dadurch unterscheiden sich diese von den Meeresstraßen.

Binnenwasserstraßen können in zwei Gruppen unterteilt werden:

- Flüsse, Kanäle und Seen, die von Binnenschiffen befahrbar sind (im Allgemeinen als Schifffahrtskanäle bezeichnet);
- alle maritimen Gewässer hinter der Kiellinie: Buchten, Flussmündungen und Seehäfen.

Formell befinden sich die Binnenwasserstraßen der Niederlande hinter der niederländischen Küstenlinie und haben den folgendem Verlauf:

- von der Schnittstelle des Breitengrads 53°26,5' N mit der deutschen Küste bei Upleward;
- von dort bis zum Punkt mit den Koordinaten 53°26,5' N und 006°55,9' E;
- von dort bis zu einem Punkt 25 Meter westlich der Spitze der Borkumer Wellenbrecher;
- von dort über die nördlichsten Punkte von Rottumeroog, Rottumerplaat und der Sandbank Simonszand zur östlichsten Spitze von Schiermonnikoog sowie entlang der Nordküste zum westlichsten Punkt von Schiermonnikoog;
- von dort bis zum nördlichsten Punkt der Sandbank Het Rif;
- von dort bis zum östlichsten Punkt von Ameland sowie entlang der Nordküste bis zum westlichsten Punkt der Insel;
- von dort bis zum östlichsten Punkt von Terschelling sowie entlang der Nordküste bis zum westlichsten Punkt der Insel;
- von dort bis zum nördlichsten Punkt von Vlieland sowie entlang der Nordküste bis zum westlichsten Punkt der Insel;
- von dort bis zum nördlichsten Punkt von Texel sowie entlang der Westküste zur Schnittstelle zwischen der Küstenlinie und einer Linie zwischen Loodsmansduin auf Texel, mit den Koordinaten 53°01,3' N und 004°43,7' E, und dem Punkt mit den Koordinaten 52°58,4' N und 004°39,4' E auf der Insel Noorderhaaks;
- von dort bis zum Punkt mit den Koordinaten 52°58,4' N und 004°39,4' E;
- von dort zur Küste von Noord-Holland am Leuchtturm Kijkduin in Den Helder sowie entlang der Küste von Noord-Holland und Zuid-Holland, einschließlich der Landzungen bei IJmuiden, Scheveningen und Hoek van Holland, bis zum Haringvlietdamm;
- von dort seewärts entlang des Damms und seewärts des Außenhafens Stellendam nach Goeree sowie entlang der Westküste von Goeree bis Brouwersdam;
- von dort seewärts den Damm entlang bis Schouwen sowie entlang der Westküste von Schouwen bis zur Mündung der Osterschelde;
- von dort seewärts entlang der Mündung, über die Landebrücken des Schutzhafens Neeltje Jans und den Außenhafen Noordland (Roompot-Schleuse) bis Noord-Beveland sowie entlang der Küstenlinie von Noord-Beveland bis Veersedam;
- von dort seewärts den Damm entlang bis Walcheren sowie entlang der Westküste von Walcheren bis zur Leuchtbake De Nolle mit den Koordinaten 51°26,4' N und 003°33,4' E bei Vlissingen;
- von dort zur Leuchtbake Nieuwe Sluis mit den Koordinaten 51°24,4' N und 003°31,4' E in Zeeuws Vlaanderen sowie entlang der Nordwestküste von Zeeuws Vlaanderen bis zur Grenzschnittstelle zwischen den Niederlanden und Belgien.

