

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2008

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2008 - II)

Straßburg, den 27. November 2008

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (08) 2- Endg.

HERBSTSITZUNG 2008

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2008-II)

Straßburg, den 27. November 2008

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung der Zentralkommission

Protokoll 1: Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
---	---

II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen

Protokoll 2: Internationale Kooperation der ZKR Beziehungen zur Europäischen Kommission	1
Protokoll 3: Straßburger Übereinkommen über Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)	1
Protokoll 4: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR	1
Protokoll 5: Informationen zum Stand der Vorbereitungsarbeiten für den ZKR-Kongress im Jahre 2009 "Klimawandel und Rheinschifffahrt"	2

III. Wirtschaftsaspekte

Protokoll 6: Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt	2
--	---

IV. Umwelt und Abfallbeseitigung

Protokoll 7: Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt	12
--	----

V. Schifferpatente und Besatzungen

Protokoll 8: Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbücher auf dem Rhein	12
--	----

VI. Schifffahrtsregeln

Protokoll 9: Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 6.08, 11.01, 14.09)	16
Protokoll 10: Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	18

Protokoll 11: Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	22
VII. Technischen Vorschriften für Schiffe	
Protokoll 12: Anerkennung von Gemeinschaftszeugnissen auf dem Rhein Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-18, 2005-II-20, 2006-I-2, 2006-I-24, 2007-II-21)	60
Protokoll 13: Durchführungsbestimmungen für die Annerkennung von Schiffszeugnissen und Typgenehmigungsurkunden auf dem Rhein gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7	63
Protokoll 14: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 24.02 Nr. 2 und 24.06 Nr. 5)	68
Protokoll 15: Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	70
Protokoll 16: Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	82
VIII. Beförderung gefährlicher Güter mit Binnenschiffen	
Protokoll 17: Verschiebung des Inkrafttretens des ADNR 2009 (2008-I-25)	82
IX. Der Rhein als Schifffahrtsstrasse	
Protokoll 18: Verkehrsbrücke über die Waal bei Nimwegen (Rhein-km 885,785) (2008-I-29)	83
Protokoll 19: Straßenbrücke über die Waal bei Ewijk (Rhein-km 893,700)	83
X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	
Protokoll 20: Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	88

XI. Verschiedenes

Protokoll 21: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein sowie auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	137
Protokoll 22: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	137
Protokoll 23: Pressemitteilung	137
Protokoll 24 Zeitpunkt der nächsten Sitzung	137



ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2008 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

**Zusammensetzung der Zentralkommission
Genehmigung der Tagesordnung**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

**Internationale Kooperation der ZKR
Beziehungen zur Europäischen Kommission**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

**Stand der Ratifikationen der Übereinkommen
und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Informationen zum Stand der Vorbereitungsarbeiten für den ZKR-Kongress im Jahre 2009 "Klimawandel und Rheinschifffahrt"

Beschluss

Die Zentralkommission,

angesichts der Bedeutung der Frage des Klimawandels und dessen mögliche Folgen für die Wasserführung und die Schifffahrtsbedingungen des Rheins,

unter Hinweis auf ihren Auftrag zur Förderung der Rheinschifffahrt,

unter Bezugnahme auch auf die Zielvorgaben des deutschen Vorsitzes der Zentralkommission für den Zeitraum 2008/2009 in Bezug auf den Klimaschutz und die klimatische Entwicklung,

begrüßt die bisherigen Initiativen und die positive Resonanz auf den im Jahre 2009 geplanten Kongress der Zentralkommission, der am 24. und 25. Juni 2009 in Bonn stattfinden und dem Thema „Klimawandel und Rheinschifffahrt“ gewidmet sein wird,

nimmt mit Befriedigung Kenntnis vom Programm und dem Stand der Vorbereitungen für die Organisation dieses Kongresses,

fordert das Sekretariat auf, in enger Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden die Maßnahmen für die Organisation des vorgenannten Kongresses weiterzuführen und für die in diesem Rahmen notwendigen Mitteilungen Sorge zu tragen.

PROTOKOLL 6

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das erste Halbjahr 2008 und den Ausblick auf das zweite Halbjahr 2008 und das Jahr 2009.

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Erstes Halbjahr 2008 und Ausblick auf das zweite Halbjahr 2008 und das Jahr 2009

I Allgemein

a) Allgemeine Lage

Im Laufe des ersten Halbjahres 2008 profitierte die Rheinschifffahrt noch von einer Nachfrage, die durch die rege Wirtschaftstätigkeit in Europa gestützt wurde. Die Beförderungsmenge entsprach insgesamt in etwa der im ersten Halbjahr 2007, das ebenfalls über eine gute Konjunktur verfügte. Mit der Änderung des wirtschaftlichen Kontexts, fallen die Aussichten für das zweite Halbjahr schon jetzt ungünstig aus. Eine Ausnahme stellt hier die Beförderung von Erdölzeugnissen dar, die infolge eines starken Preiserückgangs auf dem Weltmarkt von einer Belebung profitieren. Die Ausfuhren nach China dürften von der Wirtschaftskrise, die sich hauptsächlich auf die Vereinigten Staaten, Europa und Japan auswirkt, nicht allzu stark in Mitleidenschaft gezogen werden.

b) Wasserführung

Während sich im Januar und Februar 2008 auf dem Rhein ein gewisser Wassermangel bemerkbar machte, war die Wasserführung ab März und bis August relativ gut. Im April gab es sogar einige Tage lang Hochwasser. Im Laufe des Herbstes zeigte der Trend entsprechend dem jahreszeitlichen Zyklus allgemein nach unten; ein anhaltender Wassermangel blieb aufgrund der verzeichneten Niederschläge jedoch aus.

c) Treibstoffpreise

Die Treibstoffpreise sind weiter gestiegen und erreichten im Juli 2008 ihren Höchststand. Seither sind sie wieder deutlich zurückgegangen. Aufgrund dieser Entwicklung wird es bei den Betriebskosten in den kommenden Monaten zu einer gewissen Entspannung kommen. Trotz des Rückgangs waren die Treibstoffpreise in den letzten zehn Monaten des Jahres 2008 im Durchschnitt jedoch deutlich höher als im gleichen Zeitraum 2007.

II Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmenge

In der Trockenschifffahrt entspricht das Beförderungsaufkommen im ersten Halbjahr 2008 in etwa dem Aufkommen, das im ersten Halbjahr 2007 zu verzeichnen war.

Landwirtschaftssektor

Insgesamt haben die Beförderungen für den Landwirtschaftssektor im ersten Halbjahr 2008 stagniert. Der Rückgang der Beförderungsmengen bei bestimmten Erzeugnissen wurde durch die Zunahme der Beförderungsmengen bei anderen Erzeugnissen ausgeglichen.

Während z. B. die Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen im ersten Halbjahr 2008 insgesamt um 10,4 % zurückgegangen sind, haben insbesondere die Mais-, Gerste- und Holzbeförderungen nachgelassen und die Beförderungen von Weizen insbesondere zu Tal um 10,6 % zugenommen. Eine zufrieden stellende Ernte im Jahr 2008 könnte in den kommenden Monaten zur Stützung der Nachfrage im Bereich der Getreidebeförderungen beitragen.

Die Beförderungen von Nahrungs- und Futtermitteln sind um 1,6 % gestiegen. Insbesondere bei den Beförderungen zu Berg von Ölen, Ölsaaten und Ölkuchen war aufgrund einer erhöhten Nachfrage nach Bioenergie und Pflanzenölen ein Anstieg von 12 % zu verzeichnen. Die Futtermitteltransporte haben sogar um mehr als 25 % zugelegt.

Die Beförderung von Düngemitteln ist im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 um 13,4 % gestiegen.

Stahlsektor

Insgesamt hat sich die Beförderung von Gütern des Stahlsektors auf dem Rhein im Laufe des ersten Halbjahres 2008 um 3 % verringert. Die Beförderungen von Eisenerzen sind um 2,9 % zurückgegangen und die Transportmengen von Metallabfällen um 1,9 % leicht gestiegen. Die Beförderungen von Stahlerzeugnissen sind im ersten Halbjahr 2008 insgesamt um 8,3 % gesunken. Bei der Produktion verzeichnete der Stahlsektor im selben Zeitraum eine sehr hohe Geschäftstätigkeit; insbesondere in Deutschland legte die Produktionsmenge im Vergleich zum Vorjahr um 5 % zu. Die Tatsache, dass sich der Anstieg der Produktion nicht auf die Beförderungsmengen ausgewirkt hat, ist zum Teil auf die in diesem Sektor zu beobachtende Lagerhaltung zurückzuführen.

Seit September ist in der Stahlproduktion ein Rückgang zu verzeichnen, der sich in den letzten Wochen immer mehr verstärkt hat. Aus diesem Grund sind in den nächsten Monaten negative Auswirkungen auf die Nachfrage in der Rheinschifffahrt zu erwarten.

Energiesektor: Kohle

Die Kohletransporte haben im ersten Halbjahr 2008 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 um 2,6 % zugenommen. Diese Entwicklung ist auf die starke Tätigkeit im Stahlsektor und den in diesem Zeitraum durch die hohen Erdölpreise bedingten vermehrten Einsatz von Kohle in Wärmekraftwerken zurückzuführen.

In der zweiten Jahreshälfte dürften die Kohletransporte unter dem Einfluss einer zumindest im Bereich der Produktion deutlich nachlassenden Stahlindustrie und wettbewerbsfähigerer Erdölpreise zurückgehen.

In den Seehäfen ist bestenfalls mit einer Stagnation, wahrscheinlich aber mit einem Rückgang der Kohleimporte zu rechnen. Dies dürfte sich auch auf die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein negativ auswirken.

Sand, Kies, Steine, Erden und Baustoffe

Die Beförderungen von Baustoffen sind um 2,4 % gestiegen, wobei die Kiestransporte zu Tal, die fast 60 % der Beförderungsmengen ausmachen, mit einem Plus von 6,5 % zu Buche schlugen. Bei den Beförderungen von Tiefbaumaterialien und Asphalt war ein Rückgang von 6,2 % zu verzeichnen.

Im Baugewerbe und bei den öffentlichen Arbeiten war im Laufe des ersten Halbjahres 2008 ein stärkeres Wachstum als im Vorjahr zu beobachten. Dies galt insbesondere für Deutschland, das für den traditionellen Rheinverkehr besonders wichtig ist. Die Marktsegmente, die als erste von den Folgen der Finanzkrise zu spüren bekommen werden, sind der Wohnungsmarkt, der von der Zahlungsfähigkeit der Haushalte abhängt, und die Bautätigkeit im gewerblichen Sektor, da diese beiden Sektoren mit dem Verhalten der Banken bei der Kreditvergabe in direktem Zusammenhang stehen.

Die Ungewissheit, die auf diesem Wirtschaftssektor lastet, der einen Anteil von 20 % an den Beförderungsmengen auf dem Rhein hat, ruft jedoch, was die Aussichten hinsichtlich der Beförderungsnachfrage in der Rheinschifffahrt im Jahr 2009 betrifft, wenig Optimismus hervor.

b) Frachtniveau

Aufgrund einer anhaltend hohen Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2008 ist das Frachtniveau gestiegen, und dies trotz eines Wasserstandes, der oft eine volle Abladung der Schiffe zuließ. Dieser Aufwärtstrend bei den Frachtraten für die Rheinschifffahrt hat sich bis in den Herbst fortgesetzt, als ein für eine optimale Abladung weniger günstiger Wasserstand die Frachtraten zusätzlich gestützt hat.

c) Containerverkehr

Im ersten Halbjahr 2008 hat das Volumen der beförderten Container um 2,7 % zugenommen, wobei bei den beladenen Containern ein Anstieg von 1,2 % und bei den Leercontainern ein Anstieg von 5,8 % zu verzeichnen war. Was die ARA-Häfen betrifft, ist der Containerumschlag um mehr als 7 % gestiegen. Der Unterschied zwischen der Entwicklung der Beförderungen in der Rheinschifffahrt und jener des Seeumschlags (um über 4 %) ist für den Verlust an Marktanteilen in der Rheinschifffahrt bezeichnend. Dieser Verlust ist zum Teil auf die Abfertigungsengpässe zurückzuführen, die es in bestimmten Seehäfen nach wie vor gibt, aber auch auf die starke Konkurrenz mit der Schiene.

In letzter Zeit war festzustellen, dass die auf dem Rhein beförderten Gütermengen seit dem Frühjahr im Vergleich zum Vorjahr zurückgehen. Dieser Rückgang machte sich Anfang Juni noch deutlicher bemerkbar. Auf Ebene der Seehäfen stellen die Hafenbehörden bereits jetzt negative Auswirkungen auf die Entwicklung der umgeschlagenen Containervolumen fest und gehen für das Jahr 2009 von einem starken Rückgang der in diesen Häfen umgeschlagenen Volumen aus. Diese negative wird sich auf die Nachfrage nach Beförderungen ins und aus dem Hinterland auswirken. Das Ausmaß des Nachfragerückgangs in der Rheinschifffahrt lässt sich gegenwärtig nur schwer abschätzen.

III. Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmenge

Im ersten Halbjahr 2008 war bei den Beförderungsmengen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 insbesondere aufgrund der Abnahme der Beförderungen im Erdölsektor ein Rückgang von 1,3 % zu verzeichnen.

Energiesektor

Unter dem Einfluss der Erdölpreise auf dem Weltmarkt, die ihren Höchststand Mitte des Jahres erreichten, sind die Beförderungsmengen im ersten Halbjahr 2008 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,1 % gesunken. Bei den Benzintransporten ist ein Rückgang von 5,6 %, bei den Heiz- und Gasöltransporten ein Rückgang von 1,4 % zu verzeichnen.

Seit August hat sich die Nachfrage nach Beförderungen von Erdölprodukten mit den ersten Anzeichen für einen Preisrückgang auf dem Weltmarkt jedoch belebt. Diese Tendenz hat sich aufgrund des anhaltenden Preisverfalls im Laufe des Herbstes bestätigt. Zum einen wurde nach einer langen Phase, in der die Lagerbestände niedrig gehalten worden waren, der deutliche Rückgang der Rohölpreise auf dem Markt von Juli bis Oktober dazu genutzt, die Lagerbestände wieder aufzubauen. Zum anderen wurden die Käufe von Erdölprodukten jahreszeitlich bedingt mit dem Herannahen des Winters, sowohl was Heizöl als auch Winterkraftstoffe betrifft, unterstützt. Diese im Laufe des Herbstes günstige Konjunktur im Erdölsektor hat in den letzten beiden Monaten zu einer hohen Beförderungsnachfrage auf dem Rhein geführt. Seit November ist dennoch eine nachlassende Nachfrage zu beobachten. Die Ursache liegt in den Lagerbeständen im Hinterland, die zurzeit wieder aufgebaut werden.

Chemiesektor

Das erste Halbjahr 2008 war im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 durch eine Zunahme der Beförderungen chemischer Erzeugnisse auf dem Rhein von 1,6 % gekennzeichnet. Diese Entwicklung spiegelt die bis dahin nach wie vor starke und steigende Tätigkeit in diesem Industriesektor wieder. Seit Juli 2008 hat sich diese Tendenz aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise jedoch umgekehrt. Hinsichtlich des gesamten Jahres 2008 gehen die Experten des Sektors in Deutschland von einem begrenzten Wachstum von 1 % aus, nachdem dieses 2007 5 % betragen hatte. Für 2009 wird mit einem Produktionsrückgang, der sich übrigens schon anzeigt, gerechnet. Dies dürfte sich in den kommenden Monaten auf die Beförderungsnachfrage auswirken.

b) Frachtniveau

In der Tankschifffahrt sind die Frachten insbesondere für die Beförderung von Erdölerzeugnissen aufgrund des Zusammentreffens der vorhandenen Beförderungsnachfrage und eines Wasserstands, der keine optimale Abladung der größten Einheiten ermöglichte, in den ersten Monaten des Jahres relativ stark gestiegen. Von April bis Juli war vor dem Hintergrund eines sehr hohen Wasserstandes ein Rückgang der Frachten zu beobachten.

Von Anfang August bis Oktober erreichten die Frachten aufgrund eines starken Anstiegs der Nachfrage und einer für eine volle Abladung unzureichenden Wasserführung ein Rekordniveau. Im November trat bei Letzteren entsprechend der Entwicklung der Nachfrage auf diesem Markt eine weitgehende Normalisierung ein.

IV. Entwicklung des Laderaumangebots

Da zum Ende des Jahres 2008 nun vollständigere Zahlen für die 2007 neu in Betrieb genommenen Schiffe vorliegen, kann festgestellt werden, dass in diesem Bezugsjahr in der Trockenschifffahrt 74 neue Motorschiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von über 3000 Tonnen und 34 Schubleichter mit einer durchschnittlichen Kapazität von fast 2800 Tonnen gebaut wurden.

In der Tankschifffahrt wurden im Jahr 2007 31 Motorschiffe mit einer durchschnittlichen Kapazität von rund 2500 Tonnen in Betrieb genommen.

Was die Informationen betrifft, die zurzeit für das Jahr 2008 vorliegen, so dürfte die Zahl der 2008 erfolgten Inbetriebnahmen in etwa der Zahl im Jahr 2007 entsprechen. Angesichts der langen Baudauer und der gut gefüllten Auftragsbücher der Schiffswerften dürfte die Wirtschaftskrise auf die Zahl der Neubauten kurzfristig keine negativen Auswirkungen haben. Die deutlich erschwerte Kreditaufnahme und die Ungewissheit hinsichtlich der mittelfristigen Entwicklung der Beförderungsnachfrage dürften die Zahl der Neubestellungen bei den Schiffen jedoch drücken.

V. Schlussfolgerungen und Perspektiven

Folgen der Wirtschaftskrise

Die ersten Folgen der Wirtschaftskrise sind für die gesamte Industrie seit Anfang Herbst 2008 spürbar. Kurz hintereinander sind die Erwartungen hinsichtlich des BIP der europäischen Staaten und der Produktion in den meisten Wirtschaftszweigen für das Ende des Jahres 2008 und insbesondere das Jahr 2009 nach unten korrigiert worden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sehen sich mehrere europäische Staaten einer Rezession und einem Rückgang der Tätigkeit in allen Industriesektoren gegenüber.

Vor diesem Hintergrund wird die Beförderungsnachfrage in der Rheinschifffahrt 2009 davon mit Sicherheit betroffen sein. Das Ausmaß des Rückgangs lässt sich zurzeit jedoch noch nicht einschätzen. Die Seehäfen stellen schon heute einen rückläufigen Umschlag fest, der sich mit größter Wahrscheinlichkeit 2009 fortsetzen wird.

Entwicklung bei den beförderten Hauptgüterarten:

Landwirtschaftserzeugnisse

Die Beförderung von Gütern aus dem Landwirtschaftssektor hat im ersten Halbjahr 2008 stagniert.

Güter in loser Schüttung

Die Beförderung von Gütern aus dem Stahl-, Kohle- und Bausektor hat im ersten Semester 2008 leicht zugenommen. Im Herbst 2008 hat sich bei den meisten Erzeugnissen dieser Sektoren ein Abwärtstrend eingestellt.

Energie

Die Beförderung von Gütern aus dem Erdölbereich ist im ersten Halbjahr 2008 zurückgegangen. Diese Tendenz hat sich im zweiten Halbjahr mit dem Rückgang der Preise für Erdölerzeugnisse jedoch deutlich umgekehrt. Im Herbst hat dieser Markt ein Rekordniveau erreicht, was auf einen Wiederaufbau der vorher sehr niedrigen Lagerbestände zurückzuführen ist. Ab November sind diese Bestände jedoch größtenteils wieder aufgefüllt worden, was eine Rückkehr zu einem normaleren Nachfrageniveau bei den Beförderungen in diesem Markt zur Folge haben wird.

Chemie

Die Beförderung von chemischen Produkten hat im ersten Halbjahr 2008 zugenommen, wird jedoch aufgrund der rückläufigen Produktion in diesem Sektor in den kommenden Monaten wieder zurückgehen.

Container

Bereits seit dem Frühjahr ist die Beförderung von Containern auf dem Rhein weniger gestiegen als der Umschlag in den Seehäfen, was auf einen Verlust von Marktanteilen seitens der Rheinschifffahrt hinzudeuten scheint, die hauptsächlich auf die Schnittstellenprobleme in den Seehäfen und die starke Konkurrenz mit der Schiene zurückzuführen ist. Infolge der Krise hat sich der ab dem Sommer eingesetzte Rückgang der Beförderungen im Laufe des Herbstes verschlimmert. Diese Tendenz dürfte sich auch in den kommenden Monaten fortsetzen.

Betriebsbedingungen

Der deutliche Rückgang der Treibstoffpreise stellt im Hinblick auf die Betriebskosten zweifellos eine Entlastung dar. Andere Kosten tendieren jedoch weiterhin nach oben. So z. B. die Personalkosten, die insbesondere aufgrund des ungelösten Problems des Arbeitskräftemangels zunehmen, die Wartungs- und Reparaturkosten, die wegen der Rohstoffpreise steigen, sowie die Schiffswerften, die nach wie vor mit voller Betriebsleistung tätig sind.

Die Zinslasten dürften wegen der zuletzt verzeichneten Zinssenkungen, die zur Aufrechterhaltung der Investitionen und der Wirtschaftstätigkeit in dieser Krisenzeit notwendig sind, abnehmen.

Entwicklung des Laderaumangebots

Die für die ersten zehn Monate des Jahres 2008 verfügbaren Daten deuten darauf hin, dass die Zahl der Neuinbetriebnahmen in etwa der Zahl, die im gleichen Zeitraum des Vorjahres verzeichnet wurde, entsprechen dürfte. Die Zahl der in der Trockenschifffahrt in Betrieb genommenen Motorschiffe war doppelt so hoch wie die entsprechende Zahl in der Tankschifffahrt.

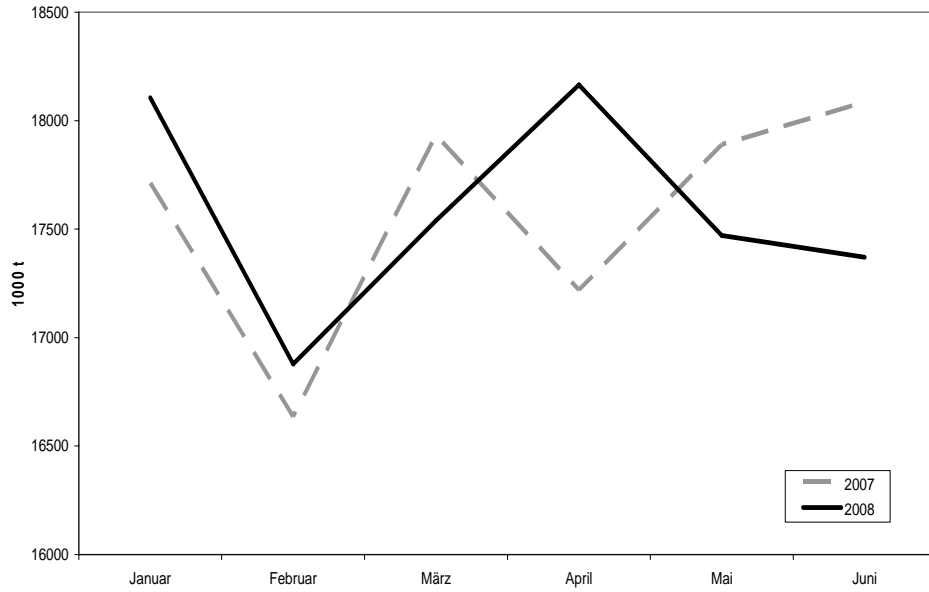
Obgleich die Auftragsbücher der Schiffswerften zurzeit noch gut gefüllt sind, dürfte die Wirtschaftskrise in den kommenden Jahren nicht spurlos am Binnenschifffahrtsbau vorübergehen. Die im Sommer eingetretene Finanzkrise macht die Kreditaufnahme seit dem Herbst schwierig. Die Gründe hierfür sind die von den Banken geforderten Sicherheiten und das Misstrauen, das diese dem Binnenschifffahrtssektor entgegenbringen, insbesondere weil sie noch nicht absehen können, welche Auswirkungen diese Krise auf die Beförderungsnachfrage im Jahr 2009 und darüber hinaus haben wird..

Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

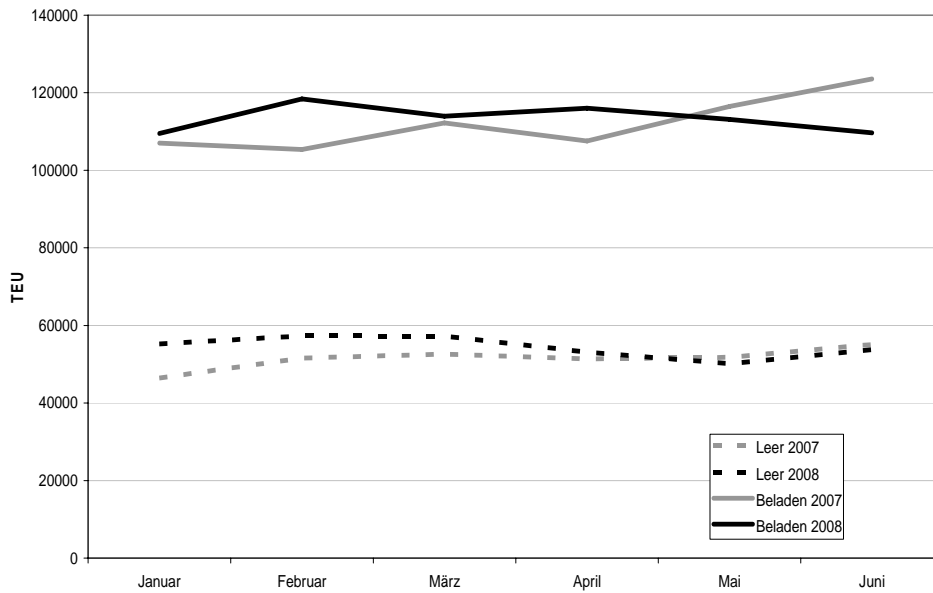
1. Halbjahr 2008	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3420	958	2569	732	978	226
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5844	1293	2302	488	3542	805
2 Feste mineralische Brennstoffe	14623	2839	333	33	14290	2806
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	13961	3354	4264	1046	9759	2353
4 Erze u. Metallabfälle	16969	2099	1269	202	15709	1898
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6862	1374	3407	610	3455	764
6 Steine, Erden u. Baustoffe	22061	4262	17158	3406	5014	864
7 Düngemittel	2328	670	918	253	1410	417
8 Chemische Erzeugnisse	9197	2024	3357	574	5850	1451
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	10268	3080	6571	1945	3697	1135
99 darunter besondere Transportgüter	9621	2942	6166	1838	3455	1104
Total	105531	21953	42147	9288	63705	12719

Entwicklung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2007 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-10,37%	-12,64%	-14,25%	-14,23%	19,33%	-6,63%
1 Nahrungs- u. Futtermittel	1,61%	6,92%	-0,93%	11,91%	3,34%	4,10%
2 Feste mineralische Brennstoffe	0,81%	1,49%	46,31%	51,89%	0,08%	1,10%
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-3,14%	-5,95%	-9,04%	-4,66%	0,34%	-4,70%
4 Erze u. Metallabfälle	-1,64%	-2,72%	13,46%	13,56%	-2,62%	-4,18%
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	-8,25%	-4,30%	-1,75%	-2,71%	-13,87%	-5,54%
6 Steine, Erden u. Baustoffe	2,41%	3,72%	4,49%	6,78%	-2,07%	-6,13%
7 Düngemittel	13,39%	13,73%	-1,24%	-3,04%	25,49%	27,05%
8 Chemische Erzeugnisse	1,63%	4,96%	-1,67%	0,77%	3,82%	6,79%
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	2,16%	1,35%	1,90%	1,40%	2,64%	1,26%
99 darunter besondere Transportgüter	1,95%	1,33%	2,59%	1,69%	0,81%	0,75%
Total	-0,36%	0,11%	0,27%	1,50%	-0,27%	-0,46%

Entwicklung der monatlich auf dem traditionellen Rhein beförderten Gütermengen

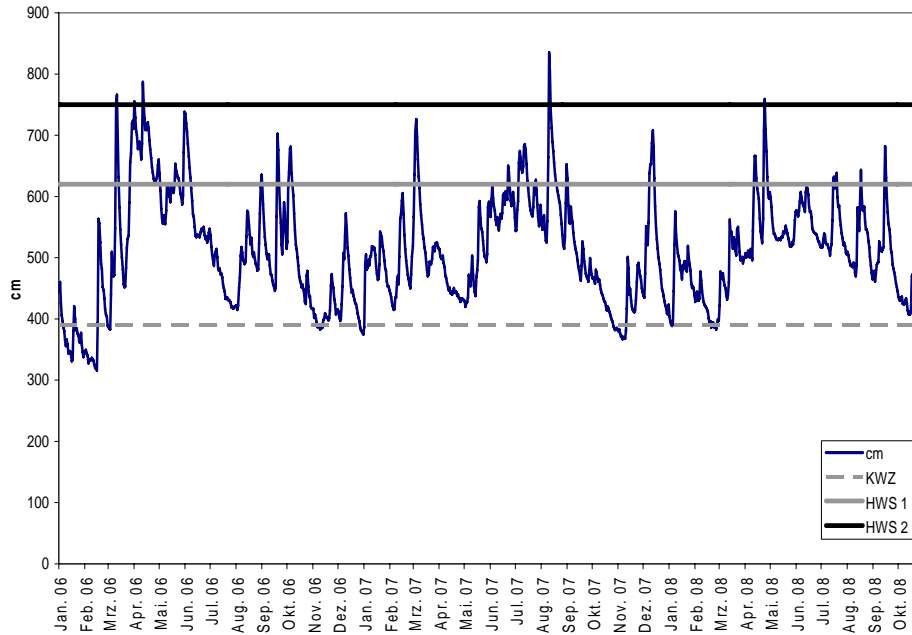


Entwicklung der monatlich auf dem traditionellen Rhein beförderten Container

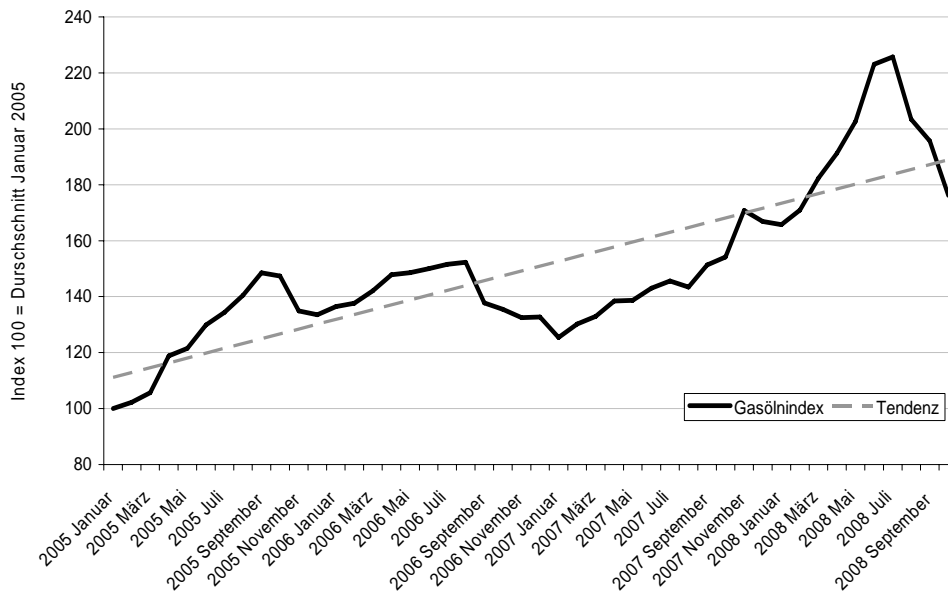


Wasserführung auf dem Rhein

Wasserstände in Maxau



Entwicklung der Gasölpreise



Stand der Neubauten

Schiffstyp	2002		2003		2004		2005	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage
Gütermotorschiffe	45	113114	34	89676	28	71326	34	87645
Güterschubleichter	29	37180	28	78156	14	23636	12	11401
Insgesamt	74	150294	62	167832	42	94962	46	99046
Tankmotorschiffe	22	65548	45	131455	54	139718	46	130860
Tankschubleichter	2	178	1	1800	3	2427	2	2527
Insgesamt	24	65726	46	133255	57	142145	48	133387
Kabinenschiffe	17		10		5		5	
Ausflugsschiffe	9		1		1		5	
Insgesamt	26		11		6		10	
	Anzahl	kW	Anzahl	kW	Anzahl	kW	Anzahl	kW
Schubboote	2	1276	0	0	1	992	0	0
Schleppboote	3	11670	1	279	1	177	0	0
Insgesamt	5	12946	1	279	2	1169	0	0

Schiffstyp	2006		2007		2008		total 2002 - 2008	
	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage	Anzahl	Tonnage
Gütermotorschiffe	41	124116	74	254030	23	79084	279	818991
Güterschubleichter	25	37735	34	94224	27	65223	169	347555
Insgesamt	66	161851	108	348254	50	144307	448	1166546
Tankmotorschiffe	35	102352	31	78734	16	57734	249	706401
Tankschubleichter	0	0	0	0	0	0	8	6932
Insgesamt	28	77565	31	78734	16	57734	257	713333
Kabinenschiffe	4	1644	4		4	8520	49	10164
Ausflugsschiffe	2	1959	3		0	0	21	1959
Insgesamt	6		7		4	8520	70	12123
	Anzahl	kW	Anzahl	kW	Anzahl	kW	Anzahl	kW
Schubboote	0	0	5	7780	0	0	8	10048
Schleppboote	0	0			0	0	5	12126
Insgesamt	0	0	1	0	0	0	13	22174

Quelle: IVR und ZKR Sekretariat

PROTOKOLL 7

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbücher auf dem Rhein

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

unter Hinweis darauf, dass die Rheinschifffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll, wie die Mitgliedstaaten dies in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 zum Ausdruck gebracht haben,

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung nichtrheinischer Schifferdienstbücher auf dem Rhein eine Maßnahme darstellt, die zum Ziele hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zur wirtschaftlichen Dynamik beizutragen,

in der Auffassung, dass Ausführungsbestimmungen erforderlich sind, um insbesondere eine gemeinsame Basis für die Anerkennung der Schifferdienstbücher zu schaffen und Bedingungen für die Anerkennung festzulegen, die gewährleisten, dass der Sicherheitsstandard auf dem Rhein aufrechterhalten wird,

in der Feststellung, dass es sich angesichts der laufenden Arbeiten zur Harmonisierung der Berufsprofile bei der Anerkennung der Befähigungen nur um einen weiterentwicklungsfähigen Prozess handeln kann und dass der Wortlaut dieses Beschlusses in den Verwaltungsvereinbarungen zu präzisieren ist, die mit den einzelnen Staaten, die einen Anerkennungsantrag gestellt haben, abzuschließen sind,

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

nimmt die in der Anlage beigefügten Ausführungsbestimmungen für die Anerkennung von nichtrheinischen Schifferdienstbüchern auf dem Rhein an.

Anlage

Ausführungsbestimmungen für die Anerkennung von Schifferdienstbüchern auf dem Rhein

Präambel

Um die Verwendung einheitlicher Dokumente in der Binnenschifffahrt zu fördern, ist die Zentralkommission bereit, auf dem Rhein die Schifferdienstbücher für gültig zu erklären, die nach den nachstehend aufgeführten Kriterien und Verfahren als gleichwertig anerkannt worden sind:

Voraussetzung für den Anerkennungsbeschluss ist neben der Gleichwertigkeit auch die Zweckmäßigkeit der Anerkennung. Ein Anspruch auf Anerkennung besteht nicht.

Jede Entscheidung zur Anerkennung enthält eine politische Bewertung, bei der insbesondere berücksichtigt wird:

- ob eine angemessene Gegenseitigkeit besteht,
- ob die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit bestehen, die den Fortbestand der Gleichwertigkeit auch bei der künftigen Weiterentwicklung der Vorschriften gewährleistet.

1. Modalitäten und Verfahren der Anerkennung

Die Anerkennung erfolgt nur auf Vorlage aller nationalen Vorschriften und Regelungen, die die Bedingungen für die Erteilung von Schifferdienstbüchern festlegen. Vorzulegen sind:

- a) die nationale Regelung, die die Anforderungen an die Tauglichkeit festlegt;
- b) alle Bestimmungen (ob legislativer, verordnungsrechtlicher oder administrativer Art), die das Verfahren für den Erwerb, den Erhalt, den Entzug und das Ungültigmachen von Schifferdienstbüchern regeln;
- c) die Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung des Schifferdienstbuches;
- d) die Liste der anerkannten Ärzte für die Ausstellung des ärztlichen Zeugnisses, das von den zuständigen Behörden zur Ausstellung des Bescheids zur Tauglichkeit herangezogen wird.

2. Prüfverfahren für den Anerkennungsantrag

- a) Zur Anerkennung von Schifferdienstbüchern, die auf der Grundlage einer einzelstaatlichen Regelung erteilt worden sind, ist vom Staat, der verantwortlich für diese Regelung ist, ein entsprechender Antrag zu stellen. Der Antrag muss auch eine Erklärung über die Bereitschaft zur Gegenseitigkeit der Anerkennung von rheinischen Schifferdienstbüchern enthalten.
- b) Diesem Antrag sind die in Nr. 1 bezeichneten Rechtsgrundlagen und die Muster für das Schifferdienstbuch in einer der Arbeitssprachen der ZKR beizufügen.
- c) Der Ausschuss STF prüft den Antrag und gibt eine Stellungnahme zur Gleichwertigkeit ab.
- d) Der Ausschuss STF veranlasst im Bedarfsfall die notwendigen Überprüfungen. Er kann ergänzende Angaben fordern und Vertreter der betreffenden Behörden anhören.
- e) Das Plenum der ZKR trifft die Entscheidung über die Gleichwertigkeit und Zweckmäßigkeit der Anerkennung.

3. Anforderungen an die materielle Gleichwertigkeit von Schifferdienstbüchern

Die nach der nationalen Regelung vorgeschriebenen Anforderungen an die Tauglichkeit des Inhabers müssen den nach der Rheinschiffverkehrsregelung bestehenden Anforderungen gleichwertig und durch eine entsprechende ärztliche Untersuchung nachgewiesen worden sein.

Die nationale Regelung muss auch vorschreiben, dass der Tauglichkeitsnachweis bei Vollendung des 65. Lebensjahres und danach jährlich zu erneuern ist.

Die nationale Regelung muss vorsehen, dass die zuständige Behörde ihren Kontrollvermerk nur zur Bescheinigung von Fahrten anbringen kann, die vor weniger als 15 Monaten durchgeführt worden sind.

Die nationale Regelung muss festlegen, dass 180 effektive Fahrtage in der Binnenschiffahrt als 1 Jahr Fahrzeit gelten und dass innerhalb von 365 aufeinanderfolgenden Tagen höchstens 180 effektive Fahrtage angerechnet werden können.

4. Anforderungen an die formelle Gleichwertigkeit von Schifferdienstbüchern

- a) Das Dienstbuch muss in mindestens einer der Sprachen der ZKR abgefasst sein.
- b) Die nichtrheinischen Schifferdienstbücher müssen in ihrer Form mit dem rheinischen Schifferdienstbuch identisch sein. Unwesentliche Abweichungen, die die Kontrolle, Beweiskraft und Fälschungssicherheit nicht beeinträchtigen, sind unbeachtlich.
- c) Im Schifferdienstbuch ist eine spezielle Seite für die nach der rheinischen Regelung erworbenen Befähigungen vorzusehen.

5. Zusätzliche Bedingungen

In den in Nr. 1 genannten nationalen Vorschriften und Regelungen ist die schriftliche Zusicherung zu geben, dass ein gültiges rheinisches Schifferdienstbuch nach dem Muster der rheinischen Regelung auf allen Wasserstrassen im Land des antragstellenden Staates verwendbar ist.

Es ist auch festzulegen, dass jedes Besatzungsmitglied nur Inhaber eines einzigen rheinischen oder diesem als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbuches sein kann.

6. Informations- und Kontrollmechanismen

- a) Der Staat, der einen Antrag auf Anerkennung stellt, erklärt sich bereit, durch seine zuständigen Behörde, die notwendigen Informationen auf Anfrage einer rheinischen zuständigen Behörde zu erteilen, und an einer zentralen Datenbank mitzuarbeiten.
- b) Die ZKR-Mitgliedstaaten und die Staaten, deren Schifferdienstbücher als gleichwertig anerkannt worden sind, informieren sich frühzeitig über beabsichtigte Änderungen und Entwicklungen, die die Schifferdienstbücher betreffen.
- c) Die ZKR lädt die Staaten, deren Schifferdienstbuch anerkannt worden ist, soweit erforderlich, zu einer gemeinsamen Sitzung ein. Ziel dieser Sitzungen ist insbesondere
 - dazu beizutragen, dass die in Zukunft erforderlich werdenden verordnungsrechtlichen Fortentwicklungen und Anpassungen in sämtlichen Regelungen einheitlich erfolgen;
 - die Kontrollmechanismen der Staaten zu koordinieren;

- d) Zwischen der ZKR und dem antragstellenden Staat ist eine Verwaltungsvereinbarung zu schließen, um insbesondere die Gegenseitigkeit der Anerkennung festzuschreiben, die Modalitäten für die Anerkennung der Befähigungen zu präzisieren, die Kompetenzen der für die Eintragungen in die anerkannten Schifferdienstbücher zuständigen Verwaltungsbehörden anzugeben und für die Zukunft die Kooperationsmechanismen zu organisieren;
- e) In der Verwaltungsvereinbarung können unter Umständen Übergangsmaßnahmen für diejenigen Personen vereinbart werden, die bereits vor den Anerkennungsentscheidungen Inhaber eines rheinischen Schifferdienstbuches und eines als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbuches waren.

7. Wortlaut der Anerkennung

Der Wortlaut der Anerkennung wird in der in Punkt 6 d) genannten Verwaltungsvereinbarung festgelegt. Er wird insbesondere folgende Ausführungen enthalten:

- a) Mit Anerkennung der nichtrheinischen Schifferdienstbücher verpflichtet sich die ZKR, auf dem Rhein die Gültigkeit der in dem anerkannten nichtrheinischen Schifferdienstbuch enthaltenen Informationen anzuerkennen, die betreffen
 - die Tauglichkeit des Inhabers,
 - die vom Inhaber zurückgelegten Fahrten und Fahrzeiten,
 - die Befähigung des Inhabers gemäß der rheinischen Regelung, nach den in der Verwaltungsvereinbarung vorgesehenen Modalitäten.
- b) Der Drittstaat, dessen Schifferdienstbuch anerkannt wird, verpflichtet sich, auf seinen nationalen Wasserstraßen die Gültigkeit der in dem rheinischen Schifferdienstbuch enthaltenen Informationen anzuerkennen, die betreffen
 - die Tauglichkeit des Inhabers,
 - die vom Inhaber zurückgelegten Fahrten und Fahrzeiten,
 - die Befähigung des Inhabers gemäß der rheinischen Regelung, nach den in der Verwaltungsvereinbarung vorgesehenen Modalitäten.
- c) Die Kontrollvermerke zur Bescheinigung der zurückgelegten Fahrzeiten können von allen zuständigen Behörden, ob sie der Rheinschifffahrt oder dem Ausstellungsstaat des anerkannten Schifferdienstbuches angehören, in den rheinischen Schifferdienstbüchern und den anerkannten Schifferdienstbüchern angebracht werden.
- d) Die zuständigen Rheinschifffahrtsbehörden sind allein befugt, in ein rheinisches Schifferdienstbuch Eintragungen zur Tauglichkeit des Inhabers vorzunehmen. Diese erfolgen gemäß der rheinischen Regelung und werden auf allen nationalen Wasserstraßen des Drittstaates als gültig anerkannt.
- e) Die zuständigen Behörden des Drittstaates sind allein befugt, in das nationale Schifferdienstbuch die Eintragungen zur Tauglichkeit gemäß der nationalen Regelung vorzunehmen. Diese Eintragungen werden auf dem Rhein als gültig anerkannt.
- f) Die zuständigen Rheinschifffahrtsbehörden sind allein befugt, auf der Seite eines rheinischen Schifferdienstbuches für Befähigungen gemäß der rheinischen Regelung Eintragungen zu den Befähigungen vorzunehmen.
- g) Die zuständigen nationalen Behörden des Drittstaates sind allein befugt, auf der Seite des anerkannten Schifferdienstbuches für Befähigungen gemäß der nationalen Regelung Eintragungen vorzunehmen.
- h) Die Bestimmung der zuständigen Behörden für Eintragungen der Befähigung des Inhabers erfolgt in allen anderen Fällen nach den in der Verwaltungsvereinbarung genannten Modalitäten.

PROTOKOLL 9

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 6.08, 11.01, 14.09)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Verbesserung der Sicherheit auf nautisch schwierigen Stromabschnitten, zur Klarstellung bestimmter Vorschriften und zur Verbesserung der Liegestellensituation,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die Änderungen zu §§ 6.08, 11.01, 14.09 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2009 in Kraft. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Dezember 2009 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. § 6.08 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Bei der Annäherung an Strecken, die durch das Tafelzeichen A.4 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, ist das Begegnen und Überholen verboten. Das Verbot nach Satz 1 kann auf Fahrzeuge und Verbände ab einer bestimmten Länge oder Breite beschränkt werden; in diesem Fall werden die Länge oder Breite auf einer rechteckigen weißen zusätzlichen Tafel angegeben, die unterhalb des Tafelzeichens A.4 angebracht ist. Im Übrigen gelten die Regelungen des § 6.07 Nr. 1 Buchstabe a bis d entsprechend.“

2. Dem § 11.01 Nr. 2 werden die folgenden Sätze 1 und 2 vorangestellt:

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

3. § 14.09 wird wie folgt gefasst:

„§ 14.09

Wesseling

1. Die Reede erstreckt sich vor Wesseling am linken Ufer von km 668,80 bis km 672,80 vor Köln-Godorf.
2. Für Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen und in Wesseling oder Köln-Godorf laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, werden bestimmt:
Liegstellen
von km 669,65 bis km 670,10,
von km 670,34 bis km 670,45,
von km 670,60 bis km 670,75,
von km 670,85 bis km 671,00.
3. Für Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen müssen und in Wesseling oder Köln-Godorf laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, wird bestimmt:
Liegstelle von km 671,00 bis km 671,35.
4. Für Fahrzeuge, die die Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 führen müssen und in Wesseling oder Köln-Godorf laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, wird bestimmt:
Liegstelle von km 671,65 bis 671,80.
5. Für Fahrzeuge, die keine Bezeichnung nach § 3.14 führen müssen, und für Fahrzeuge, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 1 führen müssen und in Wesseling oder Köln-Godorf laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, werden bestimmt:
Liegstellen
von km 668,80 bis km 669,20
von km 672,30 bis km 672,80.“

PROTOKOLL 10

Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf die von ihr beschlossenen Leitlinien für ihre verordnungsrechtlichen Tätigkeiten,

mit dem Ziel, den hohen Sicherheitsstandard der Rheinschiffahrt mit klaren, einfachen und wenig Reglementen zu erreichen und zu sichern,

in dem Bestreben, die Vereinheitlichung von technischen Anforderungen der See- und der Binnenschiffahrt, wenn immer sachlich gerechtfertigt, zu fördern,

in der Erkenntnis, dass einheitliche technische Anforderungen für die Schifffahrt auf allen europäischen Wasserstraßen grenzüberschreitende Verkehre erleichtern und zu einer Reduzierung des Aufwands für die Entwicklung, Herstellung und Zulassung von Schiffsausrüstungen beitragen werden,

in der Kenntnis, dass die Europäische Kommission diesen Beschluss begrüßt und eine entsprechende Änderung der technischen Anforderungen an Binnenschiffe auf Ebene der Europäischen Gemeinschaft ebenfalls zur Diskussion steht,

in dem Bewusstsein, dass künftig noch weitere Änderungen oder Ergänzungen zur Berücksichtigung des Gemeinschaftsrechts zusätzlich notwendig werden können,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses und ihres Untersuchungsausschusses,

hebt die Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt und die späteren Änderungen dieser Vorschriften zum 1. Dezember 2009 ersatzlos auf,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in den Anlage 1 und 2 zu diesem Beschluss aufgeführt sind; diese Änderungen treten am 1. Dezember 2009 in Kraft; Anordnungen vorübergehender Art zu den in den Anlagen aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Dezember 2009 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben,

schlägt der Europäischen Kommission vor, mit der Zentralkommission zusammen zu arbeiten, damit auch künftig einheitliche Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten auf allen Binnenwasserstraßen der Europäischen Gemeinschaft und dem Rhein gewährleistet sind.

Anlagen

Anlage 1: Änderungen der RheinSchPV

1. § 1.01 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe t wird wie folgt gefasst:

„t) „weißes Licht“,
„rotes Licht“,
„grünes Licht“,
„gelbes Licht“ und
„blaues Licht“
ein Licht, dessen Farbe den Anforderungen der Tabelle 2 der Europäischen Norm EN 14744 : 2006 entspricht;“.

b) Buchstabe u wird wie folgt gefasst:

„u) „starkes Licht“,
„helles Licht“ und
„gewöhnliches Licht“
ein Licht, dessen Stärke den Anforderungen der Tabelle 1 der Europäischen Norm EN 14744 : 2006 entspricht;“.

c) Buchstabe v wird wie folgt gefasst:

„v) „Funkellicht“, „schnelles Funkellicht“:
ein Licht, dessen Anzahl regelmäßiger Lichterscheinungen als Funkellicht den Anforderungen der Zeile 1 und als schnelles Licht den Anforderungen der Zeile 2 oder der Zeile 3 der Tabelle 3 der Europäischen Norm EN 14744 : 2006 entspricht;“.

2. § 3.02 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„Es dürfen nur Signalleuchten verwendet werden,

- a) deren Gehäuse und Zubehör das Zulassungskennzeichen tragen, das nach der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung, geändert durch die Richtlinie 2008/67/EG der Kommission vom 30. Juni 2008, vorgeschrieben ist und
- b) deren Lichter in horizontaler Ausstrahlung, Farbe und Stärke den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen.

Signalleuchten, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die den Anforderungen der am 30. November 2009 geltenden Rheinschiffahrtspolizeiverordnung oder der 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 entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.“

Anlage 2: Änderungen der RheinSchUO

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 7.05 wird wie folgt gefasst:

„7.05 Signallichter, Licht- und Schallzeichen“.