Zone 2: Königreich der Niederlande

- Dollard
- Eems
- Waddenzee, einschließlich der Verbindungen zur Nordsee
- IJsselmeer, einschließlich Markermeer und IJmeer, jedoch ohne Gouwzee
- Nieuwe Waterweg und Scheur
- Calandkanaal westlich vom Benelux-Hafen

- Hollands Diep
- Breediep, Beerkanaal und damit verbundene Häfen
- Haringvliet und Vuile Gat, einschließlich der Wasserstraßen zwischen Goeree-Overflakkee und Voorne-Putten und Hoeksche Waard
- Hellegat
- Volkerak
- Krammer
- Grevelingenmeer und Brouwershavensche Gat, einschließlich der Wasserstraßen zwischen Schouwen-Duiveland und Goeree-Overflakkee
- Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Eastern Scheldt und Roompot, einschließlich der Wasserstraßen zwischen Walcheren, Noord-Beveland und Zuid-Beveland sowie Schouwen-Duiveland und Tholen, jedoch ohne den Scheldt-Rhein-Kanal
- Scheldt und Western Scheldt mit Öffnungen zur See, einschließlich der Wasserstraßen zwischen Zeeuws Vlaanderen sowie Walcheren und Zuid-Beveland, jedoch ohne den Scheldt-Rhein-Kanal

Zone 3: Königreich der Niederlande

- Rhein. In Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte ist dies als Zone R bezeichnet.
- Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afgesloten IJ, Noordzeekanaal, Hafen von IJmuiden, Hafbereich Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannerdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rijn-Kanal, Veerse meer, Scheldt-Rhein-Kanal bis zur Öffnung in die Gewässer Volkerak, Amer, Bergsche Maas, die Meuse unterhalb von Venlo, Europort, Calandkanaal (östlich des Benelux-Hafens), Hartelkanaal

Zone 4: Königreich der Niederlande

- Alle anderen Flüsse, Kanäle und Seen, die nicht in Zone 1, 2 und 3 aufgeführt sind.

ANHANG 4: Vorschriften für Inspektionszeugnisse

Binnenwasserstraßengesetz

§ 1. Inspektionszeugnis

Artikel 7

1. Die Nutzung von Schiffen ohne gültiges Zeugnis ist untersagt.
2. Unter Berücksichtigung verbindlicher Beschlüsse von Einrichtungen der Europäischen Gemeinschaften oder anderweitiger Beschlüsse, im Rahmen der Implementierung von Verträgen oder verbindlichen Beschlüssen von Organisationen, die internationalem Recht unterliegen, sowie nach Maßgabe von Verordnungen sind die Arten der Inspektionszeugnisse sowie die Kategorien der Binnenschiffe, für die ein Inspektionszeugnis erforderlich ist, bezeichnet.

Artikel 8

1. Unter Berücksichtigung verbindlicher Beschlüsse von Einrichtungen der Europäischen Gemeinschaften oder anderweitiger Beschlüsse, im Rahmen der Implementierung von Verträgen oder verbindlichen Beschlüssen von Organisationen, die internationalem Recht unterliegen, sowie nach Maßgabe von Ministerialanordnungen kommen Regeln hinsichtlich des technischen Zustands von Binnenschiffen zur Anwendung.
2. Per Ministerialanordnung können zusätzlich zu den Regeln im Sinne von Paragraph 1 weitere Regeln auferlegt werden.
3. Die Nutzung von Binnenschiffen entgegen den Bestimmungen in Paragraph 1 oder 2 oben ist untersagt.

Artikel 9

1. Auf Antrag stellt der Minister oder die hierfür zuständige Stelle ein Inspektionszeugnis für das Binnenschiff aus, sofern sich aus der Inspektion ergibt, dass die Regeln im Sinne von Artikel 8 eingehalten werden.
2. Per Ministerialanordnung kommen Regeln hinsichtlich der Gültigkeitsdauer eines Inspektionszeugnisses zur Anwendung sowie zu den Bedingungen, unter denen ein verloren gegangenes oder beschädigtes Zertifikat ersetzt werden kann.
3. Für das Inspektionszeugnis können Vorschriften und Einschränkungen auferlegt werden.

Artikel 10

1. Das Inspektionszeugnis enthält die Vorschriften, die bei der Nutzung des Binnenschiffs eingehalten werden müssen, sowie etwaig zulässige Abweichungen und zu ergreifende Maßnahmen, unter Angabe der jeweiligen Binnenwasserstraßen und des Zeitraums, für die sie gelten.
2. Die Nutzung von Binnenschiffen entgegen den Bestimmungen in Paragraph 1 ist untersagt.

Artikel 12

Die Nutzung eines Schiffes, dessen Zustand, Nutzung und Ausrüstung nicht den im erforderlichen gültigen Zeugnis aufgeführten Angaben entsprechen, ist untersagt.

Binnenwasserstraßenverordnung

§ 1. Inspektionszeugnis

Artikel 6

Für die folgenden Kategorien von Binnenschiffen ist ein Inspektionszeugnis erforderlich:

- a. Binnenschiffe mit einer Länge ab 20 Meter;
- b. Binnenschiffe, deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang einem Volumen von 100 m³ oder mehr entspricht;
- c. Schlepper, Schubboote oder Schubschiffe, es sei denn:
 - 1. sie fallen nicht unter die Kriterien in Teil a oder b,
 - 2. sie werden gemäß Ministerialerklärung ausschließlich als Freizeitschiffe eingesetzt, und
 - 3. werden gemäß den Bedingungen dieser Erklärung eingesetzt;
- d. Fahrgastschiffe;
- e. Frachtkähne, die für die gewerbliche Beförderung von mehr als zwölf Personen, zusätzlich zur Besatzung, vorgesehen oder im Einsatz sind;
- f. Fähren;
- g. schwimmendes Gerät;
- h. Binnenschiffe, die Gefahrgut nach Maßgabe des Gesetzes zur Beförderung von Gefahrgut transportieren;
- i. i Binnenschiffe, die nach Maßgabe der polizeilichen Vorschriften für die Binnenschifffahrt oder den polizeilichen Vorschriften für die Rheinfahrt aus dem Jahr 1995 zur Vertäuerung an einem Binnenschiff gemäß Abschnitt h berechtigt sind; oder
- j. eng vertäute Schiffsgruppierungen, deren kombinierte Größe die Abmessungen gemäß Teil a oder b nicht überschreitet;
- k. Bunkerstationen, deren Abmessungen den Vorgaben in Teil a oder b entsprechen.

Artikel 8

Ein Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt gemäß Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates (Amtsblatt L 389) gilt als gleichwertig mit dem Inspektionszeugnis.

Artikel 9

1. Für Binnenschiffe, für die zusätzliche Regeln im Sinne von Artikel 8, Paragraph 2 des Gesetzes gelten, und die über ein Inspektionszeugnis verfügen, kann der Minister auf Antrag des Eigners und gemäß Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EEG des Rates (Amtsblatt L389) ein zusätzliches Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt ausstellen.

3. Das zusätzliche Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschifffahrt unterliegt Paragraph 1 des Binnenwasserstraßengesetzes sowie den Bestimmungen des vorliegenden Paragraphen mutatis mutandis.

Binnenwasserstraßenvorschriften

Artikel 1.3

Die Zonen im Sinne von Artikel 2 des Gesetzes verstehen sich wie folgt:

- a. Zonen 2, 3 und 4 gemäß Anhang I der Richtlinie 2006/87/EG;
- b. Zone R, bestehend aus den Binnenwasserstraßen im Sinne von Abschnitt a, für die ein Zeugnis nach Artikel 22 der Revidierten Rheinschifffahrtsakte gemäß dem Wortlaut des Artikels zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Binnenwasserstraßengesetzes ausgestellt wurde.