2. § 1.01 Nr. 83a und Nr. 83b wird wie folgt gefasst:

„83a. Signallichter: Lichterscheinungen von Signalleuchten zur Bezeichnung von Fahrzeugen;

83b. Lichtzeichen: Lichterscheinungen zur Verstärkung von Sicht- oder Schallzeichen;“.

3. § 7.05 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Signallichter, Licht- und Schallzeichen“

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Signallichter, deren Gehäuse und Zubehör müssen das Zulassungskennzeichen tragen, das nach der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung, geändert durch die Richtlinie 2008/67/EG der Kommission vom 30. Juni 2008, vorgeschrieben ist oder den Anforderungen der 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 entsprechen.“

4. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 7.05 Nr. 1 wird wie folgt eingefügt:

„7.05	Nr. 1	Signallichter, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen	Signalleuchten, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die den Anforderungen der am 30. November 2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.“
-------	-------	--	---

5. Die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 7.05 Nr. 1 wird wie folgt eingefügt:

„7.05	Nr. 1	Signallichter, deren Gehäuse und Zubehör und Lichtquellen	Signalleuchten, deren Gehäuse, Zubehör und Lichtquellen, die den Anforderungen der am 30. November 2009 geltenden Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt entsprechen, dürfen weiterhin verwendet werden.	1.12.2009“
-------	-------	---	--	------------

PROTOKOLL 11

Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission

1. Die Zentralkommission hat mit den Beschlüssen 1989-II-33 und 34 Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt sowie deren Einbau eingeführt. Diese Vorschriften haben sich bewährt und wurden auch so in die 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 übernommen.
2. Zwischenzeitlich wurden die Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität, in deren Geltungsbereich Radaranlagen für die Binnenschiffahrt fallen, und die Richtlinie 2004/108/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit und zur Aufhebung der Richtlinie 89/336/EWG, in deren Geltungsbereich Wendeanzeiger fallen, verabschiedet. Zudem wurden Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt in die Europäische Norm EN 302 194-1 : 2006 Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Navigation radar used on inland waterways: Part 1: Technical characteristics and methods of measurement, übernommen.
3. Die für die Rheinschiffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz haben am 16. Mai 2006 in Basel eine Erklärung verabschiedet, in der sie Wert darauf legen, dass die Rheinschiffahrt weiterhin unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren kann, und in der sie die ZKR beauftragen, die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit bestehender und zukünftiger Regelungen unter Beibehaltung der hohen Sicherheits- und Umweltstandards der Binnenschiffahrt zu überprüfen. Im Frühjahr 2008 hat die ZKR beschlossen, alle technischen Vorschriften in einem verordnungsrechtlichen Block zusammenzufassen.
4. Aufgrund der vorstehenden Sachverhalte haben der Polizeiausschuss und der Untersuchungsausschuss der Zentralkommission durch ihre Arbeitsgruppen Polizeiverordnung und Untersuchungsordnung Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgearbeitet, mit denen erreicht wird, dass
 - die technischen Anforderungen an Radargeräte und Wendeanzeiger in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit den anderen Anforderungen an den Bau und die Ausrüstung der Schiffe integriert werden;
 - die Anforderungen an Radargeräte, die in den einschlägigen europäischen Standards enthalten sind, aus den Vorschriften gestrichen werden und stattdessen auf diese Standards verwiesen wird;
 - die einschlägigen europäischen Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit berücksichtigt werden;

- die aktuellen gesonderten Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau aufgehoben werden;
 - Typgenehmigungen, die gegebenenfalls künftig auf Basis gleichlautender Vorschriften der Richtlinie 2006/87/EG von anderen Staaten erteilt werden, als gleichwertig anerkannt werden.
5. Weiterhin werden in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung Übergangsbestimmungen aufgenommen, die sicherstellen, dass die nach den derzeit gültigen Vorschriften zugelassenen Radaranlagen und Wendeanzeiger weiter eingebaut und betrieben werden können. Radaranlagen und Wendeanzeiger, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden und derzeit auf Fahrzeugen eingebaut sind, dürfen innerhalb bestimmter Fristen weiter betrieben werden.
 6. Außerdem wird die in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorgesehene Möglichkeit für den Beschluss von Richtlinien (Dienstanweisungen) für alle in der Verordnungen aufgeführten zuständigen Behörden ausgeweitet; diese Ausweitung ist notwendig; um künftig auch mit Richtlinien die Arbeit der für die Prüfung und Zulassung von Navigationsgeräten – und auch weiterer in der Verordnung aufgeführter – zuständigen Behörden unterstützen zu können.
 7. Die zu führenden Verzeichnisse der zuständigen Behörden, der zugelassenen Geräte sowie der anerkannten Fachfirmen sind kontinuierlich zu aktualisieren, um den zuständigen Behörden, den Schiffsausrüstern und dem Schifffahrtsgewerbe den höchstmöglichen Nutzen zu bieten. Die Verzeichnisse werden ebenso wie das vorgesehene Muster der Einbaubescheinigung in die Anlagen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung übernommen. Der Untersuchungsausschuss wird beauftragt, durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, mit Unterstützung des Sekretariats für die Aktualität, Vollständigkeit und Richtigkeit der Verzeichnisse Sorge zu tragen. Die Verzeichnisse der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, zugelassenen Geräte und anerkannten Fachfirmen werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt auf ihrer Internetseite (www.ccr-zkr.org) veröffentlicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in der Erkenntnis, dass sich die derzeit bestehenden Vorschriften hinsichtlich der Anforderungen und Prüfungen für Radargeräte und Wendeanzeiger grundsätzlich bewährt haben,

in dem Bewusstsein, dass diese Vorschriften die einschlägigen Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft berücksichtigen sowie durch Verweise auf die einschlägigen europäischen und weltweiten Normen so kurz wie möglich abgefasst sein sollen, wobei künftig noch weitere Änderungen oder Ergänzungen zur Berücksichtigung des Gemeinschaftsrechts zusätzlich notwendig werden können,

in dem Willen, durch eine Integration dieser Vorschriften in die Rheinschiffsuntersuchungsordnung, alle Vorschriften über Bau und Ausrüstung in einer Verordnung zusammenzufassen und die Zahl der Regelwerke der Zentralkommission zu reduzieren,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffahrtsverordnungen, die als Anlagen 1 und 2 zu diesem Beschluss beigefügt sind,

hebt die Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt von 1990, die Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt von 1990 und die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt von 1990 sowie die Beschlüsse 1999-III-12 und 2003-II-23 auf,

beauftragt ihren Untersuchungsausschuss,

- durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung sowie in Zusammenarbeit mit der Gemeinsamen Arbeitsgruppe von Mitgliedsstaaten der Zentralkommission und der Europäischen Gemeinschaft insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts sowie zur weiteren Harmonisierung mit gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen eventuell notwendig werdende weitere Änderungen und Ergänzungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erarbeiten zu lassen,
- durch die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung die Verzeichnisse der nach den vorgenannten Vorschriften zuständigen Behörden, zugelassenen Geräte und anerkannten Fachfirmen in eigener Kompetenz fortzuschreiben, durch das Sekretariat der Zentralkommission zu veröffentlichen und ihr Änderungen der Verzeichnisse zur Kenntnisnahme vorzulegen,

schlägt der Europäischen Kommission vor, mit der Zentralkommission zusammen zu arbeiten, damit auch künftig einheitliche Vorschriften für die Typpenehmigung und den Einbau Radargeräten und Wendeanzeigern auf allen Binnenwasserstraßen der Europäischen Gemeinschaft und dem Rhein gewährleistet sind.

Die in der Anlage 1 aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und in der Anlage 2 aufgeführten Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung treten am 1. Dezember 2009 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt werden die Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt von 1990, die Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt von 1990, die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt von 1990 sowie die späteren Änderungen dieser Vorschriften und die Beschlüsse 1999-III-12 und 2003-II-23 aufgehoben. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in den Anlagen aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Dezember 2009 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage 1: Änderungen der RheinSchPV

1. § 1.10 Nr. 1 Buchstabe i wird wie folgt gefasst:

„i) die nach § 7.06 Nr. 1 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erforderliche Bescheinigung über Einbau und Funktion von Radaranlage und Wendeanzeiger,“

2. § 4.06 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Fahrzeuge dürfen nur dann Radar benutzen, wenn
a) sie mit einem Radargerät und einem Gerät zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs nach § 7.06 Nr. 1 Rheinschiffsuntersuchungsordnung ausgerüstet sind.“

Anlage 2: Änderungen der RheinSchUO

1. § 1.07 wird wie folgt gefasst:

§ 1.07

Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen und die zuständigen Behörden

„1. Zur Erleichterung und Vereinheitlichung der Anwendung dieser Verordnung kann die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt Dienstanweisungen für die Untersuchungskommissionen und die nach dieser Verordnung zuständigen Behörden beschließen.

Diese Dienstanweisungen werden den Untersuchungskommissionen und den zuständigen Behörden zur Kenntnis gebracht.

2. Die Untersuchungskommissionen und die zuständigen Behörden sind an diese Dienstanweisungen gebunden.“

2. § 7.06 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Radargeräte und Wendeanzeiger müssen den Anforderungen nach Anlage M Teil I und Teil II genügen. Die Einhaltung der Anforderungen wird durch eine von der zuständigen Behörde erteilte Typgenehmigung festgestellt. Typgenehmigungen, die auf Grundlage der Anforderungen der 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 erteilt wurden, sind als gleichwertig anerkannt.

Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, gelten als Radargeräte. Sie müssen zusätzlich die Anforderungen des Inland ECDIS Standards in der am Tag der Erteilung der Typgenehmigung gültigen Edition erfüllen.

Die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschifffahrt nach Anlage M Teil III müssen eingehalten sein.

Der Wendeanzeiger muss vor dem Rudergänger in dessen Blickfeld angebracht sein.

Die Verzeichnisse der nach Anlage M oder aufgrund als gleichwertig anerkannter Typgenehmigungen zugelassenen Radargeräte und Wendeanzeiger werden von der Zentralkommission veröffentlicht.“

3. In der Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird die Angabe zu § 7.06 Nr. 1 wie folgt eingefügt:

„7.06 Nr. 1	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden Wendeanzeiger, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen und vor dem 1. Januar 2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 31. Dezember 2009, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2011 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung (1989-I-35) vorhanden ist. Wendeanzeiger, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen und vor dem 1. Januar 2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. Januar 2015 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung (1989-I-35) vorhanden ist. Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1. Januar 1990 aufgrund der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschifffahrt sowie der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt zugelassen wurden, dürfen weiterhin eingebaut und, wenn eine gültige Einbaubescheinigung aufgrund der Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschifffahrt oder der Anlage M Teil III dieser Verordnung vorhanden ist, betrieben werden.“
-------------	--	--

4. In der Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird die Angabe zu § 7.06 Nr. 1 wie folgt eingefügt:

„7.06 Nr. 1	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden	Navigationsradaranlagen, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen und vor dem 1. Januar 2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 31. Dezember 2009, längstens jedoch bis zum Ablauf des 31. Dezember 2011 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung (1989-I-35) vorhanden ist.	1.12.2009
	Wendeanzeiger, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden	Wendeanzeiger, die vor dem 1. Januar 1990 zugelassen und vor dem 1. Januar 2000 eingebaut wurden, dürfen bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. Januar 2015 eingebaut sein und betrieben werden, wenn eine gültige Einbaubescheinigung (1989-I-35) vorhanden ist.	1.12.2009
	Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1. Januar 1990 zugelassen wurden	Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, die ab dem 1. Januar 1990 aufgrund der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt sowie der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt zugelassen wurden, dürfen weiterhin eingebaut und, wenn eine gültige Einbaubescheinigung aufgrund der Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt oder der Anlage M Teil III dieser Verordnung vorhanden ist, betrieben werden.	1.12.2009“

5. *Anlage M* wird wie folgt gefasst:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M

**Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger
in der Rheinschiffahrt**

Inhalt

Teil I

Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt

Teil II

Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt

Kapitel 1	Allgemeines
Kapitel 2	Allgemeine Mindestanforderungen an Wendeanzeiger
Kapitel 3	Operationelle Mindestanforderungen an Wendeanzeiger
Kapitel 4	Technische Mindestanforderungen an Wendeanzeiger
Kapitel 5	Prüfbedingungen und Prüfverfahren für Wendeanzeiger
Anhang:	Fehlergrenzen für Wendeanzeiger

Teil III

Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt

Teil IV

Bescheinigung über Einbau und Funktion von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt

Teil V

Verzeichnisse der zuständigen Behörden, zugelassenen Geräte und anerkannten Fachfirmen

**Mindestanforderungen und Prüfbedingungen
für Navigationsradaranlagen
in der Rheinschifffahrt**

Inhaltsverzeichnis

§§		Seite
1	Anwendungsbereich	
2	Aufgabe der Radaranlage.....	
3	Mindestanforderungen	
4	Typprüfung	
5	Antrag auf Typprüfung	
6	Typpenehmigung	
7	Kennzeichnung der Geräte, Zulassungsnummer	
8	Erklärung des Herstellers.....	
9	Änderungen an zugelassenen Anlagen	

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Vorschriften legen die Mindestanforderungen an Navigationsradaranlagen der Rheinschifffahrt fest sowie die Bedingungen, unter denen die Erfüllung der Mindestanforderungen geprüft wird. Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, sind Navigationsradaranlagen im Sinne dieser Vorschriften.

§ 2

Aufgabe der Radaranlage

Radaranlagen müssen ein für die Führung des Schiffes verwertbares Bild über seine Position in Bezug auf die Betonung, die Uferkonturen und die für die Schifffahrt wesentlichen Bauwerke geben, sowie andere Schiffe und über die Wasseroberfläche hinausragende Hindernisse im Fahrwasser sicher und rechtzeitig erkennen lassen.

§ 3

Mindestanforderungen

1. Radaranlagen müssen den Anforderungen der Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität entsprechen.
2. Darüber hinaus müssen die Radaranlagen den Anforderungen der Europäischen Norm EN 302 194-1 : 2006 Electromagnetic compatibility and Radio spectrum Matters (ERM); Navigation radar used on inland waterways: Part 1: Technical characteristics and methods of measurement genügen.

§ 4

Typprüfung

Radaranlagen sind zum Einbau an Bord von Schiffen nur dann zugelassen, wenn anhand einer Typprüfung nachgewiesen wurde, dass sie die Mindestanforderungen des § 3 Nr. 2 erfüllen. Prüfungen zum Nachweis der Erfüllung der Mindestanforderungen des § 3 Nr. 1 sind nicht Bestandteil der Typprüfung.

§ 5

Antrag auf Typprüfung

1. Der Antrag auf Typprüfung einer Radaranlage ist bei einer zuständigen Prüfbehörde eines Rheinufersstaates oder Belgiens zu stellen.
Die zuständigen Prüfbehörden sind der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bekanntzugeben.
2. Mit dem Antrag sind folgende Unterlagen einzureichen:
 - a) zwei ausführliche technische Beschreibungen;
 - b) zwei komplette Sätze der Schaltungs- und Service-Unterlagen;
 - c) zwei ausführliche Bedienungsanleitungen;
 - d) zwei Kurzbedienungsanleitungen und
 - e) gegebenenfalls Nachweise über bereits durchgeführte Prüfungen.
3. Im Rahmen der Typprüfung ist unter Antragsteller zu verstehen: Eine juristische oder natürliche Person, unter deren Namen, Handelsmarke oder sonstiger charakteristischer Bezeichnung die zur Typprüfung angemeldete Anlage hergestellt oder gewerblich vertrieben wird.

§ 6

Typgenehmigung

1. Nach einer erfolgreichen Typprüfung stellt die Prüfbehörde eine Bescheinigung über die Typgenehmigung aus.
Bei Nichterfüllung der Mindestanforderungen werden dem Antragsteller die Ablehnungsgründe schriftlich mitgeteilt.
Die Typgenehmigung wird von der zuständigen Behörde erteilt.
Die zuständige Behörde teilt die von ihr zugelassenen Geräte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit.
2. Jede Prüfbehörde ist berechtigt, jederzeit eine Anlage aus der Serie zur Kontrollprüfung zu entnehmen.
Ergeben sich bei dieser Prüfung Mängel, kann die Typgenehmigung entzogen werden.
Für die Entziehung ist die Behörde zuständig, die die Typgenehmigung erteilt hat.

§ 7

Kennzeichnung der Geräte, Zulassungsnummer

1. Die einzelnen Geräte der Anlage sind auf dauerhafte Art und Weise mit dem Namen des Herstellers, der Bezeichnung der Anlage, dem Typ des Gerätes und der Seriennummer zu versehen.
2. Die von der zuständigen Behörde erteilte Zulassungsnummer ist dauerhaft am Sichtgerät der Anlage anzubringen, so dass sie auch nach dem Einbau deutlich sichtbar ist.

Zusammensetzung der Zulassungsnummer: R-N-NNN

(R = Rhein

N = Nummer des Landes der Zulassung,
wobei 1 = D, 2 = F, 4 = N, 6 = B, 14 = CH

NNN = dreistellige Nummer, die von der zuständigen Behörde festzulegen ist.)

3. Die Zulassungsnummer darf nur im Zusammenhang mit der zugehörigen Zulassung verwendet werden.

Für die Anfertigung und das Anbringen der Zulassungsnummer hat der Antragsteller zu sorgen.

4. Die zuständige Behörde teilt der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die erteilte Zulassungsnummer sowie die Bezeichnung des Typs, den Namen des Hersteller, den Namen des Inhabers der Typgenehmigung und den Tag der Zulassung umgehend mit.

§ 8

Erklärung des Herstellers

Zu jeder Anlage muss eine Erklärung des Herstellers mitgeliefert werden, in der zugesichert ist, dass die Anlage die bestehenden Mindestanforderungen erfüllt und ohne Einschränkungen dem bei der Prüfung vorgestellten Typ baugleich ist.

§ 9

Änderungen an zugelassenen Anlagen

1. Änderungen an zugelassenen Anlagen führen zum Erlöschen der Zulassung.

Falls Änderungen beabsichtigt sind, sind diese der Prüfbehörde schriftlich mitzuteilen.

2. Die Prüfbehörde entscheidet, ob die Zulassung weiterhin bestehen bleibt oder ob eine Nachprüfung bzw. eine erneute Typprüfung notwendig ist.

Im Falle einer erneuten Typprüfung wird eine neue Zulassungsnummer erteilt.

**Mindestanforderungen und Prüfbedingungen
für Wendeanzeiger
in der Rheinschifffahrt**

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1

Allgemeines

§§		Seite
1.01	Anwendungsbereich.....	
1.02	Aufgabe des Wendeanzeigers	
1.03	Typprüfung	
1.04	Antrag auf Typprüfung	
1.05	Typpgenehmigung	
1.06	Kennzeichnung der Geräte, Zulassungsnummer	
1.07	Erklärung des Herstellers.....	
1.08	Änderungen an zugelassenen Anlagen	

Kapitel 2

Allgemeine Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

2.01	Konstruktion, Ausführung	
2.02	Abgestrahlte Funkstörungen und elektromagnetische Verträglichkeit	
2.03	Bedienung	
2.04	Bedienungsanleitungen	
2.05	Einbau und Funktionsprüfung	

Kapitel 3

Operationelle Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

3.01	Zugriff auf den Wendeanzeiger	
3.02	Anzeiger der Wendegeschwindigkeit	
3.03	Messbereiche	
3.04	Genauigkeit der angezeigten Wendegeschwindigkeit	
3.05	Empfindlichkeit	
3.06	Funktionsüberwachung	
3.07	Unempfindlichkeit gegen andere typische Schiffsbewegungen	
3.08	Unempfindlichkeit gegen magnetische Felder	
3.09	Tochtergeräte	

Kapitel 4

Technische Mindestanforderungen an Wendeanzeiger

§§

Seite

4.01	Bedienung
4.02	Dämpfungseinrichtungen.....
4.03	Anschluss von Zusatzgeräten.....

Kapitel 5

Prüfbedingungen und Prüfverfahren für Wendeanzeiger

5.01	Sicherheit, Belastungsfähigkeit und Störemission.....
5.02	Abgestrahlte Funkstörungen und elektromagnetische Verträglichkeit.....
5.03	Prüfverfahren

Anhang: Fehlergrenzen für Wendeanzeiger

KAPITEL 1

ALLGEMEINES

§ 1.01

Anwendungsbereich

Diese Vorschriften legen die Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige der Wendegeschwindigkeit (Wendeanzeiger) in der Rheinschifffahrt fest sowie die Bedingungen, unter denen die Erfüllung der Mindestanforderungen geprüft wird.

§ 1.02

Aufgabe des Wendeanzeigers

Die Wendeanzeiger haben die Aufgabe, zur Unterstützung der Radarnavigation die Wendegeschwindigkeit des Schiffes nach Backbord und Steuerbord zu messen und anzuzeigen.

§ 1.03

Typprüfung

Wendeanzeiger sind zum Einbau an Bord von Schiffen nur dann zugelassen, wenn anhand einer Typprüfung nachgewiesen wurde, dass sie die in diesen Vorschriften festgelegten Mindestanforderungen erfüllen.

§ 1.04

Antrag auf Typprüfung

1. Der Antrag auf Typprüfung eines Wendeanzeigers ist bei einer zuständigen Prüfbehörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens zu stellen.
Die zuständigen Prüfbehörden sind der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bekannt zu geben.
2. Mit dem Antrag sind folgende Unterlagen einzureichen:
 - a) zwei ausführliche technische Beschreibungen;
 - b) zwei komplette Sätze der Schaltungs- und Service-Unterlagen;
 - c) zwei Bedienungsanleitungen.
3. Der Antragsteller ist verpflichtet, selbst zu prüfen oder prüfen zu lassen, dass die in diesen Vorschriften aufgestellten Mindestanforderungen erfüllt sind.

Der Ergebnisbericht dieser Prüfung und die Messprotokolle sind dem Antrag beizufügen. Diese Unterlagen und die bei der Typprüfung ermittelten Daten werden bei der Prüfbehörde aufbewahrt.

4. Im Rahmen der Typprüfung ist unter Antragsteller zu verstehen: Eine juristische oder natürliche Person, unter deren Namen, Handelsmarke oder sonstiger charakteristischer Bezeichnung die zur Typprüfung angemeldete Anlage hergestellt oder gewerblich vertrieben wird.

§ 1.05

Typgenehmigung

1. Nach einer erfolgreichen Typprüfung stellt die Prüfbehörde eine Bescheinigung über die Typgenehmigung aus.
Bei Nichterfüllung der Mindestanforderungen werden dem Antragsteller die Ablehnungsgründe schriftlich mitgeteilt.
Die Typgenehmigung wird von der zuständigen Behörde erteilt.
Die zuständige Behörde teilt die von ihr zugelassenen Geräte der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit.
2. Jede Prüfbehörde ist berechtigt, jederzeit eine Anlage aus der Serie zur Kontrollprüfung zu entnehmen.
Ergeben sich bei dieser Prüfung Mängel, kann die Typgenehmigung entzogen werden.
Für die Entziehung ist die Behörde zuständig, die die Typgenehmigung erteilt hat.

§ 1.06

Kennzeichnung der Geräte, Zulassungsnummer

1. Die einzelnen Geräte der Anlage sind auf dauerhafte Art und Weise mit dem Namen des Herstellers, der Bezeichnung der Anlage, dem Typ des Gerätes und der Seriennummer zu versehen.
2. Die von der zuständigen Behörde erteilte Zulassungsnummer ist dauerhaft am Bedienteil der Anlage anzubringen, so dass sie auch nach dem Einbau deutlich sichtbar ist.

Zusammensetzung der Zulassungsnummer : R-N-NNN

(R = Rhein

N = Nummer des Landes der Zulassung,
wobei 1 = D, 2 = F, 4 = N, 6 = B, 14 = CH

NNN = dreistellige Nummer, die von der zuständigen Behörde festzulegen ist.)

3. Die Zulassungsnummer darf nur im Zusammenhang mit der zugehörigen Zulassung verwendet werden.
Für die Anfertigung und das Anbringen der Zulassungsnummer hat der Antragsteller zu sorgen.
4. Die zuständige Behörde teilt der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die erteilte Zulassungsnummer sowie die Bezeichnung des Typs, den Namen des Hersteller, den Namen des Inhabers der Typgenehmigung und den Tag der Zulassung umgehend mit.

§ 1.07

Erklärung des Herstellers

Zu jeder Anlage muss eine Erklärung des Herstellers mitgeliefert werden, in der zugesichert ist, dass die Anlage die bestehenden Mindestanforderungen erfüllt und ohne Einschränkungen dem bei der Prüfung vorgestellten Typ baugleich ist.

§ 1.08

Änderungen an zugelassenen Anlagen

1. Änderungen an zugelassenen Anlagen führen zum Erlöschen der Zulassung.
Falls Änderungen beabsichtigt sind, sind diese der Prüfbehörde schriftlich mitzuteilen.
2. Die Prüfbehörde entscheidet, ob die Zulassung weiterhin bestehen bleibt, oder ob eine Nachprüfung bzw. eine erneute Typprüfung notwendig ist.

Im Falle einer neuen Zulassung wird eine neue Zulassungsnummer erteilt.