§ 4. Vorschriften für den Rhein, einschließlich Waal und Lek

Artikel 1.6

1. Für den Rhein innerhalb der Niederlande, einschließlich Waal und Lek, gelten die RosR 1995 nebst Anhängen gemäß Angabe in Anhang 1.1 dieser Vorschriften mit der Bezeichnung: Vorschriften für die Inspektion von Schiffen auf dem Rhein 1995.
2. In Anwendung der Bestimmungen in Paragraph 1 handelt der Expertenausschuss im Sinne von Artikel 1.19 bezüglich der Anwendung der RosR 1995 nach Maßgabe der Dienstanweisungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.
3. Der Minister gibt die Dienstanweisungen im Sinne von Paragraph 2 im Staatsanzeiger der Niederlande bekannt.

Artikel 3.9

1. Das Inspektionszeugnis, das vorläufige Inspektionszeugnis, das Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschiffahrt, das vorläufige Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschiffahrt und das zusätzliche Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschiffahrt in Verbindung mit einem Inspektionszeugnis im Sinne der Revidierten Rheinschifffahrtsakte gelten für den Zweck und die Zonen, für die das Schiff laut Zertifikat für geeignet befunden wurde.
2. Das Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschiffahrt im Sinne von Artikel 8 der Verordnung wird vom Minister gemäß dem Muster in Anhang V, Abschnitt I der Richtlinie 2006/87/EG ausgestellt.
3. Das zusätzliche Gemeinschaftszeugnis für die Binnenschiffahrt im Sinne von Artikel 9 der Verordnung wird vom Minister gemäß dem Muster in Anhang V, Abschnitt II der Richtlinie 2006/87/EG ausgestellt.
4. Das vorläufige Inspektionszeugnis im Sinne von Artikel 10 der Verordnung wird vom Minister gemäß dem Muster in Anhang V, Teil III der Richtlinie 2006/87/EG ausgestellt.
5. Das Inspektionszeugnis im Sinne von Artikel 7 des Gesetzes für Schiffe im Sinne von Artikel 3.4 wird vom Minister gemäß dem Muster in Anhang V, Teil I der Richtlinie 2006/87/EG ausgestellt.
6. Das Inspektionszeugnis im Sinne von Artikel 7 des Gesetzes für Bunkerstationen wird vom Minister gemäß dem Muster in Anhang 3.10 dieser Vorschriften ausgestellt.
7. Das Inspektionszeugnis im Sinne der Revidierten Rheinschifffahrtsakte wird vom Minister gemäß dem Muster in Anhang B der RosR 1995 ausgestellt.

Artikel 3.19

1. Der Minister sorgt außerdem für die Inspektion von Schiffen, die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 2006/87/EG oder der RosR 1995 fallen, sofern diese einer Inspektion unterliegen.
2. Sofern sich aus der Inspektion im Sinne von Paragraph 1 oben ergibt, dass das Schiff der Richtlinie 2006/87/EG oder der RosR 1995 entspricht, stellt der Minister ein Inspektionszeugnis aus.

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

Artikel 22 – Erforderliches Schiffsattest

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rhein antritt, hat der Eigentümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und eine entsprechende Ausrüstung desselben für denjenigen Teil des Rheines, für welchen es vorgesehen ist, zu erwirken.

Diese Bescheinigung (Schiffsattest) wird von der zuständigen Behörde eines der Uferstaaten aufgrund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt.

Sowohl auf dem Schiff als auch auf dem Schiffsattest sind der Name und die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes verzeichnet.

Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes und außerdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen und das Ergebnis auf dem Schiffsattest zu vermerken.

Jede Uferregierung kann, wenn sie es für angemessen befindet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Schiffsattest muss sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Es ist den Hafen- und Polizeibehörden auf Anforderung vorzuzeigen.

ⁱ [http://www.ilent.nl/Images/2%20-%20ILT%20organogram201507%20Directeuren_tcm334 - 366794.pdf](http://www.ilent.nl/Images/2%20-%20ILT%20organogram201507%20Directeuren_tcm334-366794.pdf)

ⁱⁱ <http://www.inspectieloket.nl/domeinen/binnenvaart/doelen/>

ⁱⁱⁱ Aufsichtsplan Sicherer Transport auf Wasserwegen 2015