KAPITEL 2

ALLGEMEINE MINDESTANFORDERUNGEN AN WENDEANZEIGER

§ 2.01

Konstruktion, Ausführung

1. Wendeanzeiger müssen für den Betrieb an Bord von Schiffen, die in der Rheinschifffahrt eingesetzt werden, geeignet sein.
2. Konstruktion und Ausführung der Anlagen müssen in mechanischer und elektrischer Hinsicht dem Stand der Technik entsprechen.
3. Soweit in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder in diesen Vorschriften nicht besonders vorgeschrieben, gelten für die Anforderungen an die Stromversorgung, die Sicherheit, die gegenseitige Beeinflussung von Bordgeräten, den Kompassschutzabstand, die klimatische Belastbarkeit, die mechanische Belastbarkeit, die Umweltbelastbarkeit, die Lärmemission und die Gerätekennzeichnung die in der Europäischen Norm EN 60945 : 2002 Navigations- und Funkkommunikationsgeräte und -systeme für die Seeschifffahrt – Allgemeine Anforderungen - Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse (IEC 60945 : 2002) festgelegten Anforderungen und Messmethoden.
Alle Anforderungen dieser Vorschriften müssen bei Umgebungstemperaturen der Anlagen von 0 °C bis 40 °C erfüllt werden.

§ 2.02

Abgestrahlte Funkstörungen und elektromagnetische Verträglichkeit

1. *Allgemeine Anforderungen*

Wendeanzeiger müssen den Anforderungen der Richtlinie 2004/108/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit und zur Aufhebung der Richtlinie 89/336/EWG entsprechen.

2. *Abgestrahlte Funkstörungen*

In den Frequenzbereichen 156-165 MHz, 450-470 MHz und 1,53-1,544 GHz darf die Feldstärke den Wert von 15 $\mu\text{V}/\text{m}$ nicht überschreiten. Diese Feldstärken gelten für eine Messdistanz von 3 m zum untersuchten Gerät.

§ 2.03

Bedienung

1. Es sollen nicht mehr Bedienorgane vorhanden sein, als zur ordnungsgemäßen Bedienung erforderlich sind.

Ihre Ausführung, Bezeichnung und Betätigung müssen eine einfache, eindeutige und schnelle Bedienung ermöglichen. Sie sind so anzuordnen, dass Bedienungsfehler nach Möglichkeit vermieden werden.

Bedienorgane, die für den Normalbetrieb nicht notwendig sind, dürfen nicht unmittelbar zugänglich sein.

2. Alle Bedienorgane und Anzeigen müssen mit Symbolen bezeichnet und/oder in englischer Sprache beschriftet sein. Symbole müssen den in der Europäischen Norm EN 60417 : 1998 Graphische Symbole für Betriebsmittel enthaltenen Bestimmungen entsprechen.

Ziffern und Buchstaben müssen mindestens 4 mm hoch sein. Wenn aus technischen Gründen eine Schriftgröße von 4 mm für bestimmte Bezeichnungen nachweisbar nicht möglich und aus operationeller Sicht eine kleinere Schrift akzeptabel ist, ist eine Reduzierung auf 3 mm erlaubt.

3. Die Anlage muss so ausgeführt sein, dass Bedienungsfehler nicht zum Ausfall der Anlage führen.
4. Funktionen, die über die Mindestanforderungen hinausgehen, sowie Anschlussmöglichkeiten für externe Geräte müssen so beschaffen sein, dass die Anlage unter allen Bedingungen die Mindestanforderungen erfüllt.

§ 2.04

Bedienungsanleitungen

Zu jeder Anlage muss eine ausführliche Bedienungsanleitung geliefert werden. Diese muss in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache erhältlich sein und mindestens folgende Informationen enthalten:

- a) Inbetriebnahme und Bedienung;
- b) Wartung und Pflege;
- c) Allgemeine Sicherheitsvorschriften.

§ 2.05

Einbau und Funktionsprüfung

1. Für den Einbau, den Austausch und die Funktionsprüfung gelten die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossenen Vorschriften.
2. Auf dem Sensorteil des Wendeanzeigers ist die Einbaurichtung bezogen auf die Kiellinie anzugeben. Einbauhinweise zur Erzielung einer möglichst geringen Empfindlichkeit gegen andere typische Schiffsbewegungen sind mitzuliefern.

KAPITEL 3

OPERATIONELLE MINDESTANFORDERUNGEN AN WENDEANZEIGER

§ 3.01

Zugriff auf den Wendeanzeiger

1. Der Wendeanzeiger muss spätestens vier Minuten nach dem Einschalten betriebsbereit sein und innerhalb der geforderten Genauigkeitsgrenzen arbeiten.
2. Die Einschaltung ist optisch anzuzeigen. Die Beobachtung und die Bedienung des Wendeanzeigers müssen gleichzeitig möglich sein.
3. Drahtlose Fernbedienungen sind nicht erlaubt.

§ 3.02

Anzeige der Wendegeschwindigkeit

1. Die Anzeige der Wendegeschwindigkeit muss auf einer linear geteilten Skala mit dem Nullpunkt in der Mitte erfolgen. Die Wendegeschwindigkeit muss nach Richtung und Größe mit der erforderlichen Genauigkeit abgelesen werden können. Zeiger und Balkendarstellungen (Bar-Graphs) sind erlaubt.
2. Die Anzeigeskala muss mindestens 20 cm lang sein und kann entweder kreisförmig oder gestreckt ausgeführt sein.

Gestreckte Skalen dürfen nur horizontal angeordnet sein.

3. Ausschließlich numerische Anzeigen sind nicht erlaubt.

§ 3.03

Messbereiche

Wendeanzeiger können mit nur einem oder mit mehreren Messbereichen ausgestattet sein. Folgende Messbereiche werden empfohlen:

- 30 Grad Minute
- 60 Grad Minute
- 90 Grad Minute
- 180 Grad Minute
- 300 Grad Minute.

§ 3.04

Genauigkeit der angezeigten Wendegeschwindigkeit

Der angezeigte Wert darf nicht mehr als 2 Prozent des Bereichsendwertes bzw. nicht mehr als 10 Prozent vom wahren Wert abweichen. Der jeweils größere Wert ist zulässig (s. Anhang).

§ 3.05

Empfindlichkeit

Die Ansprechschwelle darf eine Winkelgeschwindigkeitsänderung von 1 Prozent des eingestellten Bereiches nicht überschreiten.

§ 3.06

Funktionsüberwachung

1. Wenn der Wendeanzeiger nicht innerhalb der geforderten Genauigkeitsgrenzen arbeitet, muss dies angezeigt werden.
2. Wenn ein Kreisel benutzt wird, muss die kritische Änderung der Kreiseldrehzahl mit einer Anzeige signalisiert werden. Kritisch ist eine Änderung der Kreiseldrehzahl, die 10 Prozent Rückgang der Genauigkeit bewirkt.

§ 3.07

Unempfindlichkeit gegen andere typische Schiffsbewegungen

1. Rollbewegungen mit Neigungswinkeln bis zu 10 Grad bei Winkelgeschwindigkeiten bis zu 4 Grad/Sekunde dürfen keine über die Toleranzgrenzen hinausgehenden Messfehler verursachen.
2. Stossförmige Belastungen, wie sie zum Beispiel beim Anlegen auftreten können, dürfen keine bleibenden, über die Toleranzgrenzen hinausgehenden, Anzeigefehler verursachen.

§ 3.08

Unempfindlichkeit gegen magnetische Felder

Der Wendeanzeiger muss unempfindlich sein gegen Magnetfelder, die üblicherweise an Bord von Schiffen auftreten können.

§ 3.09

Tochtergeräte

Tochtergeräte müssen alle Anforderungen erfüllen, die an Wendeanzeiger gestellt werden.

KAPITEL 4

TECHNISCHE MINDESTANFORDERUNGEN AN WENDEANZEIGER

§ 4.01

Bedienung

1. Alle Bedienorgane müssen so angebracht sein, dass während ihrer Betätigung keine korrespondierende Anzeige abgedeckt wird und die Radarnavigation ohne Einschränkung möglich bleibt.
2. Alle Bedienorgane und Anzeigen müssen mit einer blendungsfreien, für alle Lichtverhältnisse geeigneten Beleuchtung ausgerüstet sein, die mit einem unabhängigen Einsteller bis auf Null eingestellt werden kann.
3. Der Betätigungssinn von Bedienorganen muss so sein, dass Betätigungen nach rechts oder nach oben eine positive und Betätigungen nach links oder nach unten eine negative Auswirkung auf die Stellgröße haben.
4. Wenn Drucktasten benützt werden, müssen diese so gestaltet sein, dass sie auch durch Ertasten gefunden und betätigt werden können. Außerdem müssen sie einen deutlich spürbaren Druckpunkt haben.

§ 4.02

Dämpfungseinrichtungen

1. Das Sensorsystem soll kritisch bedämpft sein. Die Dämpfungszeitkonstante (63 % des Endwertes) darf 0,4 Sekunden nicht überschreiten.
2. Die Anzeige muss kritisch bedämpft sein.

Es darf ein Bedienorgan zur zusätzlichen Vergrößerung der Anzeigebedämpfung vorhanden sein.

Keinesfalls darf die Dämpfungszeitkonstante fünf Sekunden überschreiten.

§ 4.03

Anschluss von Zusatzgeräten

1. Wenn der Wendeanzeiger eine Möglichkeit zum Anschluss von Tochteranzeigen oder ähnlichem besitzt, muss das Wendegeschwindigkeitssignal als elektrisches Signal zur Verfügung stehen.

Das Signal muss galvanisch von Masse getrennt und als proportionale Analogspannung mit $20 \text{ mV/Grad/min} \pm 5 \text{ Prozent}$ und einem Innenwiderstand von maximal 100 Ohm verfügbar sein.

Die Polarität muss positiv für Steuerbordrotation und negativ für Backbordrotation des Schiffes sein.

Die Ansprechschwelle darf einen Wert von 0,3 Grad/min nicht überschreiten.

Der Nullpunktfehler darf im Temperaturbereich von 0 °C bis 40 °C einen Wert von 1 Grad/min nicht überschreiten.

Bei eingeschaltetem Wendeanzeiger und bewegungsloser Aufstellung des Sensors darf die Störspannung im Ausgangssignal, gemessen hinter einem Tiefpassfilter erster Ordnung mit 10 Hz Bandbreite, 10 mV nicht überschreiten.

Das Wendegeschwindigkeitssignal muss mit einer nicht über die Grenzen nach § 4.02 Nummer 1 hinausgehenden Dämpfung verfügbar sein.

2. Zum Schalten eines externen Alarms muss ein Schaltkontakt vorhanden sein. Dieser Schaltkontakt muss galvanisch vom Wendeanzeiger getrennt sein.

Der externe Alarm muss durch Schließen des Schaltkontaktes jeweils aktiviert werden, wenn

- a) der Wendeanzeiger ausgeschaltet ist ;
- b) der Wendeanzeiger nicht betriebsbereit ist oder
- c) die Funktionsüberwachung wegen eines unzulässig hohen Fehlers (§ 3.06) angesprochen hat.

KAPITEL 5

PRÜFBEDINGUNGEN UND PRÜFVERFAHREN FÜR WENDEANZEIGER

§ 5.01

Sicherheit, Belastungsfähigkeit und Störemission

Die Prüfung der Stromversorgung, der Sicherheit, der gegenseitigen Beeinflussung von Bordgeräten, des Kompasschutzabstandes, der klimatischen Belastbarkeit, der mechanischen Belastbarkeit, der Umweltbelastbarkeit und der Lärmemission erfolgt entsprechend der Europäischen Norm EN 60945 : 2002 Navigations- und Funkkommunikationsgeräte und -systeme für die Seeschifffahrt – Allgemeine Anforderungen - Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse (IEC 60945 : 2002).

§ 5.02

Abgestrahlte Funkstörungen

Die Messungen der abgestrahlten Funkstörungen werden entsprechend der Europäischen Norm EN 60945 : 2002 Navigations- und Funkkommunikationsgeräte und -systeme für die Seeschifffahrt – Allgemeine Anforderungen - Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse (IEC 60945 : 2002) , im Frequenzbereich von 30 MHz bis 2000 MHz durchgeführt.

Die Anforderungen nach § 2.02 Nummer 2 müssen erfüllt sein.

§ 5.03

Prüfverfahren

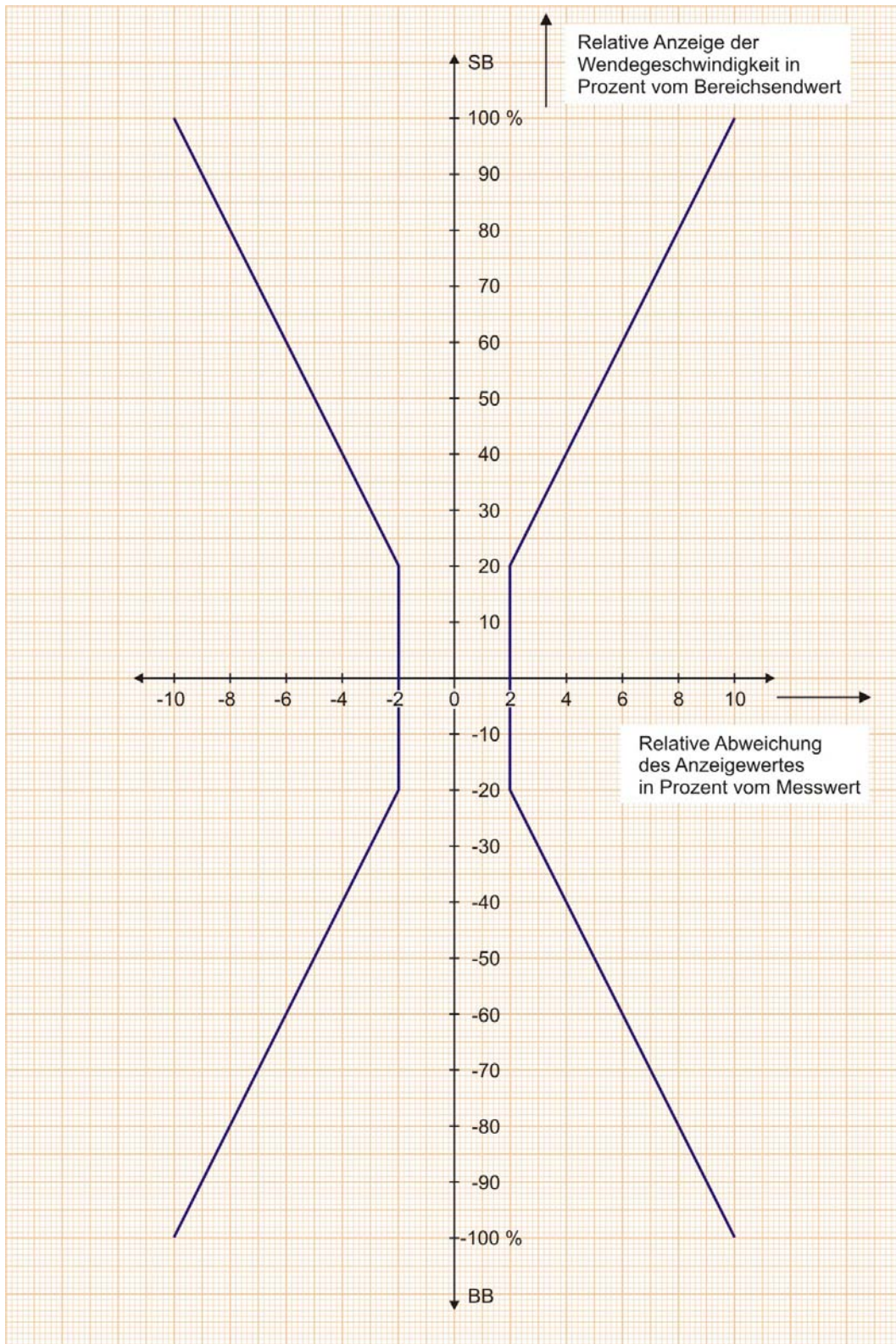
1. Der Wendeanzeiger wird unter Nennbedingungen und unter Extrembedingungen betrieben und geprüft. Dabei werden die Betriebsspannung und die Umgebungstemperatur bis zu den vorgeschriebenen Grenzen verändert.

Außerdem werden Funksender zur Erzeugung der Grenzfeldstärken in der Umgebung des Wendeanzeigers betrieben.

2. Unter den Bedingungen nach vorstehender Nummer 1 muss der Anzeigefehler innerhalb der in dem Anhang dargestellten Toleranzgrenzen liegen.

Alle anderen Anforderungen müssen erfüllt sein.

Bild 1: Fehlergrenzen für Wendeanzeiger



**Vorschriften für den Einbau
und die Funktionsprüfung
von Navigationsradaranlagen
und Wendeanzeigern
in der Rheinschifffahrt**

Inhaltsverzeichnis

§§		Seite
1.	Ziel dieser Vorschriften	
2	Zulassung der Geräte	
3	Anerkannte Fachfirmen	
4	Anforderungen an die Bordstromversorgung	
5	Einbau der Radarantenne	
6	Einbau des Radarsichtgerätes und des Bedienteils	
7	Einbau des Wendeanzeigers	
8	Einbau des Positionssensors	
9	Einbau- und Funktionsprüfung	
10	Bescheinigung über Einbau und Funktion.....	

§ 1

Ziel dieser Vorschriften

Mit diesen Vorschriften soll sichergestellt werden, dass im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit der Binnenschifffahrt Navigationsradar- und Wendeanzeigeranlagen nach optimalen technischen und ergonomischen Gesichtspunkten eingebaut werden und anschließend eine Funktionsprüfung erfolgt. Inland ECDIS Geräte, die im Navigationsmodus betrieben werden können, sind Navigationsradaranlagen im Sinne dieser Vorschriften.

§ 2

Zulassung der Geräte

Für die Radarfahrt in der Rheinschifffahrt dürfen nur Geräte eingebaut werden, die eine Zulassung nach den geltenden Vorschriften der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt besitzen und die eine Zulassungsnummer tragen oder aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassene Geräte.

§ 3

Anerkannte Fachfirmen

1. Der Einbau oder Austausch sowie die Reparatur oder Wartung von Radaranlagen und Wendeanzeigern dürfen nur von geeigneten Fachfirmen, die von der zuständigen Behörde auf der Grundlage von § 1 anerkannt sind, erfolgen.
Die zuständigen Behörden sind der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) bekannt zu geben.
2. Die Anerkennung kann von der zuständigen Behörde widerrufen werden, wenn die Fachfirma den Anforderungen nach § 1 nicht mehr gerecht wird.
3. Die zuständige Behörde teilt die Namen, Adressen, Telefonnummern und Emailadressen der von ihr anerkannten Fachfirmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt umgehend mit.

§ 4

Anforderungen an die Bordstromversorgung

Die Stromzuführungen für Radaranlagen und Wendeanzeiger müssen jeweils eine eigene Absicherung haben und möglichst ausfallsicher sein.

§ 5

Einbau der Radarantenne

1. Die Radarantenne soll so nahe wie möglich über der Mittellängsachse des Schiffes eingebaut werden. Im Strahlungsbereich der Antenne soll sich kein Hindernis befinden, das Fehlechos oder unerwünschte Abschattungen verursachen kann; gegebenenfalls muss die Antenne auf dem Vorschiff installiert werden. Die Aufstellung und die Befestigung der Radarantenne in der Betriebsposition müssen so stabil sein, dass die Radaranlage mit der geforderten Genauigkeit arbeiten kann.
2. Nachdem der Einbauwinkelfehler korrigiert worden ist, darf nach dem Einstellen des Radarbildes die Abweichung zwischen Vorauslinie und Schiffslängsachse nicht grösser als 1 Grad sein.

§ 6

Einbau des Radarsichtgerätes und des Bedienteils

1. Radarsichtgerät und Bedienteil müssen im Steuerhaus so eingebaut werden, dass die Auswertung des Radarbildes und die Bedienung der Radaranlage mühelos möglich sind. Die azimutale Anordnung des Radarbildes muss mit der natürlichen Lage der Umgebung übereinstimmen. Halterungen und verstellbare Konsolen sind so zu konstruieren, dass sie in jeder Lage ohne Eigenschwingung arretiert werden können.
2. Während der Radarfahrt darf künstliches Licht keine Reflexionen in Richtung des Radarbeobachters hervorrufen.
3. Wenn die Bedienteile nicht im Sichtgerät eingebaut sind, müssen sie sich in einem Gehäuse befinden, das nicht mehr als 1 m vom Bildschirm entfernt angeordnet sein darf. Drahtlose Fernbedienungen sind nicht erlaubt.
4. Falls Tochtergeräte eingebaut werden, unterliegen sie den Vorschriften, die für Navigationsradaranlagen gelten.

§ 7

Einbau des Wendeanzeigers

1. Das Sensorteil ist möglichst mittschiffs, horizontal und auf die Längsachse des Schiffes ausgerichtet einzubauen. Der Einbauort soll möglichst schwingungsfrei sein und geringen Temperaturschwankungen unterliegen. Das Anzeigergerät ist möglichst über dem Radarsichtgerät einzubauen.

2. Falls Tochtergeräte eingebaut werden, unterliegen sie den Vorschriften, die für Wendeanzeiger gelten.

§ 8

Einbau des Positionssensors

Der Positionssensor (z. B. DGPS-Antenne) muss so eingebaut werden, dass er die bestmögliche Genauigkeit erzielt und durch Aufbauten und Sendeanlagen an Bord möglichst wenig beeinträchtigt wird.

§ 9

Einbau- und Funktionsprüfung

Vor der ersten Inbetriebnahme nach dem Einbau, bei Erneuerungen respektive Verlängerungen des Schiffsattests (ausgenommen nach § 2.09 Nr. 2 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung) sowie nach jedem Umbau am Schiff, der die Betriebsverhältnisse dieser Anlagen beeinträchtigen könnte, muss von der zuständigen Behörde oder von einer nach § 3 anerkannten Fachfirma eine Einbau- und Funktionsprüfung durchgeführt werden. Dabei müssen die folgenden Bedingungen erfüllt sein:

- a) die Stromversorgung ist mit einer eigenen Absicherung versehen;
- b) die Betriebsspannung liegt innerhalb der Toleranz (§ 2.01 der Vorschriften betreffend die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen bzw. Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt);
- c) die Kabel und deren Verlegung entsprechen den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung und gegebenenfalls des ADNR;
- d) die Antennendrehzahl beträgt mindestens 24 pro Minute;
- e) im Strahlungsbereich der Antenne ist an Bord kein Hindernis vorhanden, das die Navigation beeinträchtigt;
- f) der Sicherheitsschalter für die Antenne, sofern vorhanden, ist betriebsbereit;
- g) Sichtgeräte, Wendeanzeiger und Bedienteile sind ergonomisch günstig angeordnet;
- h) die Vorauslinie der Radaranlage weicht höchstens 1 Grad von der Schiffslängsachse ab;
- i) die Entfernungs- und Azimutdarstellungsgenauigkeit erfüllen die Anforderungen (Messung anhand von bekannten Zielen);
- k) die Linearität im Nahbereich (Pushing und Pulling) ist in Ordnung;
- l) die darstellbare Mindestentfernung beträgt ≤ 15 m;

- m) der Bildmittelpunkt ist sichtbar und nicht größer im Durchmesser als 1 mm;
- n) Fehlechos durch Reflexionen und unerwünschte Abschattungen im Vorausbereich sind nicht vorhanden oder beeinträchtigen die sichere Fahrt nicht;
- o) Seegangecho- und Regenecho-Unterdrückung (STC- und FTC-Preset) und ihre Einstellmöglichkeiten sind in Ordnung;
- p) die Einstellbarkeit der Verstärkung ist in Ordnung;
- q) Bildschärfe und Auflösung sind in Ordnung;
- r) die Wenderichtung des Schiffes entspricht der Anzeige auf dem Wendeanzeiger und die Nullstellung bei Geradeausfahrt ist in Ordnung;
- s) eine Empfindlichkeit der Radaranlage gegen Aussendungen der Bordfunkanlage oder Störungen von anderen Verursachern an Bord liegt nicht vor;
- t) eine Beeinträchtigung anderer Bordgeräte durch die Radaranlage und/oder den Wendeanzeiger ist nicht gegeben.

Zusätzlich für Inland ECDIS Geräte:

- u) der statische Positionsfehler der Karte darf 2 m nicht überschreiten;
- v) der statische Winkelfehler der Karte darf 1° nicht überschreiten.

§ 10

Bescheinigung über Einbau und Funktion

Nach erfolgreicher Prüfung gemäß § 9 stellt die zuständige Behörde oder die anerkannte Fachfirma eine Bescheinigung nach dem Muster gemäß Anlage M Teil IV aus. Diese Bescheinigung ist ständig an Bord mitzuführen.

Bei Nichterfüllung der Prüfbedingungen wird eine Mängelliste ausgestellt. Eine eventuell noch vorhandene Bescheinigung wird eingezogen bzw. durch die anerkannte Fachfirma der zuständigen Behörde übersandt.

**Bescheinigung
über Einbau und Funktion
von Navigationsradaranlage und Wendeanzeiger in der Rheinschiffahrt**

Art/Name des Schiffes:

Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:

Schiffseigner

Name:

Anschrift:

Telefon:

Radargeräte

Anzahl:

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Zulassungsnummer	Seriennummer

Wendeanzeiger

Anzahl:

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Zulassungsnummer	Seriennummer

Hiermit wird bescheinigt, dass Radaranlagen und Wendeanzeiger dieses Schiffes den Vorschriften der Anlage M, Teil III, Rheinschiffsuntersuchungsordnung, für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt entsprechen.

Anerkannte Fachfirma

Name:

Anschrift:

Telefon:

Stempel

Ort Datum

Unterschrift

Anerkennungsbehörde

Name:

Anschrift:

Telefon:

1. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für die Zulassung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern zuständigen Behörden

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland				
Frankreich				
Niederlande				
Schweiz				

Ist keine Behörde angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates keine zuständige Behörde benannt.

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

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

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Frankreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

PROTOKOLL 12

Anerkennung von Gemeinschaftszeugnissen auf dem Rhein

Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-18, 2005-II-20, 2006-I-2, 2006-I-24, 2007-II-21)

1. Die Zentralkommission hat mit dem Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte (Protokoll 2002-I-2) grundsätzlich die Voraussetzungen geschaffen, nichtrheinische Urkunden in der Rheinschifffahrt anzuerkennen.
2. Im März 2003 haben der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission (Protokoll 2003-I-12) unterzeichnet, in der Erwägung, dass die Zusammenarbeit in Anbetracht des Bestehens einer Rheinschiffahrtsrechtsordnung und einer Gemeinschaftsrechtsordnung sowie nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Vollendung des einheitlichen europäischen Binnenschiffahrtsmarktes gestärkt werden muss.
3. Im Frühjahr 2003 hat die Zentralkommission ihr Bestreben bekundet, die nach dem Zusatzprotokoll vorgesehene Durchführungsverordnung rechtzeitig vorzubereiten und ihre zuständigen Ausschüsse beauftragt, das dazu vom Sekretariat verfasste Arbeitspapier „Verfahren und Bedingungen für die Anerkennung von Schiffsattesten und Schifferpatenten die von anderen Behörden als den ZKR-Staaten erteilt worden sind“ einer Prüfung zu unterziehen (Protokoll 2003-I-13).
4. Im Frühjahr 2006 hat die Zentralkommission die Notwendigkeit von Kooperationsmechanismen zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission (Protokoll 2006-I-24) festgestellt.
5. Die für die Rheinschifffahrt verantwortlichen Minister Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz haben am 16. Mai 2006 in Basel eine Erklärung (Protokoll 2006-I-2) verabschiedet, in der sie Wert darauf legen, dass die Rheinschifffahrt weiterhin unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren kann bei Beibehaltung ihrer hohen Sicherheits- und Umweltstandards.
6. Die 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 hat die Voraussetzungen geschaffen, dass die europäischen Vorschriften künftig auch an die Entwicklungen angepasst werden können, die sich aus der Arbeit der Zentralkommission ergeben und die erforderlich sind, damit das Gemeinschaftszeugnis und das Schiffattest aufgrund von Vorschriften erlassen werden, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten.
7. Aufgrund eines Beschlusses der Zentralkommission vom Herbst 2007 (Protokoll 2007-II-21)
 - sehen die Verkehrsvorschriften grundsätzlich vor, dass auch den Rheinschiffahrtsurkunden als gleichwertig anerkannte Urkunden anderer Rechtssysteme zur Fahrt auf dem Rhein ausreichen;
 - verdeutlichen die Verkehrsvorschriften den Schiffseignern und den Schiffsführern, welche Urkunden – auch im Falle von Gleichwertigkeiten – an Bord mitzuführen sind;
 - werden die als gleichwertig zum Schiffsattest anerkannten Schiffszeugnisse und die Bedingungen, unter denen die Anerkennung ausgesprochen wird, in ein Verzeichnis der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgenommen.

8. Im Frühjahr 2005 hat die Zentralkommission grundsätzlich die Gleichwertigkeit der Anforderungen der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG, mit denen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgestellt (Protokoll 2005-I-18) sowie im Herbst 2005 durch eine Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Protokoll 2005-II-20) Typgenehmigungen nach dieser Richtlinie als denjenigen nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung gleichwertig anerkannt. Damit hat die Zentralkommission im Rahmen ihrer Regelungskompetenz die in dem Artikel 7a der vorgenannten Richtlinie enthaltenden Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Vorschriften und Typgenehmigungen erfüllt.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, die sich aus Rechtsvorschriften ergebenden Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffmarktes zu leisten,

unter Hinweis auf die am 3. März 2003 zwischen dem Generalsekretär der Zentralkommission und dem Generaldirektor der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission unterzeichneten Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen der Zentralkommission und der Europäischen Kommission (Protokoll 2003-I-12), sowie die Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 (Protokoll 2006-I-2), wonach die Rheinschiffahrt unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll bei Beibehaltung ihrer hohen Sicherheits- und Umweltstandards,

unter Bezugnahme auf das Zusatzprotokoll Nr. 7, wonach sie die Gleichwertigkeit anderer Zeugnisse mit den nach der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 erteilten Zeugnissen anerkennen kann,

in der Auffassung, dass die Bestimmungen der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG und insbesondere der Artikel 3 dieser Richtlinie, sicherstellen, dass Binnenschiffe, denen ein nach dem 30. Dezember 2008 unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen ein Gemeinschaftszeugnis erteilt oder erneuert wird, den aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegten technischen Anforderungen voll entsprechen,

in dem Bewusstsein, dass sie grundsätzlich die Gleichwertigkeit der Anforderungen der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG, mit denen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgestellt (Protokoll 2005-I-18) sowie Typgenehmigungen nach dieser Richtlinie als denjenigen nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung gleichwertig anerkannt (Protokoll 2005-II-20) und damit im Rahmen ihrer Regelungskompetenz die in dem Artikel 7a der vorgenannten Richtlinie enthaltenden Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Vorschriften und Typgenehmigungen erfüllt hat,

in dem Verständnis, dass auf dem Rhein verkehrende Fahrzeuge, die nach dem 30. Dezember 2008 ein Gemeinschaftszeugnis erhalten haben, Motoren eingebaut haben müssen, die entweder die Grenzwerte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, wie in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgelegt, oder die vergleichbaren Grenzwerte der letztgültigen Fassung der Richtlinie 97/68/EG einhalten,

in der Feststellung, dass die Besatzungsvorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung auch für auf dem Rhein verkehrende Fahrzeuge mit einem Gemeinschaftszeugnis gelten,

erkennt nach dem 30. Dezember 2008 erteilte oder erneuerte Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe, die bestätigen, dass diese Schiffe unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Anhang II Kapitel 24 den technischen Vorschriften des Anhangs II der letztgültigen Fassung der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG voll entsprechen, den Schiffsattesten gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte als gleichwertig an,

beschließt die Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt ist; diese Änderung tritt am 1. Januar 2009 in Kraft,

schlägt der Europäischen Kommission vor, für die Koordination der beiden Institutionen und für die Arbeit ihrer Gemeinsamen Arbeitsgruppe geeignete Verfahren abzusprechen, damit die Gruppe möglichst effektiv arbeiten kann und ein adäquates Sicherheitsniveau der Binnenschiffahrt gewährleistet ist.

Anlage: Änderungen der RheinSchUO

Die Anlage O wird wie folgt gefasst:

„Verzeichnis der dem Schiffsattest nach § 1.03 als gleichwertig anerkannten Zeugnisse und Modalitäten für deren Anerkennung

Lfd. Nr.	Dem Schiffsattest nach § 1.03 als gleichwertig anerkannte Zeugnisse	Modalitäten für deren Anerkennung	Datum der Anerkennung
1	Nach dem 30. Dezember 2008 erteilte oder erneuerte Gemeinschaftszeugnisse für Binnenschiffe, die bestätigen, dass die damit ausgestatten Fahrzeuge unbeschadet der Übergangsbestimmungen nach Anhang II Kapitel 24 den technischen Vorschriften des Anhangs II der letztgültigen Fassung der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG voll entsprechen.	Auf dem Rhein verkehrende Fahrzeuge, die nach dem 30. Dezember 2008 ein Gemeinschaftszeugnis erhalten haben, müssen Motoren eingebaut haben, die entweder die Grenzwerte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, wie in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung festgelegt oder die vergleichbaren Grenzwerte der letztgültigen Fassung der Richtlinie 97/68/EG einhalten.	27. November 2008 ⁴⁴

PROTOKOLL 13

Durchführungsbestimmungen für die Anerkennung von Schiffszeugnissen und Typgenehmigungsurkunden auf dem Rhein gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes zu leisten,

unter Hinweis auf die Basler Erklärung vom 16. Mai 2006, wonach die Rheinschiffahrt mit möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren soll,

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung anderer Schiffszeugnisse als der Schiffsatteste nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung eine Maßnahme darstellt, die zum Ziele hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zum wirtschaftlichen Dynamismus des Sektors beizutragen,

in der Erkenntnisse, dass Urkunden, die aufgrund von Typgenehmigungsverfahren für bestimmte, Ausrüstungsgegenstände von Binnenschiffen, die im hohen Maße deren Sicherheit oder Umwelteigenschaften bestimmen, erteilt werden, nach den gleichen Grundsätzen wie Schiffszeugnisse behandelt werden sollten,

unter Bezugnahme auf Zusatzprotokoll Nr. 7 („das Protokoll“),

in der Auffassung, dass hinsichtlich der Schiffszeugnisse und der Typgenehmigungsurkunden Durchführungsbestimmungen für die Umsetzung des Protokolls erforderlich sind, um insbesondere eine gemeinsame Basis für die Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse zu schaffen und Bedingungen für die Anerkennung festzulegen, die gewährleisten, dass der Sicherheitsstandard auf dem Rhein aufrechterhalten wird,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

nimmt die in der Anlage beigefügte Durchführungsbestimmungen für die Anerkennung von Schiffszeugnissen und Typgenehmigungsurkunden auf dem Rhein in deutscher, französischer und niederländischer Sprache an.

Anlage

Durchführungsbestimmungen für die Anerkennung von Schiffszeugnissen und Typgenehmigungsurkunden auf dem Rhein

Präambel

Art. II des Zusatzprotokolls Nr. 7 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte bestimmt, dass die ZKR andere Schiffsatteste und andere Schifferpatente anerkennen kann, wenn diese auf der Grundlage von Vorschriften, die gleichwertig mit denjenigen sind, die sie in Anwendung dieser Akte festlegt, sowie von Verfahren, die deren tatsächliche Einhaltung gewährleisten, erteilt werden.

Die Entscheidung zur Anerkennung wird durch das Plenum der ZKR getroffen. Voraussetzung für den Anerkennungsbeschluss ist neben der Gleichwertigkeit der Zeugnisse und Urkunden auch die Zweckmäßigkeit der Anerkennung. Ein Anspruch auf Anerkennung besteht nicht.

Jede Anerkennungsentscheidung enthält eine politische Bewertung, bei der insbesondere berücksichtigt wird:

- ob eine angemessene Gegenseitigkeit besteht,
- ob die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit bestehen, die den Fortbestand der Gleichwertigkeit auch bei der künftigen Weiterentwicklung der Vorschriften gewährleistet,
- eventuell sonstige Erwägungen im Zusammenhang mit der reibungslosen Verkehrsabwicklung auf dem Rhein.

Zu unterscheiden ist ferner zwischen der Anerkennung der Gültigkeit von nationalen Schiffszeugnissen oder von Schiffszeugnissen internationaler Organisationen (die Donaukommission könnte in Zukunft eine solche Zuständigkeit besitzen) einerseits und der Anerkennung der Gültigkeit von Gemeinschaftszeugnissen auf dem Rhein andererseits.

Für in Anwendung der Richtlinie 2006/87/EG erteilte Gemeinschaftszeugnisse gilt ein besonderes Anerkennungsverfahren.¹

1. Modalitäten und Verfahren der Anerkennung

- a) Die Anerkennung erfolgt auf Vorlage der Gemeinschaftsbestimmungen, nationalen oder internationalen Vorschriften und Regelungen, die die Bedingungen für die Erteilung von Schiffszeugnissen oder Typgenehmigungen festlegen. Zu berücksichtigen sind:
 - alle Bestimmungen, die die materiellen Voraussetzungen für die Erteilung, die Verlängerung oder Erneuerung und den Entzug von Schiffszeugnissen oder Typgenehmigungen regeln,
 - alle Bestimmungen, die das Verfahren zu Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung und Entzug von Schiffszeugnissen oder Typgenehmigungen regeln und
 - die Liste der zuständigen Behörden.

Vorliegen sollten nicht nur die einschlägigen Gesetze und Verordnungen, sondern auch alle maßgeblichen Richtlinien und sonstigen Vorschriften oder Verwaltungsbestimmungen.

- b) Die Gleichwertigkeit ist zu überprüfen:
 - auf Ebene der materiell-rechtlichen Vorschrift,
 - auf Ebene der Verfahren, die die Einhaltung der materiell-rechtlichen Vorschriften gewährleisten.

¹ Protokoll 2008-II-12

- c) Gleichwertige Vorschriften sind Vorschriften, die
 - entweder sachlich identisch sind, oder
 - die gleichen Garantien bieten wie die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO).
- d) Unterschiede sind unerheblich:
 - wenn sie keine oder nur geringe Auswirkungen, insbesondere auf die Sicherheit und des Schiffsverkehrs oder auf die Wettbewerbsbedingungen haben;
 - wenn die negativen Folgen hinreichend durch positive Folgen ausgeglichen werden.
- e) Liegt eine vollkommene Gleichwertigkeit nicht vor, können bedingte Anerkennungen beschlossen werden; das heißt, ein Schiffszeugnis kann auf dem Rhein gültig sein, wenn dessen Inhaber nachweist, dass er die von der ZKR festgelegten zusätzlichen Bedingungen einhält, damit tatsächlich Gleichwertigkeit besteht. Diese Bedingungen werden im Anerkennungsbeschluss aufgeführt.

2. Prüfverfahren für den Antrag auf Anerkennung

- a) Zur Anerkennung von Schiffszeugnissen oder Typgenehmigungen, die auf der Grundlage einer staatlichen oder internationalen Regelung erteilt worden sind, ist von der Behörde, die verantwortlich für diese Regelung ist, ein entsprechender Antrag zu stellen. Der Antrag muss eine Erklärung über die Bereitschaft zur Gegenseitigkeit der Anerkennung von Zeugnissen oder Typgenehmigungen enthalten.

Diesem Antrag sind die in Nr. 1a) bezeichneten Rechtsgrundlagen und die Muster für die betreffenden Zeugnisse oder Typgenehmigungsurkunden in einer der Arbeitssprachen der ZKR beizufügen.

- b) Der Untersuchungsausschuss prüft den Antrag und gibt eine Stellungnahme zur Gleichwertigkeit ab.

Der Untersuchungsausschuss veranlasst im Bedarfsfall die notwendigen Überprüfungen. Er kann ergänzende Angaben fordern und Vertreter der betreffenden Behörden anhören.

- c) Das Plenum der ZKR trifft die Entscheidung über die Gleichwertigkeit und Zweckmäßigkeit der Anerkennung.

3. Anforderungen an die materielle Gleichwertigkeit von Schiffszeugnissen

Schiffszeugnisse erfüllen die materiellen Voraussetzungen der Gleichwertigkeit, wenn die Bestimmungen über die Verfahren zur Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung und den Entzug, sowie die Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung der Fahrzeuge sowie die Übergangs- und Schlussbestimmungen mit den Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung übereinstimmen. Das bedeutet unter anderem:

a) *Bestimmungen über die Verfahren*

Die Verfahren zur Erteilung, Verlängerung oder Erneuerung und den Entzug der anzuerkennenden Schiffszeugnisse müssen denen nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung insoweit entsprechen, dass die Einhaltung der Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung der Fahrzeuge im gleichen Umfang gewährleistet ist wie bei einem Fahrzeug, das der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unterliegt.

b) *Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung der Fahrzeuge (Technische Anforderungen)*

Die technischen Anforderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung sind von dem betreffenden Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zeugniserteilung vollumfänglich zu erfüllen. Maßgeblich sind die Anforderungen, die zu diesem Zeitpunkt in Kraft sind.

c) *Übergangs- und Schlussbestimmungen (Kapitel 24)*

Die Übergangs- und Schlussbestimmungen der Rechtsvorschrift, auf deren Basis das anzuerkennende Schiffszeugnis erteilt wird, müssen gewährleisten, dass das betreffende Fahrzeug im gleichen Maße Änderungen oder Ergänzungen der technischen Vorschriften angepasst wird, wie das für ein Fahrzeug, welches der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unterliegt, verlangt wird.

Sie müssen daher gewährleisten, dass ein Schiff die Übergangsvorschriften erfüllt, denen ein der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unterliegendes Schiff genügen müsste, dem am gleichen Tag wie dem Schiff, dem ein Schiffszeugnis nach der als gleichwertig anzuerkennenden Regelung erteilt worden ist, ein Schiffsattest nach dieser Verordnung hätte erteilt werden können.

Ist beispielsweise wegen fehlender Kenntnisse auch früherer Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung die Erfüllung der Übergangsvorschriften für die Behörde, die das anzuerkennende Schiffszeugnis ausstellt, nur schwerlich oder gar nicht zu verifizieren, kann eine Schiffsuntersuchungskommission, die Schiffsatteste nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erteilt, in Amtshilfe die Erfüllung prüfen und bescheinigen.

d) *Besatzungsvorschriften (Kapitel 23)*

Die von der ZKR erlassenen Besatzungsvorschriften gelten für alle den Rhein befahrenden Schiffe, ohne Ansehen ihres Zeugnisses

Die anzuerkennende Rechtsvorschrift muss gewährleisten, dass die betreffenden Fahrzeugkategorien hinsichtlich der nach den Rheinschiffahrtvorschriften für die Besatzungen festgesetzten Regelungen über die gleiche Ausrüstung verfügen, wie ein Fahrzeug, welches der Rheinschiffsuntersuchungsordnung unterliegt.

Betrifft die Anerkennung Fahrzeugkategorien, für die nach den Rheinschiffahrtvorschriften eine individuelle Festsetzung der Besatzung und deren Eintragung durch eine Untersuchungskommission vorgesehen ist, müssen die betreffenden Fahrzeuge ungeachtet der Anerkennung ihres Schiffszeugnisses die Stärke ihrer Besatzung durch eine Schiffsuntersuchungskommission, die Schiffsatteste nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erteilt, festsetzen lassen.

4. Zusätzliche Bedingungen

- a) Das Layout der Schiffszeugnisse und der Typgenehmigungsurkunden muss identisch sein mit dem des Schiffsattestes und der Typgenehmigungsurkunden nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, oder zumindest derart gestaltet sein, dass eine Kontrolle ihrer Gültigkeit durch die Mitgliedstaaten der ZKR mit einem in der Praxis üblichen Aufwand möglich ist.
- b) Die Staaten, deren Schiffszeugnisse anerkannt werden, müssen sich bereit erklären, Auskünfte zu erteilen und Daten zu übermitteln, wie dies für die Gewährleistung der Sicherheit und der Leichtigkeit der Rheinschifffahrt erforderlich ist.
- c) Klassifikationsgesellschaften, die für das anzuerkennende Schiffszeugnis nach den Bestimmungen über Bau, Einrichtung und Ausrüstung der Fahrzeuge geforderte Untersuchungen durchführen oder Bescheinigungen ausstellen, müssen von den Mitgliedern der ZKR oder nach der Gemeinschaftsrichtlinie 2006/86/EG anerkannt sein.

5. Weiterentwicklung der Anerkennungsentscheidungen

- a) Die ZKR lädt die zuständigen Behörden, deren Schiffszeugnisse oder Typgenehmigungsurkunden von der ZKR anerkannt worden sind, nach Bedarf zu gemeinsamen Sitzungen ein. Die Sitzungen sollen insbesondere:
 - einen Beitrag dazu zu leisten, dass die künftigen Entwicklungen und erforderlichen verordnungsrechtlichen Anpassungen in sämtlichen Regelungen einheitlich erfolgen;
 - der Koordinierung der Kontrollmechanismen dienen;
 - der Vereinheitlichung der Schiffsdokumente oder Typgenehmigungsurkunden dienen.
- b) Diese Behörden werden gebeten, sich gegenseitig unabhängig von den gemeinsamen Sitzungen frühzeitig über beabsichtigte Änderungen und Entwicklungen, die die Schiffszeugnisse oder Typgenehmigungsurkunden betreffen, zu informieren.

PROTOKOLL 14

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 24.02 Nr. 2 und 24.06 Nr. 5)

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von dem Beschluss betreffend die Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, der am 25. August 2008 im schriftlichen Verfahren angenommen worden ist:

„Beschluss vom 25. August 2008

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 24.02 Nr. 2 und 24.06 Nr. 5)

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Berücksichtigung der Inkrafttretung neuer Europäischer Normen und zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu den §§ 24.02 Nr. 2 und 24.06 Nr. 5, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Oktober 2008 bis zum 31. März 2009. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Oktober 2008 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 15.09 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007
	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.“

2. Die Tabelle zu § 24.06 Nr. 5 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 15.09 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 4	Einzelrettungsmittel für 100 % der Fahrgäste nach EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 oder EN ISO 12402-4 : 2006 Art der Rettungsmittel	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007 Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2005 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.	1.1.2006 1.1.2006“.
--------	--	--	----------------------------

PROTOKOLL 15

Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur definitiven Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die sich in der Zwischenzeit in der praktischen Anwendung bewährt haben, zur Anpassung an die Anhänge der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt die definitive Übernahme der Änderungen zum Inhaltsverzeichnis sowie zu §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2009 in Kraft. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die am 1. Dezember 2009 noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 2.17 wird wie folgt gefasst:*

„2.17 Verzeichnis der Schiffsatteste“.

b) *Die Angabe zu § 2.18 wird wie folgt gefasst:*

„2.18 Einheitliche europäische Schiffsnummer“.

c) *Die Angabe zu § 6.09 wird wie folgt gefasst:*

„6.09 Abnahme und wiederkehrende Prüfungen“.

d) *Folgende Angabe zu § 24.08 wird eingefügt:*

„24.08 Übergangsbestimmung zu § 2.18“.

e) *Folgende Angabe zu Anlage L wird eingefügt:*

„Anlage L: Schema der einheitlichen europäischen Schiffsnummer“.

f) *Folgende Angabe zu Anlage P wird angefügt:*

„Anlage P: Daten zur Identifikation eines Fahrzeugs“.

2. § 2.07 Nr. 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel, jede neue Eichung des Fahrzeuges sowie jede Änderung der Registrierung oder des Heimatorts hat der Eigner oder sein Bevollmächtigter einer Untersuchungskommission mitzuteilen.“

3. § 2.17 wird wie folgt gefasst:

„§ 2.17

Verzeichnis der Schiffsatteste

1. Die Untersuchungskommissionen versehen die von ihnen erteilten Schiffsatteste mit einer laufenden Nummer. Sie führen ein Verzeichnis aller von ihnen erteilten Schiffsatteste nach Anlage C.
2. Die Untersuchungskommissionen haben von jedem Schiffsattest, das sie erteilt haben, die Urschrift oder eine Kopie aufzubewahren. In diese tragen sie alle Vermerke und Änderungen sowie Ungültigkeitserklärungen und Neuerteilungen ein und aktualisieren das Verzeichnis nach Nummer 1 entsprechend.
3. Zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen auf dem Gebiet der Schifffahrt sowie zur Erfüllung der Paragraphen 2.02 bis 2.15 wird den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten oder Belgiens, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und, sofern ein gleichwertiges Datenschutzniveau sichergestellt ist, den zuständigen Behörden von Drittstaaten aufgrund von Verwaltungsvereinbarungen die Einsichtnahme in das Verzeichnis nach Anlage C gewährt.“

4. § 2.18 wird wie folgt gefasst:

„§ 2.18

Einheitliche europäische Schiffsnummer

1. Die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI), nachstehend europäische Schiffsnummer genannt, setzt sich aus acht arabischen Ziffern nach Anlage L zusammen.
2. Die Untersuchungskommission, die einem Fahrzeug das Schiffsattest erteilt, trägt in dieses Attest die europäische Schiffsnummer ein. Sie wird, sofern das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Ausstellung des Schiffsattestes noch nicht über eine europäische Schiffsnummer verfügt, durch die zuständige Behörde des Staates, in dem es registriert wurde oder in dem sich sein Heimatort befindet, erteilt.

Fahrzeugen, in deren Register- oder Heimatstaat die Erteilung einer europäischen Schiffsnummer nicht möglich ist, wird die in das Schiffsattest einzutragende europäische Schiffsnummer von der zuständigen Behörde des Staates erteilt, in dem sich die Untersuchungskommission befindet, die das Attest erteilt.

Diese Bestimmungen gelten nicht für Seeschiffe.

3. Einem Fahrzeug kann nur eine einzige europäische Schiffsnummer erteilt werden. Die europäische Schiffsnummer wird nur ein Mal vergeben und bleibt während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges bestehen.
 4. Der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter muss bei der zuständigen Behörde die Erteilung der europäischen Schiffsnummer beantragen. Ebenso ist er dafür verantwortlich, die im Schiffsattest eingetragene europäische Schiffsnummer auf dem Fahrzeug anbringen zu lassen.
 5. Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen die Behörden, die zur Erteilung der europäischen Schiffsnummer berechtigt sind, dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit. Das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt führt ein Verzeichnis dieser Behörden.
 6. Jede Behörde nach Nummer 5 trifft die notwendigen Vorkehrungen, um alle anderen für die Erteilung der europäischen Schiffsnummer zuständigen Behörden, die in dem Verzeichnis nach Nummer 5 aufgeführt sind, über jede von ihr erteilte europäische Schiffsnummer sowie über die Daten zur Identifikation des Fahrzeuges gemäß Anlage P zu unterrichten. Diese Daten können den zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten oder Belgiens, der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und, sofern ein gleichwertiges Datenschutzniveau sichergestellt ist, den zuständigen Behörden von Drittstaaten aufgrund von Verwaltungsvereinbarungen zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt sowie zur Erfüllung der Paragraphen 2.02 bis 2.15 und 2.18 Nummer 3 zur Verfügung gestellt werden.“
5. *In § 2.19 Nummer 2 Absatz 2 wird der Ausdruck „amtliche Schiffsnummer“ durch den Ausdruck „europäische Schiffsnummer“ ersetzt.*

6. § 6.09 wird wie folgt gefasst:

„§ 6.09

Abnahme und wiederkehrende Prüfungen

1. Die ordnungsgemäße Installation der Steuereinrichtung ist von einer Untersuchungskommission zu prüfen. Dazu kann sie folgende Unterlagen verlangen:
 - a) Beschreibung der Steuereinrichtung;
 - b) Pläne und Angaben über die Antriebsanlagen der Rudermaschine und die Steuerung;
 - c) Angaben über die Rudermaschine;
 - d) Schaltplan für die elektrische Installation;
 - e) Beschreibung des Wendegeschwindigkeitsreglers;
 - f) Betriebs- und Wartungsanleitung der Anlage.
2. Bei einer Probefahrt ist die Funktion der gesamten Steuereinrichtung zu prüfen. Bei Wendegeschwindigkeitsreglern ist das sichere Einhalten eines geraden Kurses und das sichere Fahren von Kurven zu prüfen.
3. Motorisch betriebene Steuereinrichtungen sind
 - a) vor erster Inbetriebnahme;
 - b) nach Ausfall;
 - c) nach Änderung oder Instandsetzung;
 - d) regelmäßig mindestens alle drei Jahre durch einen Sachkundigen zu prüfen.
4. Die Prüfung hat mindestens zu umfassen:
 - a) Kontrolle auf Übereinstimmung mit den genehmigten Plänen und bei wiederkehrenden Prüfungen, ob Änderungen an der Steuereinrichtung vorgenommen wurden;
 - b) Funktionsprüfung der Steuereinrichtung mit allen betrieblichen Möglichkeiten;
 - c) Sicht- und Dichtheitsprüfung der hydraulischen Anlagenteile, insbesondere Ventile, Rohrleitungen, Hydraulikschläuche, -zylinder, -pumpen, und -filter;
 - d) Sichtprüfung der elektrischen Anlagenteile, insbesondere Relais, Elektromotoren und -sicherungen;
 - e) Prüfung der optischen und akustischen Überwachungseinrichtungen.
5. Über die Prüfung ist eine vom Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.“

7. § 14.13 wird wie folgt gefasst:

„§ 14.13

Abnahme

Vor Inbetriebnahme einer Flüssiggasanlage, nach jeder Änderung oder Instandsetzung und bei jeder Erneuerung der Bescheinigung nach § 14.15 ist die gesamte Anlage von einem von der Untersuchungskommission anerkannten Sachverständigen abzunehmen. Bei dieser Abnahme hat er zu überprüfen, ob die Anlage diesem Kapitel entspricht. Bei Fahrgastschiffen hat er zusätzlich festzustellen, ob eine gültige Bescheinigung über den ordnungsgemäßen Einbau der Gaswarnanlage nach Artikel 15.15 Nummer 9 oder deren Prüfung vorliegt. Er hat der Untersuchungskommission einen Abnahmebericht vorzulegen.“

8. § 15.06 Nr. 5 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Sie müssen eine lichte Breite von mindestens 0,80 m haben. Führen sie zu Räumen, die für mehr als 80 Fahrgäste vorgesehen sind, müssen sie die in Nummer 3 Buchstaben d) und e) genannten Anforderungen an die Breite der zu den Verbindungsgängen führenden Ausgänge erfüllen.“

9. § 15.09 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Zusätzlich zu den in § 10.05 Nr. 1 genannten Rettungsringen müssen auf allen für Fahrgäste bestimmten, nicht geschlossenen Teilen der Decks auf beiden Schiffsseiten Rettungsringe, die

- der Europäischen Norm EN 14144 : 2003 oder
- dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974) Kapitel III Regel 7.1 und dem Internationalen Rettungsmittel-(LSA-)Code Absatz 2.1

entsprechen, in jeweils maximal 20 m Abstand vorhanden sein.

Eine Hälfte aller vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit jeweils einer mindestens 30 m langen, schwimmfähigen Leine von 8 bis 11 mm Durchmesser versehen sein. Die andere Hälfte der vorgeschriebenen Rettungsringe muss mit einem selbstzündenden, batteriebetriebenen und in Wasser nicht verlöschenden Licht versehen sein.“

10. Die Tabelle zu § 24.02 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 20.01 wird wie folgt gefasst:

„20.01	§§ 7.01 Nr. 2; 8.05 Nr. 13 und 8.10	Für Seeschiffe, die nicht für die Beförderung von Gütern nach dem ADNR bestimmt sind und deren Kiel vor dem 1.10.1987 gelegt wurde: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“
--------	-------------------------------------	--

11. § 24.04 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Verweist diese Vorschrift bei den Beschaffenheitsanforderungen an Ausrüstungsgegenstände auf eine Europäische oder Internationale Norm, so dürfen nach einer Neufassung oder Überarbeitung dieser Norm diese Ausrüstungsgegenstände noch längstens 20 Jahre nach Neufassung oder Überarbeitung der Norm weiter verwendet werden.“

12. § 24.08 wird wie folgt gefasst:

„§ 24.08

Übergangsbestimmung zu § 2.18

1. Vor dem 1. April 2007 erteilte amtliche Schiffsnummern werden mit dem 1. April 2007 durch Voranstellung der Ziffer „0“ zu europäischen Schiffsnummern.
2. Die europäische Schiffsnummer wird spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 31. März 2007 in das Schiffsattest und in das Verzeichnis nach Anlage C eingetragen sowie auf dem Fahrzeug angebracht.“

13. Anlage A Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5 Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:“

14. Anlage B wird wie folgt geändert:

a) Die Bemerkung Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel, jede neue Eichung des Fahrzeuges sowie jede Änderung der Registrierung oder des Heimatorts hat der Eigner oder sein Bevollmächtigter einer Untersuchungskommission mitzuteilen. Er hat dabei das Schiffsattest zur Eintragung der Änderung vorzulegen.“

b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

...	...	„3. Einheitliche europäische Schiffsnummer“
-----	-----	---

c) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12 Die Schiffsattestnummer 1, die einheitliche europäische Schiffsnummer 2, die Registernummer 3 und die Eichscheinnummer 4 mit ihren dazugehörigen Zeichen sind an den folgenden Stellen des Fahrzeuges angebracht:

1

2

3

4

“

d) Nummer 35 wird wie folgt gefasst:

„35 Lenzeinrichtung
Anzahl Lenzpumpen, davon motorisiert
Mindestfördermenge erste Lenzpumpe l/min
zweite Lenzpumpe l/min“

e) Nummer 36 wird wie folgt gefasst:

„36 Anzahl und Lage der Absperroorgane nach § 8.08 Nr. 10 und 11
“

f) Nummer 42 wird wie folgt gefasst:

„42. Sonstige Ausrüstung Wurfleine Landsteg nach § 10.02 Nr. 2 d ^{*)} / nach § 15.06 Nr. 12 ^{*)} , Länge m Bootshaken Anzahl Verbandkästen Doppelglas Plakat betreffend Rettung Ertrinkender vom Steuerstand bedienbarer Scheinwerfer Anzahl feuerbeständige Behälter Außenbordleiter/-treppe ^{*)}	Sprechverbindung	Wechselsprechanlage ^{*)} Gegensprechanlage ^{*)} interne betriebliche Sprechverbindung ^{*)}
	Sprechfunkanlage	Verkehrskreis Schiff – Schiff Verkehrskreis nautische Informationen Verkehrskreis Schiff – Hafenbehörde
	Krane	nach § 11.12 Nr. 9 ^{*)} andere mit einer Nutzlast bis 2000 kg ^{*)} “

g) Nummer 43 wird wie folgt gefasst:

„43. Einrichtungen zur Brandbekämpfung Anzahl tragbare Feuerlöscher, Feuerlöschpumpen, Hydranten fest installierte Feuerlöschanlage in Wohnungen usw. Nein / Anzahl ^{*)} fest installierte Feuerlöschanlage in Maschinenräumen usw. Nein / Anzahl ^{*)} Die Motorlenzpumpe ersetzt eine Feuerlöschpumpe Ja/Nein ^{*)} “

15. Anlage C linke Seite Spalte 3 wird wie folgt gefasst:

„Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer“
--

16. Anlage D wird wie folgt geändert:

a) Muster 1 ad Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

...	„3. Einheitliche europäische Schiffsnummer“
--------	-----	--

b) Muster 2 ad Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

...	„3. Einheitliche europäische Schiffsnummer“
--------	-----	--

17. Anlage H wird wie folgt geändert:

a) Teil A Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Identifizierung des Schiffes

Die einheitliche europäische Schiffsnummer oder die amtliche Schiffsnummer muss unauslöschar auf dem Datenträger aufgezeichnet und aus diesem ersichtlich sein.“

b) Teil B Nr. 6 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Bescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- Name, Anschrift und Zeichen der zugelassenen Firma, die den Einbau durchgeführt oder überwacht hat;
- Name, Anschrift und Telefonnummer der zuständigen Behörde, die die Firma anerkannt hat;
- Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer;
- Typ und Seriennummer des Fahrtenschreibers;
- Datum der Funktionsprüfung. “

18. Anlage L wird wie folgt gefasst:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage L

Schema der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI)

A	A	A	x	x	x	x	x
Code der zuständigen Behörde, die die europäische Schiffsnummer erteilt			Fortlaufende Nummer				

Bei diesem Schema steht „AAA“ für den von der zuständigen Behörde, die die europäische Schiffsnummer erteilt, vergebenen dreistelligen Code gemäß den folgenden Zahlenbereichen:

001-019	Frankreich
020-039	Niederlande
040-059	Deutschland
060-069	Belgien
070-079	Schweiz
080-099	reserviert für Fahrzeuge aus Ländern, die keine Vertragsparteien der Mannheimer Akte sind, und für die vor dem 1. April 2007 ein Rheinschiffsattest ausgestellt worden ist
100-119	Norwegen
120-139	Dänemark
140-159	Vereinigtes Königreich
160-169	Island
170-179	Irland
180-189	Portugal
190-199	reserviert
200-219	Luxemburg
220-239	Finnland
240-259	Polen
260-269	Estland
270-279	Litauen
280-289	Lettland
290-299	reserviert
300-309	Österreich
310-319	Liechtenstein
320-329	Tschechische Republik
330-339	Slowakei
340-349	reserviert
350-359	Kroatien
360-369	Serbien
370-379	Bosnien und Herzegowina

380-399	Ungarn
400-419	Russische Föderation
420-439	Ukraine
440-449	Weißrussland
450-459	Republik Moldau
460-469	Rumänien
470-479	Bulgarien
480-489	Georgien
490-499	reserviert
500-519	Türkei
520-539	Griechenland
540-549	Zypern
550-559	Albanien
560-569	die ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien
570-579	Slowenien
580-589	Montenegro
590-599	reserviert
600-619	Italien
620-639	Spanien
640-649	Andorra
650-659	Malta
660-669	Monaco
670-679	San Marino
680-699	reserviert
700-719	Schweden
720-739	Kanada
740-759	Vereinigte Staaten von Amerika
760-769	Israel
770-799	reserviert
800-809	Aserbaidshjan
810-819	Kasachstan
820-829	Kirgisistan
830-839	Tadschikistan
840-849	Turkmenistan
850-859	Usbekistan
860-869	Iran
870-999	reserviert

„xxxxx“ steht für die von der zuständigen Behörde erteilte fünfstellige Seriennummer.“

19. Folgende Anlage P wird nach der Anlage O angefügt:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage P

Daten zur Identifikation eines Fahrzeuges

A. Alle Fahrzeuge

1. Einheitliche Europäische Schiffsnummer gemäß § 2.18 (Anlage B Nr. 3 und Anlage C, 5. Spalte)
2. Name des Fahrzeuges (Anlage B Nr. 1 und Anlage C 4. Spalte)
3. Art des Fahrzeuges gemäß § 1.01 Nummern 1 bis 25 (Anlage B Nr. 2)
4. Länge über alles gemäß § 1.01 Nummer 56 (Anlage B Nr. 17a)
5. Breite über alles gemäß § 1.01 Nummer 59 (Anlage B Nr. 18a)
6. Tiefgang gemäß § 1.01 Nummer 62 (Anlage B Nr. 19)
7. Datenquelle (= Rheinschiffsattest)
8. Tragfähigkeit (Anlage B Nr. 21 und Anlage C 13. Spalte) für Fahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen
9. Wasserverdrängung gemäß § 1.01 Nummer 46 (Anlage B Nr. 21 und Anlage C 13. Spalte) für Fahrzeuge, die nicht der Güterbeförderung dienen
10. Betreiber (Eigner oder sein Bevollmächtigter, § 2.02)
11. Ausstellende Untersuchungskommission (Anlage B und Anlage C)
12. Nummer des Rheinschiffsattests (Anlage B und Anlage C 1. Spalte)
13. Ablauf der Gültigkeit (Anlage B Nr. 11 und Anlage C 17. Spalte)
14. Urheber des Datensatzes

B. Sofern vorhanden

1. Nationale Schiffsnummer
2. Art des Fahrzeuges nach dem Standard der Technischen Spezifikation für elektronische Meldesysteme in der Binnenschifffahrt
3. Einzel- oder Doppelhüllenbauweise nach ADN/ADNR.
4. Seitenhöhe gemäß § 1.01 Nummer 61
5. Bruttoreaumzahl (für Seeschiffe)
6. IMO-Nummer (für Seeschiffe)
7. Rufzeichen (für Seeschiffe)
8. MMSI-Nummer
9. ATIS-Code
10. Art, Nummer, ausstellende Behörde und Ablaufdatum von anderen Urkunden“.

PROTOKOLL 16

Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Umsetzung ihrer Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit (Protokoll 2008-I-3),

zur Anpassung an die Anhänge der Richtlinie 2006/87/EG über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe sowie zur Harmonisierung grundsätzlicher Begriffe mit anderen Verordnungen der Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

beschließt, in dem Inhaltsverzeichnis, der Überschrift zu § 1.07, § 1.07 Nr. 1 Satz 1 und 2, § 1.07 Nr. 2 Satz 1 und 2, § 1.07 Nr. 3, § 2.12 Nr. 2, Anlage J Teil I Nr. 3.1.1 Absatz 1 und 2, Anlage J Teil III Anhang 1 Fußnote zu Nr. 1.1 den Begriff Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung zu ersetzen.

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2009 in Kraft.

PROTOKOLL 17

Verschiebung des Inkrafttretens des ADNR 2009 (2008-I-25)

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf Ihren Beschluss 2008-I-25 über die Änderung des ADNR (ADNR 2009),

in der Erkenntnis, dass die niederländische Fassung des ADNR 2009 am 1. Januar 2009, dem Zeitpunkt des vorgesehenen Inkrafttretens, nicht fertig gestellt sein wird,

in dem Bewusstsein, dass die dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN) zum 28. Februar 2009 in Kraft treten wird,

mit dem Ziel, die entstandene Situation insbesondere für die verladende Wirtschaft und die Schifffahrtstreibenden zu klären,

beschließt, dass die von ihr anlässlich ihrer Plenartagung im Frühjahr dieses Jahres angenommenen Änderungen zum ADNR nunmehr am 1. März 2009 in Kraft treten.

PROTOKOLL 18

Verkehrsbrücke über die Waal bei Nimwegen (Rhein-km 885,785) (2008-I-29)

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2008-I-29,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichtes ihres ständigen technischen Ausschusses und erneuter Abwägung der Bedürfnisse der betroffenen Gebietskörperschaften und der künftigen Nutzer der Brücke mit denen des Schifffahrtsgewerbes und der verladenden Wirtschaft,

unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Umstände und der laufenden Vorbereitungen der Baumaßnahme,

stellt fest, dass eine Sperrung der Schifffahrt während der Bauphase vermieden werden sollte, jedoch bis zur Festlegung allgemeiner Vorgaben in diesem Einzelfall eine Sperrung einmal für längstens zehn Stunden vorgesehen werden kann,

bittet die niederländische Delegation, bei Notwendigwerden einer Sperrung diese eingehend und frühzeitig mit dem Schifffahrtsgewerbe abzustimmen und zu gegebener Zeit dem ständigen technischen Ausschuss mitzuteilen.

PROTOKOLL 19

Straßenbrücke über die Waal bei Ewijk (Rhein-km 893,700)

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des Berichtes ihres ständigen technischen Ausschusses und nach Abwägung der Bedürfnisse der betroffenen Gebietskörperschaften und der künftigen Nutzer der Brücke mit denen des Schifffahrtsgewerbes und der verladenden Wirtschaft sowie aller sonstigen Sachverhalte,

unter Berücksichtigung der laufenden Vorbereitungen der Baumaßnahme,

billigt grundsätzlich gemäß den bestehenden Vertragswerken den Neubau einer Straßenbrücke über den Rhein in Ewijk,

stellt fest, dass der Abstand zwischen den Strompfeilern auf keinen Fall verringert darf und eine Sperrung der Schifffahrt während der Bauphase vermieden werden sollte, jedoch bis zur Festlegung allgemeiner Vorgaben in diesem Einzelfall eine Sperrung einmal für längstens zehn Stunden vorgesehen werden kann,

bittet die niederländische Delegation, bei Notwendigwerden einer Sperrung diese eingehend und frühzeitig mit dem Schifffahrtsgewerbe abzustimmen und zu gegebener Zeit die mit der tatsächlichen Durchführung übereinstimmenden Pläne für die Gestaltung und Montage der Brücke zur endgültigen Billigung des Vorhabens vorzulegen,

bittet ihren Ständigen Technischen Ausschuss, Grundsätze für einheitliche Vorgaben im Hinblick auf Durchfahrtsbreiten von Brücken und Einschränkungen der Schifffahrt bei der Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen zu entwickeln.

Der Bericht des ständigen technischen Ausschusses ist dem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlage

Straßenbrücke über die Waal bei Ewijk (Rhein-km 893,700)

1. Art der Brücke

Straßenbrücke über die Waal

2. Ort

Ewijk (A50 Ewijk – Valburg)

3. Rhein-km

893,700

4. Allgemein

Die Rijkswaterstaat Ost-Niederlande plant, eine zusätzliche Brücke über die Waal an der A50 zwischen den Autobahnkreuzen Ewijk und Valburg im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Autobahn von 2x2 auf 2x4 Fahrstreifen zu bauen. Die zusätzliche Brücke wird westlich der jetzigen Waalbrücke bei km 893,700 entstehen und wird für den Verkehr in südliche Richtung genutzt. Die jetzige Brücke bleibt für den Verkehr Richtung Norden bestehen.

In Verbindung mit der Verkehrssicherheit und der Robustheit des Straßennetzwerkes wird die zusätzliche Waalbrücke mit 4 zusammenhängenden Fahrstreifen mit Standstreifen und mit einer Langsamverkehrsanlage an der westlichen Seite gebaut. Angesichts der technischen Durchführbarkeit, der geotechnischen Aspekte des Untergrundes und der einfachen und sachdienlichen Durchführung wird die zusätzliche Brücke ca. 10 Meter von der jetzigen Brücke entfernt gebaut. Dieser Abstand dient der Standsicherheit der bestehenden Waalbrücke.

Für den Bau der Stadsbrug ist ein Design-Construct-Maintain Contract abgeschlossen worden. Dies bedeutet, dass die Entscheidungen über das Projekt (die Bauart), die Ausführungsweise, die Bauzeit und den etwaigen Montageort den Marktteilnehmern überlassen bleiben. Das Rijkswaterstaat Ost-Niederlande gewährleistet mit den von ihr gemachten Auflagen, dass die Stadtbrücke den funktionalen und technischen Anforderungen genügen wird. Ausgegangen wird dabei von den durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erlassenen Vorschriften für die technische Bauausführung von Brücken, darunter die Durchfahrtsbreite und Mindestdurchfahrtsbreite.

5. Durchfahrtsbreite

Nach den Mindestanforderungen und Empfehlungen der ZKR dürfen im Fahrwasser des Rheins keine Pfeiler gebaut werden. In den Niederlanden wird die Fahrwasserbreite von dem Rijkswaterstaat (RWS) der Normalbreite gleichgestellt bzw. der Breite zwischen den Normallinien, die oft über die Bühnenköpfe verlaufen oder mit der Vorderfront der Kais zusammentreffen. Die Normalbreite beträgt vor Ort 260 m. Lediglich in Ausnahmefällen darf, abhängig von verschiedenen Faktoren, von der Anforderung nicht außerhalb der Normallinie (Flussseite) zu bauen, abgewichen werden.

Die Pfeiler der zusätzlichen Brücke werden in der Verlängerung der Auflageachse der bestehenden Brücke gebaut, im rechten Winkel auf die Lagerachse. Die Brücke geht in Bezug auf die Normallinie nicht ganz genau rechtwinklig über den Fluss. Durch das Bauen der nächstgelegenen Brückenpfeiler (zwecks minimaler Aufstauung) in die Verlängerung, wird der Pfeiler an der Südseite einige Meter außerhalb der Normallinie (im Fluss) stehen. Es handelt sich hier um höchstens 8 m. Die Hauptüberspannung beträgt ca. 270 Meter.

6. **Minstdurchfahrtsprofil**

Der Unterbau der Hauptüberspannung liegt über 80 % der Normalbreite mindestens 9,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW), was dem Normalabfluss von 16.000 m³/s bei Lobith (Testpegel 2006) und damit den Vorschriften der ZKR entspricht. Der Unterbau der Hauptüberspannung im 10%igen Teil der Brücke liegt bei mindestens 9,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (HSW), das heißt Hochwassermarken II am Pegel Emmerich.

Die Wasserstände an dem neuen Amsterdamer Pegel (NAP) sind:

Höchster Schiffbarer Wasserstand (HSW 16000, Testpegel 2006):	NAP +13,63 m
Unterbau des freien Querschnitts der zusätzlichen Brücke:	NAP +22,73 m
Wasserstand, der der Marke II bei Emmerich entspricht:	NAP +11,59 m
Unterbau der Hauptspannweite im 10%-Abschnitt:	NAP +20,69 m

7. **Kennzeichnung der zusätzlichen Brücke (Verkehrszeichen)**

Die zusätzliche Brücke wird entsprechend den Vorschriften der geltenden Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gekennzeichnet. Zudem erhalten auch die Pfeiler bei der Durchfahrtsöffnung eine Kennzeichnung für die Radarfahrt und werden Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass die Schifffahrt weder durch die Brückenbeleuchtung, noch durch das Scheinwerferlicht des Autoverkehrs auf der Brücke, noch durch etwaige Anstrahlungen der Pfeilerköpfe geblendet wird.

8. **Wiedergabe der zusätzlichen Brücke auf dem Radarschirm**

Von der Dienststelle Verkehr und Schifffahrt des Rijkswaterstaat soll eine Untersuchung durchgeführt werden, bei der erforscht werden soll, ob der Bau der zusätzlichen Brücke negative Auswirkungen auf das Radarbild hat. Sollte eine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation festgestellt werden, sollen entsprechende Maßnahmen getroffen werden.

9. **Brückenmontage, Arbeiten**

Der Beginn der Bauarbeiten an der zusätzlichen Brücke wird bis Ende 2010 erwartet, die zusätzliche Brücke soll 2014 für den Straßenverkehr freigegeben werden. Eine genaue Planung der Arbeiten, die zu Einschränkungen und Behinderungen des Schiffsverkehrs führen, liegt bisher nicht vor.

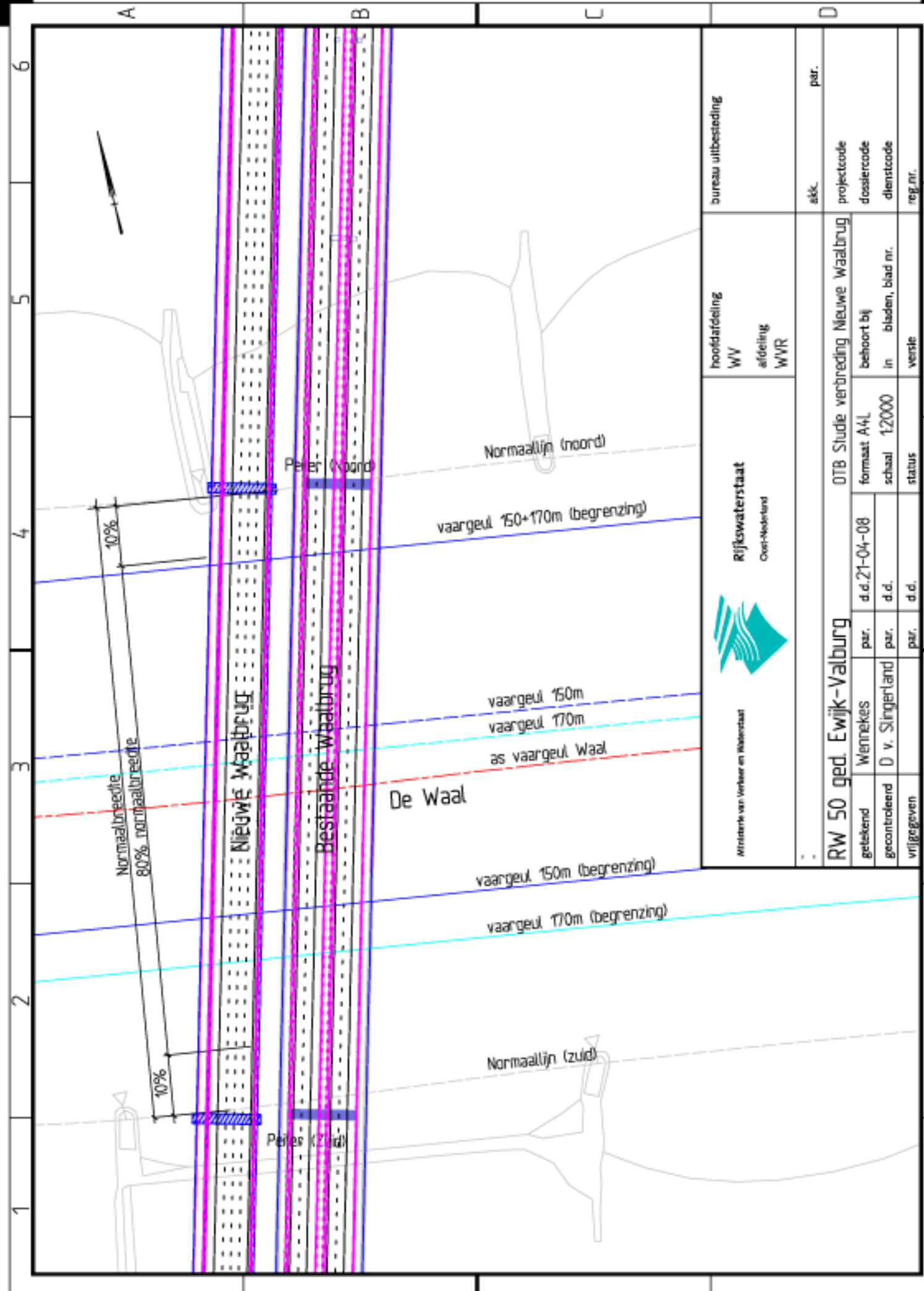
Die Bauauflagen des Rijkswaterstaat Ost-Niederlande enthalten natürlich auch Anforderungen an die Verkehrssicherheit und legen fest, in welchem Umfang während der Bauarbeiten Einschränkungen und/oder Behinderungen des Schiffsverkehrs zulässig sind. Hierüber findet unter Berücksichtigung der Vorgaben der ZKR und der Vorschriften über Behinderungen während der Bauarbeiten eine Abstimmung mit RWS sowie über die durch RWS festgelegten Auflagen insbesondere für die Dauer der Unterbrechung des Schiffsverkehrs usw. statt.


Eine der Bedingungen für die Verkehrssicherheit ist das Anfertigen einer Risikoanalyse und die Festlegung der präventiven Abwehrmaßnahmen für identifizierte Risiken. Dabei werden die von der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Verkehrszeichen aufgestellt und die Schifffahrt wird in Übereinstimmung mit dem Handbuch Kommunikation bei Arbeiten an der Schifffahrtsstraße rechtzeitig informiert. RWS wird zudem mit Schiffen und befugtem Personal anwesend sein, um bei großen Montagearbeiten Verkehrsbegleitungsdienste zu leisten.

Zu einem späteren Zeitpunkt soll dieser Aspekt der ZKR in seiner Gesamtheit zur Billigung vorgelegt werden.

Anlage

- Schemazeichnung Standort Ewijk - Waal
- Schemazeichnung Fahrinne Ewijk - Waal



 Rijkswaterstaat Over-Nederland		bureau uitbesteding
hoofdafdeling WV afdeling WVR		akk.
Ministerie van Verkeer en Waterstaat		projectcode
OTB Studie verbreding Nieuwe Waalbrug		dossiercode
getekend Wennekes	par. d.d. 21-04-08	behoort bij
gecontroleerd D. v. Slingerland	par. d.d.	in bladen, blad nr.
vrijgegeven	par. d.d.	versie
RW 50 ged. Ewijk-Valburg		status
par. d.d.		reg.nr.



PROTOKOLL 20

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen :

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (Art. 1.08)	I	1.4.2007		27.8.2007	11.9.2007	
2007-II-19	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.02, 1.09, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 und 14.02)	I	1.4.2008		19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008			20.3.2008	21.12.2007
2008-I-20	Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§ 4.07)	I	1.10.2008	28.7.2008	28.8.2008		12.6.2008
2008-I-21	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Anlage 7)	I	1.4.2009				13.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	„)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b - Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 - Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 - Sonderbestimmungen für Seeschiffe - Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch - Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der Rheinschiffsuntersuchungsordnung	I	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 - Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 - Ausrüstung mit Heckankern	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
	2. § 23.05 zweiter Satz - Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a - Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 - Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 - Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 - 13 - Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 - zu § 15.08 Nr. 4 - Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 - Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 - Vorübergehende Anordnungen der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 - Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	**)	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der Untersuchungsordnung nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	..)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	**)	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO	I	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	**)	--		--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	**)	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	**)	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen	W	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite							
	3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden							
2001-I-18	1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel	I	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2							
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim - Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiedereinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiedereinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	..)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 - zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 - 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiedereinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiedereinkraftsetzung

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
2008-I-24	Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009		**)			13.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

3. ADNR: Inkraftsetzung

ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-24	ADNR 1995	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-I-25	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	14.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1994-II-22	ADNR - Übergangsvorschriften	I	1.1.1995	21.12.1994	**)	16.6.1995	11.11.1994	10.6.1994
1995-I-23	Änderungen zum revidierten ADNR	I	1.1.1996	20.12.1995	**)	3.12.1996	11.12.1995	1.6.1995
1996-I-28	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	16.9.1998	22.11.1996	5.6.1996
1996-II-19	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1997	30.12.1996	**)	2.12.1998	22.11.1996	11.12.1996
1997-I-24	Änderungen zum ADNR - Anlage B2, Anhang 4 - Stoffliste	I	1.1.1998	4.12.1997	**)	2.12.1998	9.12.1997	17.6.1997
1998-I-21	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	31.5.1999	24.12.1998	2.10.1998
1998-II-18c	Sicherheits- und Kontroll- einrichtungen bei Bunkerbooten (ADNR Rn 331 221)	I	1.4.1999	22.12.1998	**)	18.1.1999	24.12.1998	3.12.1998
1998-II-27	Änderungen zum ADNR	I	1.1.1999	22.12.1998	**)	15.7.1999	24.12.1998	2.10.1998
1999-II-17	Änderung der Liste der zur Beför- derung in Tankschiffe zugelasse- nen Stoffe - Anlage B2, Anhang 4	I	1.1.2000	11.4.2002	**)	1.9.2000	27.12.1999	8.6.1999
2000-II-3	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2001	11.4.2002	**)	11.12.2000	19.12.2000	7.7.2000
2001-II-27	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2002-I-37	ADNR 2003	I	1.1.2003	12.7.2003	**)	7.3.2003	4.12.2002	26.9.2002
2004-I-21	ADNR 2005	I	1.1.2005	3.1.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	9.6.2004
2004-II-23	Änderungen zum ADNR	I	1.1.2005	3.3.2006	**)	8.7.2005	7.12.2004	13.12.2004
2006-I-25	Änderung zum ADNR	I	1.1.2007	21.12.2006	**)	27.2.2008	19.12.2006	21.6.2006
2008-I-25	ADNR-Änderungen	I	1.1.2009		**)			13.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

4. Patentverordnung: Inkraftsetzung

RHEINPATENTVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	§§ 3.06, 3.07neu, Anlagen A1 u. B1	I	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	§ 1.03 Nr. 5	I	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	§§ 1.01 Nr. 2, 1.03 Nr. 5, 5.02 Nr. 3	I	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	§§ 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – Ergänzung der RheinpatentVO	I	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Anpassung der RheinpatentVO - § 4.04 (neu) und Anlage C	I	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten – §§ 1.01	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- §§ 1.01, 5.02	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinpatenten- § 3.02, Anlagen B1 und B2	I	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003
2006-II-16	Gültigkeit der Gemeinschafts- schiffsführerzeugnisse vom Typ B auf der Strecke Basel-Iffezheim	I	1.10.2007		**)		13.9.2007	5.12.2006
2006-II-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 § 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2	W	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-18	Definitive Änderungen - § 3.02 Nr. 2 Anlage B1 und B2)	I	1.1.2009	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-10	Änderungen der Rheinpatentverordnung und der Radarpatent-verordnung, um die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsführer-zeugnisse und Radarzeugnisse gemäß Zusatzprotokoll Nr. 7 auf dem Rhein zu ermöglichen	I	1.4.2008				10.3.2008	31.5.2007
2008-I-17	Anerkennung der nationalen Schiffsführerzeugnisse gewisser Mitgliedstaaten	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Anerkennung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und Bund des rumänischen Radarzeugnisses	I	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

5. Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER SICHERHEITSPERSONAL IN DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT

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

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Billigung einer Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt	I	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

6. Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten: Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER DIE ERTEILUNG VON RADARPATENTEN

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Revision der Radarschifferpatent- verordnung	I	1.1.2000	26.6.2000	**))	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	§§ 3.04 Nr. 1 und 4, 3.06 und 4.02	I	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Änderung der Verordnung über die Erteilung von Radarpatenten	I	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

7.1 Polizeiausschuss (Beschluss 2006-II-22)

Klarstellungs-, Korrektur und Erweiterungsdokument für den Inland ECDIS Standard – Übergang von Edition 2.0 auf Edition 2.1 des Standards, 22.10.2008
(gesondert)

7.2 Polizeiausschuss (Beschluss 2002-I-28)

Merkblatt Inland ECDIS, Edition 2008, 22.10.2008
(gesondert)

7.3 Polizeiausschuss (Beschluss 2007-II-6, V)

Merkblatt Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, Edition 2008, 22.10.2008
(gesondert)

7.4 Polizeiausschuss (Beschluss 2004-I-17)

Standard Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Internationaler Standard, Edition 2.0, 22.10.2008
(gesondert)

7.5 Polizeiausschuss (Beschluss 2007-II-6, V)

Merkblatt Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Edition 2008, 22.10.2008
(gesondert)

7.6 Polizeiausschuss (Beschluss 2006-I-21)

Test Standard für Inland AIS, Edition 1.01, 22.10.2008
(gesondert)

7.7 Polizeiausschuss (Beschluss 2006-I-21)

Technische Klarstellungen für Standard Schiffsverfolgung und –aufspürung in der Binnenschifffahrt, Edition 1.01 und Test Standard für Inland AIS, Edition 1.0, 22.10.2008
(gesondert)

7.8 Polizeiausschuss (Beschluss 2007-II-6, V)

Merkblatt Inland AIS, Edition 2008, 22.10.2008
(gesondert)

8.1 Untersuchungsausschuss : (Beschluss 2007-II-24)

10.2008

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III
 (Muster)

1. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung für die Zulassung von Inland AIS Geräten zuständigen Behörden

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland				
Frankreich				
Niederlande	Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Binnenvaart	Postbus 8634 3009 AP Rotterdam	+31 70 456 4546	bas.joormann@ivw.nl
Schweiz				

Ist keine Behörde angegeben, wurde seitens des betreffenden Staates keine zuständige Behörde benannt.

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	08.08.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	08.08.2008 D	FVT	R-4-202

3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Inland AIS Geräte

lfd. Nr.	Typ	Hersteller	Inhaber der Typgenehmigung	Tag der Zulassung	zuständige Behörde	Zulassungs-Nr.

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

Belgien

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
1	TRANSAS EUROPE GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	+49 (0)40 890666 0	

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

Frankreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

Schweiz

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse

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

8.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 1994-I-23 (II))

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNG AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2008
vom 4. Juni 2008

zu § 22a.06

SASKIA REICH

Das Tankmotorschiff „ Saskia Reich “ (Baujahr 2001), Europäische Schiffsnummer 04801300, wird von einer Länge ü.a. = 109,75 m auf eine Länge ü.a. = 125 m umgebaut.

Nach § 22a.06 RheinSchUO dürfen Übergangsbestimmungen nach Kapitel 24 RheinSchUO bei Verlängerungen auf eine Länge von über 110 m nur aufgrund einer Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt angewandt werden.

Unter Anwendung von § 2.19 wird für das Tankmotorschiff „Saskia Reich“ der Inanspruchnahme der Übergangsbestimmungen nach § 24.06 zu § 8.02 Nr. 5 und § 8a.02 Nr. 2 unter den nachstehenden Bedingungen zugestimmt:

1. Die beiden Hauptantriebsmotoren des Motorenherstellers Caterpillar Inc., Typ 3508, Nennleistung 746 KW, Nenndrehzahl 1.600 U/min, Serien-Nummern 7SM00547 und 7SM00516, Baujahr 2001, Typgenehmigungsnummer R1*IE2E3*0005*01 erfüllen die Forderungen nach § 8a.02 Nr. 2 (Emissionsstufe I) RheinSchUO.
2. Der Bugstrahl- und Generatorantriebsmotor des Motorenherstellers MAN Nutzfahrzeuge AG, Typ D 2842 LE, Nennleistung 440 KW, Nenndrehzahl von 1.800 U/min., Serien-Nummer 4939830160A301, Baujahr 2001, Typgenehmigungsnummer R1*I*E3*0025*00 erfüllt die Forderungen nach § 8a.02 Nr. 2 (Emissionsstufe I) RheinSchUO.
4. Alle weiteren Anforderungen der RheinSchUO werden erfüllt einschl. der Bedingungen des Kapitels 22a, Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet.
5. Das Fahrzeug wird unter Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft umgebaut.

9. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 1996-I-31)

RICHTLINIEN an die ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN

nach § 1.06 Rheinpatentverordnung

Inhaltsverzeichnis

Richtlinie Nr.	§§ RheinPatV	Anhänge	Inhalt der Richtlinie
1	Kapitel 2: 2.01 Nr. 4 ; 2.06 Nr. 2; 2.08 Nr. 1 und 2 2.09 Nr. 1, 2 und 3	3	Verfahren zur Anrechnung von Fahrzeiten und zur Berücksichtigung von Streckenfahrten
2	Kapitel 3: 3.01 bis 3.05; 3.06 Nr. 3	8	Zulassungs- und Prüfungsverfahren
3	4.01 Nr. 1, 2; 4.02; 4.03	1	Verfahren bei Wiederholungsuntersuchungen, bei der Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit und beim Entzug

**RICHTLINIE Nr. 1 an die ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN
nach § 1.06 PatVRhein
(sowie nach § 1.07 RheinSchUO für Nr. 4.1 der Richtlinie)**

**Verfahren zur Anrechnung von Fahrzeiten und
zur Berücksichtigung von Streckenfahrten**

(Kapitel 2)

1. Fahrzeiten als Mitglied der Decksmannschaft nach § 2.01 Nr. 4.

Decksmannschaft ist die Besatzung mit Ausnahme des Maschinenpersonals (§ 1.01 Nr. 15). Zur Besatzung gehören die Personen, die nach binnen- oder seeschifffahrtsrechtlichen Vorschriften die Mindestbesatzung bilden oder in gleicher nautischer Funktion zusätzlich an Bord sind.

2. Fahrzeiten nach § 2.08 - Großes Patent

2.1 Anerkannte Zeugnisse

Die von einer zuständigen Behörde anerkannten Zeugnisse über den erfolgreichen Abschluss einer Berufsausbildung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt nach § 2.08 Nr. 2 Buchstabe a sind in Anhang 1 bekannt gemacht. Sie sind von jeder zuständigen Behörde anzuerkennen.

Anhang 1 enthält ausschließlich Zeugnisse, durch die auch Fahrzeiten angerechnet werden dürfen und bei denen die Ausbildung einem von der ZKR geprüften Mindeststandard entspricht.

2.2 Fahrzeiten auf See

Ein Seefahrtstag gilt als 0,72 Fahrtage in der Binnenschifffahrt.

3. Streckenfahrten nach § 2.06 Nr. 1, Buchstabe b - Sportpatent

Eine Ausbildung gilt als sachgerecht, wenn sie nach Maßgabe der Anlage D1 Spalte 6 PatVRhein durchgeführt wird und die Ausbildungsstätte über ein Qualitätszertifikat einer zuständigen Behörde oder eines anerkannten Wassersportverbandes eines Rheinuferstaates oder Belgiens verfügt. Die Ausbildungsstätte muss dem jeweiligen Bewerber die durchgeführte Ausbildung mit Angabe der beteiligten Ausbilder und der Ausbildungszeit schriftlich bestätigen.

4. Prüfung des Schifferdienstbuches oder eines als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbuches zu § 2.09 Nr. 1

4.1 Kontrollvermerk

Anhang 3 dient als Hilfsmittel für die Prüfung der Reisen.

Ein Schifferdienstbuch ist geprüft, wenn auf allen Seiten, die für Fahrzeiten oder Streckenfahrten berücksichtigt werden sollen, der Kontrollvermerk angebracht ist. Eintragungen auf Seiten ohne Kontrollvermerk dürfen nicht berücksichtigt werden.

Ergibt sich aus dem Kontrollvermerk „vollständig ausgefüllt nein“ oder „Zweifel bei Zeile ...“, dürfen diese Reisen ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Dies gilt nicht, wenn die Zweifel nachträglich ausgeräumt werden.

Der Behördenstempel neben dem Kontrollvermerk ist

- anzubringen, wenn angekreuzt ist:
 - „vollständig ausgefüllt - ja“oder
 - „Zweifel ausgeräumt durch ...“
- nicht anzubringen, wenn angekreuzt ist
 - „Zweifel bei Zeile ...“
 - „vollständig ausgeräumt - nein“.

4.2 Nachweis der Fahrzeiten auf dem Rhein und außerhalb

180 effektive Fahrtage in der Binnenschifffahrt gelten als ein Jahr Fahrzeit. Innerhalb von 365 aufeinanderfolgenden Tagen können höchstens 180 Tage angerechnet werden. Auch angebrochene Fahrtage zählen als ganze Tage.

- 4.3** Soweit nach § 2.08 Nr. 2 Fahrzeiten pauschal angerechnet werden, können für den gleichen Zeitraum nicht zusätzliche effektive Fahrtage angerechnet werden. Dies ergibt sich aus § 2.08 Nr. 1.

5. Urkunden zu § 2.09 Nr. 2 und 3

5.1 Amtliche Urkunden nach Nr. 2

Werden bei einer zuständigen Behörde der Rheinuferstaaten oder Belgiens amtliche Urkunden nach § 2.09 Nr. 2 zum Nachweis von Fahrzeiten oder Streckenfahrten vorgelegt, ist dies der ZKR mitzuteilen.

5.2 Nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins durch Befähigungszeugnisse nach § 2.09 Nr. 3

Es sind die Fahrzeiten nach Anhang 2 anzuerkennen.

Es bleibt jedem Bewerber unbenommen, längere Fahrzeiten durch andere amtliche Urkunden, wie Schifferdienstbuch, Bordbuch oder Bescheinigung der patentausstellenden Behörde, nachzuweisen.

Anhänge zur Richtlinie Nr. 1

1. Von den zuständigen Behörden anerkannte Zeugnisse und anzurechnende Fahrzeit
2. Durch Schiffsführerzeugnisse nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins
3. Orte und Rheinkilometer für Einträge in das Rheinpatent

**Von den zuständigen Behörden
anerkannte Zeugnisse und anzurechnende Fahrzeit
(§ 2.08 Nr. 2, Buchstabe a)**

1	2	3	4	5
lfd. Nr./ n°	Staat Etat	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Ausbildungsstätte Nom du centre de formation	anzurechnende Fahrzeit in Tagen/Temps de navigation à prendre en compte en jours
1	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de tweede graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie) (matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Getuigschrift van het tweede jaar van de derde graad van het secundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart) (matroos-motordrijver)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
4	CH	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis "Rheinmatrose"	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
5	CH	Prüfungszeugnis des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
6	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	Lycée Emile Mathis CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) au Tremblay	360
7	NL	Matroos (VMBO)	- Scheepvaart en Transport College(STC) Rotterdam - Noordzee Onderwijsgroep (IJmuiden, Harlingen)	360
8	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	- ROC, Novacollege IJmuiden (IJmuiden) - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam	360

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 1

1	2	3	4	5
lfd. Nr. n°	Staat Etat	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Ausbildungsstätte Nom du centre de formation	anzurechnende Fahrzeit in Tagen/Temps de navigation à prendre en compte en jours
9	NL	- Schipper/Stuurman (MBO) - Kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam ROC. Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	360

**Durch Schiffsführerzeugnisse nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins
(§ 2.09 Nr. 3)**

1	2	3	4	5
Staat / Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	FOD Mobiliteit en Vervoer	720, davon 180 als Matrose
CH	1	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	75 (bis zu 60 Fahrgäste) 150 (mehr als 60 Fahrgäste)
CH	2	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie C Güterschiffe / Schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	720, davon 180 als Matrose
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	720, davon 180 als Matrose
D	2	Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent	Wasser- und Schiffahrtsgesellschaften	720, davon 180 als Matrose
D	3	Schifferausweis	Wasser- und Schiffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schiffahrtsgesellschaften	180
D	5	Fährführerschein	Wasser- und Schiffahrtsämter	180

Anhang 2 zur Richtlinie Nr. 1

1	2	3	4	5
Staat/ Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses / Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen/Temps de navigation à prendre en compte en jours
D	6	Schifferpatent A	Wasser- und Schifffahrts- direktionen Nord und Nordwest	720, davon 360 als Matrose
D	7	Schifferpatent B	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	720, davon 360 als Matrose
D	8	Schifferpatent C2	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180 als Matrose
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180 als Matrose
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schifffahrts- direktionen Nord und Nordwest	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180
D	12	Fährführerschein E	Wasser- und Schifffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Service de la Navigation	400 400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Service de la Navigation	100 100
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, davon 180 als Matrose
HU	2	Hajóskapitány		720, davon 180 als Matrose
NL	1	Groot vaarbewijs I	KOFS/CCV	720, davon 180 als Matrose
NL	2	Groot vaarbewijs II	KOFS/CCV	720, davon 180 als Matrose
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	720, davon 180 als Matrose
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	570, davon 30 als Matrose
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	135

Orte und Rheinkilometer für Einträge in das Rheinpatent

Ortslagegrenzen	Bergfahrt	Ortslagegrenzen	Talfahrt
Basel	km 166,64	Basel	Km 170,00
Straßburg	km 289,00	Straßburg	Km 298,00
Iffezheim	km 334,00	Iffezheim	Km 334,00
Karlsruhe	km 359,00	Karlsruhe	Km 361,00
Maxau	km 362,00	Maxau	Km 363,00
Germersheim	km 384,00	Germersheim	Km 386,00
Speyer	km 399,00	Speyer	Km 401,00
Rheinau	km 412,00	Rheinau	Km 417,00
Ludwigshafen	km 419,00	Ludwigshafen	Km 432,00
Mannheim	km 424,00	Mannheim	Km 432,00
Mannheim-Neckarmündung	km 428,00	Mannheim-Neckarmündung	Km 429,00
Worms	km 442,00	Worms	Km 446,00
Rheindürkheim	km 449,00	Rheindürkheim	Km 451,00
Biblis	km 455,00	Biblis	Km 456,00
Gernsheim	km 462,00	Gernsheim	Km 463,00
Oppenheim	km 480,00	Oppenheim	Km 481,00
Nierstein	km 481,00	Nierstein	Km 482,00
Mainz	km 493,00	Mainz	Km 506,00
Mainz-Mainmündung	km 496,00	Mainz-Mainmündung	Km 498,00
Schierstein	km 505,00	Schierstein	Km 506,00
Bingen	km 524,00	Bingen	Km 529,00
Rüdesheim	km 526,00	Rüdesheim	Km 528,00
Kaub	km 546,00	Kaub	Km 547,00
St. Goar	km 555,00	St. Goar	Km 557,00
Bad Salzig	km 564,00	Bad Salzig	Km 568,00
Boppard	km 570,00	Boppard	Km 572,00
Braubach	km 580,00	Braubach	Km 581,00
Rhens	km 583,00	Rhens	Km 584,00
Oberlahnstein	km 585,00	Oberlahnstein	Km 586,00
Koblenz	km 591,00	Koblenz	Km 593,00
Vallendar	km 594,00	Vallendar	Km 594,00
Wallersheim	km 596,00	Wallersheim	Km 597,00
Bendorf	km 599,00	Bendorf	Km 600,00
Engers	km 601,00	Engers	Km 602,00
Neuwied	km 606,00	Neuwied	Km 609,00
Weisenthurm	km 606,00	Weisenthurm	Km 608,00

Anhang 3 zur Richtlinie Nr. 1

Ortslagegrenzen	Bergfahrt	Ortslagegrenzen	Talfahrt
Andernach	km 611,00	Andernach	Km 614,00
Brohl	km 621,00	Brohl	Km 622,00
Linz	km 629,00	Linz	Km 632,00
Oberwinter	km 638,00	Oberwinter	Km 640,00
Königswinter	km 645,00	Königswinter	Km 648,00
Oberkassel	km 649,00	Oberkassel	Km 652,00
Bonn	km 652,00	Bonn	Km 659,00
Mondorf	km 659,00	Mondorf	Km 661,00
Lülsdorf	km 666,00	Lülsdorf	Km 668,00
Wesseling	km 668,00	Wesseling	Km 673,00
Porz	km 677,00	Porz	Km 679,00
Köln Deutz	km 687,00	Köln Deutz	Km 688,00
Köln Mülheim	km 691,00	Köln Mülheim	Km 692,00
Köln	km 683,00	Köln	Km 699,00
Köln Niehl	km 695,00	Köln Niehl	Km 699,00
Leverkusen	km 699,00	Leverkusen	Km 702,00
Hitdorf	km 706,00	Hitdorf	Km 707,00
Dormagen	km 709,00	Dormagen	Km 711,00
Reisholz	km 722,00	Reisholz	Km 727,00
Neuss	km 740,00	Neuss	Km 741,00
Düsseldorf	km 738,00	Düsseldorf	Km 749,00
Krefeld	km 761,00	Krefeld	Km 767,00
Duisburg	km 769,00	Duisburg	Km 795,00
Rheinberg	km 806,00	Rheinberg	Km 808,00
Wesel	km 813,00	Wesel	Km 817,00
Spyck'sche Fähre	km 857,40	Spyck'sche Fähre	Km 857,40
Offenes Meer	km 1035,40	Offenes Meer	km 1035,40

**RICHTLINIE Nr. 2 an die ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN
nach § 1.06 PatV-Rhein**

**Zulassungs- und Prüfungsverfahren; Patentausstellung,
Streckenzeugnis**

(Kapitel 3)

1. Zusammensetzung der Prüfungskommission (zu § 2.10)

Soweit möglich sollten die Prüfer Inhaber des Großen Patenten oder des Patenten der beantragten Art für die beantragte Strecke sein.

2. Behandlung des Antrages (zu § 2.11 und zu § 2.12)

2.1 Tauglichkeit

2.1.1 Ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B2 PatV-Rhein muss von einem arbeitsmedizinischen Dienst oder einem anerkannten Arzt ausgestellt sein. Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannte Ärzte sind in Anhang 1 aufgeführt.

In den Fällen des Anhanges 8 wird auf ein neues ärztliches Zeugnis verzichtet. In dem Befähigungszeugnis eingetragene Auflagen sind in das Rheinpatent zu übernehmen.

2.1.2 Bewertung des ärztlichen Zeugnisses

Ist bei „Gesamturteil als Schiffsführer“

2.1.2.1 tauglich angekreuzt, kann der Bewerber zur Teilnahme an der Prüfung zugelassen werden;

2.1.2.2 untauglich angekreuzt, kann der Bewerber zur Teilnahme an der Prüfung nicht zugelassen werden;

2.1.2.3 eingeschränkt tauglich angekreuzt, kann der Bewerber zur Teilnahme an der Prüfung zugelassen werden. Mit dem Bescheid über die Zulassung wird ihm mitgeteilt, mit welchen Auflagen das Patent verbunden wird.

2.2 Anrechnung der Fahrzeit

Die Anrechnung der Fahrzeit richtet sich nach dem Schifferdienstbuch und gegebenenfalls nach dem Seefahrtsbuch. Im übrigen gilt Richtlinie Nr. 1 Punkte 2.2, 4.1 bis 4.3.

Ein Schifferdienstbuch ist geprüft, wenn auf allen Seiten, die für Fahrzeiten oder Streckenfahrten berücksichtigt werden sollen, der Kontrollvermerk angebracht ist. Eintragungen auf Seiten ohne Kontrollvermerk dürfen nicht berücksichtigt werden.

Ergibt sich aus dem Kontrollvermerk „vollständig ausgefüllt nein“ oder „Zweifel bei Zeile...“, dürfen diese Reisen ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Dies gilt nicht, wenn die Zweifel nachträglich ausgeräumt werden.

2.3 Strafregisterauszug

Die Bezeichnung der Strafregisterauszüge und der gleichwertigen Dokumente ist in Anhang 2 aufgeführt.

3. Zulassungsverfahren (zu § 2.13 Nr. 3)

3.1 Auflagen für die Patenterteilung

Auflagen sind auf der Patentkarte unter Nr. 11 Zeile 2 einzutragen. Die Regelaufgaben lauten:

1. „Geeignete Sehhilfe ist zu tragen.“
2. „Geeignete Hörhilfe ist zu tragen.“
3. „Geeignete Seh- und Hörhilfe sind zu tragen.“

Bei anderen Auflagen ist gegebenenfalls einzutragen:
„Bescheid mit Auflagen ist mitzuführen“.

3.2 Berücksichtigung von Sperrfristen/Mitteilung an andere Prüfungskommissionen

Die von einer zuständigen Behörde verhängten Sperrfristen sind unverzüglich dem Sekretariat der ZKR nach einheitlichem Muster mitzuteilen. Dieses informiert die anderen Prüfungsbehörden, die an diese Sperrfristen gebunden sind.

Dabei sind anzugeben:

Name, Vorname, Geburtsdatum, Geburtsort, Sperrfrist bis ...(Datum)..., beantragte Patentart.

3.3 Zulassung nach Entzug des Patentbesitzes

Siehe Richtlinie Nr. 3 Punkt 4.5.

4. Prüfungsverfahren

4.1 Bekanntmachung der Prüfungstermine

Die Prüfungskommission trägt dafür Sorge, dass Zeitpunkt, Ort der Prüfung sowie Anmeldefristen rechtzeitig bekannt gemacht werden.

4.2 Prüfung

Die Prüfung wird grundsätzlich nach den Bestimmungen des Anhangs 3 abgenommen.

4.3 Kontrolle der Bewerber

Die Prüfungskommission hat sich vor Beginn der Prüfung von der Identität jedes Bewerbers zu überzeugen.

4.4 Ablauf der schriftlichen Prüfung - zugelassene Hilfsmittel

- a) Die Prüfungskommission bestimmt vor der Prüfung die Aufgaben für die einzelnen Prüfungsfächer.
- b) Jeder Prüfungsraum wird von mindestens einem Mitglied der Prüfungskommission beaufsichtigt.
- c) Die Bewerber dürfen nur Schreibmaterial, ausgenommen Schreibpapier, und andere von der Prüfungskommission zugelassene Bedarfsartikel in den Prüfungsraum mitbringen.
- d) Die Prüfungskommission teilt das zu verwendende Papier aus. Das verwendete Papier bleibt im Prüfungsraum zurück und wird von der Prüfungskommission eingesammelt.
- e) Während der schriftlichen Prüfung darf kein Bewerber den Prüfungsraum ohne Zustimmung der Aufsicht verlassen. Die Bewerber dürfen während der Prüfung in den Prüfungsräumen weder miteinander reden, noch gegenseitig ihre Arbeiten einsehen, noch einander etwas geben oder leihen.

4.5 Ablauf der mündlichen Prüfung

- a) Jeder Bewerber wird von mindestens zwei Mitgliedern der Prüfungskommission einzeln geprüft.
- b) Der Vorsitzende kann Zuhörer zulassen, wenn kein Bewerber widerspricht. Zuhörern, die sich nicht den Weisungen des Vorsitzenden entsprechend verhalten, kann der Aufenthalt im Prüfungsraum untersagt werden.

4.6 Prüfungsprotokoll

Ein Mitglied der Prüfungskommission fertigt ein Protokoll über den Prüfungsablauf an.

Das Prüfungsprotokoll enthält mindestens:

- a) Datum, Ort und Dauer der Prüfung sowie Dauer der einzelnen Prüfungsfächer,
- b) Namen und Funktionen der beteiligten Prüfer,
- c) Namen der Bewerber,
- d) Bezeichnung der Prüfungsthemen,
- e) Bewertung der Prüfungsergebnisse,
- f) Entscheidung der Prüfungskommission über das Bestehen oder Nichtbestehen der einzelnen Bewerber,
- g) Dokumentierung über die Mitteilung des Prüfungsergebnisses,
- h) Bezeichnung der Auflagen nach § 2.14 Nr. 3 Satz 2,
- i) Dokumentierung von Täuschungsversuchen oder Unregelmäßigkeiten, z.B. auffällig lange Abwesenheit.

4.7 Ausschluss von der Prüfungsteilnahme

- a) Der Vorsitzende kann einen Bewerber, der nicht rechtzeitig anwesend ist oder gegen die Prüfungsordnung verstößt, von der Teilnahme oder von der weiteren Teilnahme an der Prüfung ausschließen.
- b) Der Vorsitzende schließt Bewerber, die täuschen oder zu täuschen versuchen, von der weiteren Teilnahme an der Prüfung aus.
- c) Wenn sich die Täuschung erst nach Ablauf der Prüfung erweist, händigt der Vorsitzende dem Bewerber das diesbezügliche Patent und gegebenenfalls eine Liste mit den Bewertungen nicht aus oder erklärt sie für ungültig und fordert sie von ihm zurück.

4.8 Bewertung der Prüfungsergebnisse, Beurteilungsverfahren

- a) Jeder Prüfungsteil wird einzeln bewertet.
- b) Wenn der Bewerber während der Prüfung zurücktritt, gilt seine Prüfung als nicht bestanden.
- c) Der Bewerber hat bestanden, wenn er mit seinen Leistungen in allen Prüfungsblöcken (siehe Anhang 3) jeweils mindestens 60 % der Anforderungen erreicht.
- d) Die schriftlichen Antworten und die Dokumentation der mündlichen Antworten des Bewerbers sind bei dessen Prüfungsunterlagen aufzubewahren.
- e) Die Prüfungskommission stellt die Leistungen der Bewerber in einer geschlossenen Sitzung fest.

4.9 Mitteilung des Prüfungsergebnisses

Die Prüfungskommission teilt jedem Bewerber persönlich das Ergebnis seiner Prüfung mit. Sie muss auf Antrag des Bewerbers mündliche Auskünfte über dessen Fehler erteilen und kann auch Einsicht in dessen Prüfungsunterlagen gewähren.

4.10 Einspruch gegen Entscheidungen der Prüfungskommission

Der Einspruch gegen Entscheidungen der Prüfungskommission richtet sich nach dem jeweils nationalen Recht.

4.11 Wiederholung und Teilwiederholung der Prüfung

Hat ein Bewerber die Prüfung nicht bestanden, kann die Prüfungskommission

- a) die Zulassung zur nächsten Prüfung mit Auflagen oder Bedingungen verbinden, z.B. Sperrfristen verhängen, den Nachweis über die erfolgreiche Ablegung von besonderen Schulungskursen oder über zusätzliche Streckenfahrten oder - bei mehrfach durchgefallenen Bewerbern - die Vorlage eines medizinisch-psychologischen Gutachtens verlangen,
- b) Befreiungen gewähren. Dabei gilt:
 - Diese Befreiung gilt für zwei Jahre Die erneute Prüfung darf frühestens nach zwei Monaten abgelegt werden.
 - Diese Prüfung ist nur bestanden, wenn die Leistungen des Bewerbers in allen noch zu prüfenden Teilen mindestens 60 % der Anforderungen erreicht haben.
 - Dem Bewerber wird mitgeteilt, von welchen Prüfungsinhalten er befreit ist.

4.12 Verfahren für die Mitteilung von Auflagen

Hat ein Bewerber die Prüfung nicht bestanden und hat die Prüfungskommission seine Zulassung zur nächsten Prüfung mit Auflagen oder Bedingungen verbunden, teilt sie dies dem Sekretariat der ZKR unverzüglich mit. Dieses informiert die anderen Prüfungsbehörden, die an diese Auflagen oder Bedingungen gebunden sind. Dabei sind anzugeben: Name, Vorname, Geburtstag, Geburtsort, beantragte Patentart, Angabe, dass eine Auflage oder Bedingung besteht.

5. Patentausstellung (zu § 2.16 Nr. 3)

5.1 Ausstellende Behörden

Siehe Anhang 4. Das Sekretariat der ZKR veröffentlicht ergänzend jährlich eine aktuelle Liste mit Anschriften, Telefon- und Telefaxnummern.

5.2 Vermerke auf der Patentkarte

- Für die Dauer der Gültigkeit der Patentkarte ist in Nr. 10 das Datum der nächsten Wiederholungsuntersuchung zuzüglich drei Monate einzutragen.

Bsp.: Der Inhaber wird am 1. Januar 2000 fünfzig Jahre alt; die Karte gilt bis zum 31. März 2000. In die neue Karte ist dann das Datum „31. März 2005“ einzutragen.

- Unter Nummer 11, Zeile 1 wird gegebenenfalls eingetragen: Radar.

6. Ausstellung des Streckenzeugnisses

- 6.1** Der Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses muss für die Fahrt auf dem Rhein zwischen Spyck'sche Fähre und Iffezheim ein Streckenzeugnis für die von ihm gewünschte Strecke mit einer Prüfung wie der Inhaber eines Patentes nach §.2.01 ff. erwerben (§ 2.07 Nr. 1).
- 6.2** Der Antrag auf Zulassung zur Prüfung und Erteilung eines Streckenzeugnisses ist in § 2.12 PatV-Rhein geregelt.
- 6.3** Das Streckenzeugnis ist nach Anlage A3 PatV-Rhein zu erstellen (§ 2.07 Nr. 2).

7. Befreiungen und Erleichterungen (zu § 2.15)

7.1 Gleichwertigkeit

Als gleichwertig anerkannte Abschlussprüfungen und Befähigungszeugnisse sind nach Maßgabe der Anhänge 5 bis 7 zu berücksichtigen.

7.2 Als gleichwertig anerkannte Prüfungen

Siehe Anhang 5

7.3 Gültige Befähigungszeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens

Siehe Anhang 6

7.4 Von der ZKR als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse anderer Staaten

Siehe Anhang 7

Anhänge zur Richtlinie Nr. 2

1. Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannten Ärzte
2. Strafregisterauszüge oder Dokumente, die dem Strafregisterauszug als gleichwertig gelten
3. Prüfung
4. Ausstellende Behörden
5. Als gleichwertig anerkannte Prüfungen
6. Liste der Schiffsführerzeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens
7. Von der ZKR als gleichwertig anerkannten Befähigungszeugnisse anderer Staaten
8. Von der ZKR als Nachweis der Tauglichkeit anerkannte Schiffsführerzeugnisse

**Auskunftsstellen für arbeitsmedizinische Dienste und anerkannten Ärzte
(§§ 2.01 Nr. 3 Buchst. a), 2.02 Nr. 3 Buchst. a), 2.03 Nr. 2 Buchst. a),
2.04 Nr. 1 Buchst. c)**

B	1. Antwerpen Bestuur van de Medische Expertise Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tel: 00 32 2 524 97 97
	2. Brugge Bestuur van de Medische Expertise Hoogstraat 9 B-8000 Brugge Tél.: 00 32 2 524 97 97
	3. Brussel/Bruxelles Administration de l'Expertise médicale Boulevard Simon Bolivar 30 Boîte 3 WTC III B - 1000 BRUXELLES Tel. : 00 32 2 524 97 97
	4. Charleroi Administration de l'Expertise médicalet Place Albert I, Centre Albert I (16 ^{ème} étage) B-6000 CHARLEROI Tel.: 00 32 2 524 97 97
	5. Gent Bestuur van de Medische Expertise "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus1 B-9000 GENT Tel.: 00 32 2 524 97 97
	6. Hasselt Bestuur van de Medische Expertise Sint Jozefstraat 30/5 B-3500 HASSELT Tél.: 00 32 2 524 97 97
	7. Libramont Administration de l'Expertise médicale Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tél.: 00 32 2 524 97 97
	8. Liège Administration de l'Expertise médicale Boulevard Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tel.: 00 32 32 2 524 97 97
	9. Leuven Bestuur van de Medische Expertise Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tel.: 00 32 2 524 97 97

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 2

B	10. Namur Administration de l'Expertise médicale Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tel: 00 32 2 524 97 97
	11. Tournai Administration de l'Expertise médicale Boulevard. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tel: 00 32 2 524 97 97
	12. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (nur für Lehrlinge „Cenflumarin“) Tel: 00 32 3/232 23 82
	13. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (nur für Schüler der Schule in Huy) Tel: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophtalmologische Universitätspoliklinik Basel Mittlere Straße 31 CH-4012 BASEL Tel: 00 41 61 265 87 87
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung Rheinstraße 26 CH-4410 LIESTAL.
D	1. Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienste der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen - ASD Rhein-Ruhr GmbH Düsseldorfer Str. 193 D-47053 DUISBURG Tel: 00 49 203 295 2145
	2. Arbeitsmedizinischer Dienst der Seeberufsgenossenschaft, Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenarztlichen Dienstes.
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative 14, rue du Maréchal Juin F-67084 STRASBOURG Cedex Tel: 03 88 76 79 32
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 8634 NL-3009 AP ROTTERDAM Tel: 00 31 10 266 86 84

Anhang 2 zur Richtlinie Nr. 2

**Strafregisterauszüge oder Dokumente, die dem Strafregisterauszug
als gleichwertig gelten
( 2.11 Nr. 4)**

- B Getuigschrift van goed zedelijk gedrag
Certificat de bonne conduite, vie et meurs
- CH Auszug aus dem Strafregister
- D Führungszeugnis für Behörden (Belegart O) nach  31, 30 Abs. 5 des Bundeszentral-
registergesetzes
- F Extrait du casier judiciaire, Bulletin n 3
- NL Verklaring omtrent het gedrag

Anhang 3 zur Richtlinie Nr. 2

**Prüfung
(§ 2.14)**

Prüfungsblöcke nach Anlage D1 PatV-Rhein	Höchstdauer der schriftlichen Prüfung	Regeldauer der mündlichen Prüfung
1 Kenntnis der Vorschriften	a) 90 Min. und oder b) 60 Min. und	a) 0 Min. b) 30 Min.
2 Strecken	a) 45 Min. und oder b) 90 Min. und	a) 60 Min. b) 0 Min.
3 Berufskennnisse 3.1 Führung des Fahrzeugs	a) 30 Min. und oder b) 60 Min. und	a) 45 Min. b) 0 Min.
3.2 Maschinenkenntnisse 3.3 Laden und Löschen 3.4 Verhalten unter besonderen Umständen	a) 120 Min. und oder b) 60 Min. und	a) 0 Min. b) 60 Min.

Anhang 4 zur Richtlinie Nr. 2

**Ausstellende Behörden
(§ 2.16 Nr. 3)**

Staat Etat	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance	Patentarten nach § 1.04 RheinPatV Types de patentes selon l'art. 1.04 du Règlement des patentes
B	SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles	Großes Patent
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel	Großes, Sport- und Behördenpatent
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd	Großes, Kleines, Sport- und Behördenpatent
F	Service de la Navigation de Strasbourg	alle Patente
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk	Großes Patent , Sportpatent

Anhang 5 zur Richtlinie Nr. 2

**Als gleichwertig anerkannte Prüfungen
(§ 2.15 Nr. 1)**

lfd. Nr. n° d'ordre	Staat Etat	Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage C RheinPatV matière justifiée conformément à l'annexe C du Règlement des patentes	Noch zu prüfende Teile der Anlage C RheinPatV Epreuve à passer conformément à l'annexe C du Règlement des patentes
1	CH	Nautische Patente für die Hochseeschifffahrt	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	B-Schein für Hochsee-yachten mit Anerkennungsstempel	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Matrosen-/Bootsmannsbrief oder Prüfungszeugnis nach § 34 Berufsbildungsgesetz	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Schiffsmechanikerbrief	Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	technische Befähigungszeugnisse der DDR: MI und MII (alt), M (neu) (Hinweis: M und MI entsprechen Matrosen-Motorwart)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2; 3.1; 3.4. MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Technische Befähigungszeugnisse: C-Patente (See)	Wasser- und Schifffahrtstriedirektion Nord + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2 übrige C-Patente: 1.6; 3.1 (teilweise); 3.2; 3.4 (teilweise)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4 übrige C-Patente: 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (teilweise), 3.3; 3.4 (teilweise)
7	D	Befähigungszeugnisse der Kategorien A und B (See)	Wasser- und Schifffahrtstriedirektion Nord + 6 Landesbehörden	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (teilweise) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (teilweise)	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (teilweise) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (teilweise)
8	D	Dienstberechtigungsscheine der Wasserschutzpolizeien Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Präsident der WSP NRW, WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Sportbootführerschein-See, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMV	1.2, ersetzt im übrigen die praktische Prüfung	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

Anhang 5 zur Richtlinie Nr. 2

lfd. Nr. n° d'ordre	Staat Etat	Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D1 PatV-Rhein matière justifiée conformément à l'annexe D1 du Règlement des patentes	Noch zu prüfende Teile der Anlage D1 PatV-Rhein Epreuve à passer conformément à l'annexe D1 du Règlement des patentes
10	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2; 3.3	1; 2 und 3.4
11	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	1.1 (teilweise); 2.1 und 3	1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2
12	F	Permis de conduire des bateaux de plaisance option eaux intérieures (et extension grande plaisance)	Tous services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2	1; 2 und 3.4
13	NL	Schippersdiploma RKM	KOFS/CCV	1.1 ; 1.3 bis 1.6 und 3	1.2 und 2
14	NL	Schippersdiploma AB	KOFS/CCV	1 ; 2.3 und 3	2.1 und 2.2
15	NL	Schipper/Stuurman (MBO) Kapitein (MBO)	Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam ROC, Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	1; 2.3 und 3	2.1 und 2.2.
16	NL	Zeevaartopleiding	5 scholen in Nederland	2.3 ; 3.2 - 3.4	1; 2.1 und 2.2; 3.1
17	NL	Schipper – Machinist	STC Rotterdam	2.3 ; 3.2 - 3.4	1; 2.1 und 2.2 ; 3.1
18	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	ROC Novacollege (IJmuiden) Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam	1.3; 3.3	1.1; 1.2; 1.4 - 1.6; 2; 3.1; 3.2; 3.4
19	alle	technische Lehrberufe wie Maschinen-, Motorschlosser, Kfz-Mechaniker		3.2	1; 2; 3.1; 3.3; 3.4

Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2

Gültige Befähigungszeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens
 Anmerkung: KVR: Kollisionsverhütungsregeln (Anlage D1 Nr. 1.2 PatV-Rhein)
 (§ 2.15 Nr. 3)

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung alle Fahrzeuge alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR) § 2.01 (einschl. KVR) § 2.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschiffer- patent Hochrheinpatent	Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schiffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßen- verkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	4	Schifferpatent B	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 2.02 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	2.02 (einschl. KVR)
D	7	Schifferpatent C2	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	2.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes, Sportfahrzeuge bis 60 m³	§ 2.04 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Wasser- und Schiffahrts- direktionen Nord und Nordwest	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 2.05 (ohne KVR)

Anhang 6 zur Richtlinie Nr. 2

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge bis 60 m³	§ 2.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m³	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
D	16	Fährführerschein F	Wasser- und Schiffahrtsämter, ab 11.5.2000: Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Fähren	§ 1.03 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschiffahrtsstraße)
D	17	Hochrhein- schifferpatent Hochrheinpatent	Regierungsprä- sidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigungs- scheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundes- wehr, Zoll, Bundesgrenz- schutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 1.03 Nr. 4, überwiegend § 2.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrts- straßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A"	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A" avec mention restrictive	Service de la Navigation	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04
F	3	Certificat de capacité catégorie C et S Certificat de capacité catégorie P.P. Certificat de capacité catégorie P.P. Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Service de la Navigation	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Service de la Navigation	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermrkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 2.01 (ohne KVR) und § 2.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Service de la Navigation	Fahrzeuge bis 20 m Länge	§ 1.03 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Permis plaisance option eaux intérieures	Service de la Navigation	Sportfahrzeuge über 20 m Länge	§ 2.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOFS/CCV	alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	Sportfahrzeuge	§ 2.03 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	Sportfahrzeuge	§ 2.03 (einschl. KVR)

Anhang 7 zur Richtlinie Nr. 2

Von der ZKR als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse anderer Staaten

Anmerkung: KVR Kollisionsverhütungsregeln
(Anlage D1 Nr. 1.2 PatV-Rhein)
(§ 2.15 Nr. 3)

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'or- dre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Fahrzeuge bis 30 m Länge	§ 2.02 (ohne KVR)
CS	1	Befähigungszeugnis des Schiffsführer- kapitän der Klasse I	staatliche Schiffahrts- verwaltung	Alle Fahrzeuge, ausgenommen schwimmende Geräte	§ 2.01 (ohne KVR)
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Oberste Schiffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 500 PS Fahrgastschiffe bis 300 Fahrgäste	§ 2.02
PL	3	Leutnant der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 250 PS Fahrgastschiffe bis 100 Fahrgäste	§ 2.02
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschifffahrt	Inspektorate für Binnenschifffahrt	Fahrzeuge bis 40 PS	§ 2.03
RO	1	Schiffskapitänpatent, Kategorie A	Rumänische Schiffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
RO	2	Schiffskapitänpatent, Kategorie B	Rumänische Schiffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01

Von der Zentralkommission als Nachweis der Tauglichkeit anerkannte Befähigungszeugnisse und ärztliche Zeugnisse

1. Befähigungszeugnisse

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	FOD Mobiliteit en Vervoer	Bis zu einem Alter von 50 Jahren dann ab 65 Jahren
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	2	Schifferausweis	Wasser- und Schiffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	4	Sportschifferzeugnis	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	
D	5	Fährführerschein F	Wasser- und Schiffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOFS/CCV	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOFS/CCV	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	2	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	3	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	4	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

2. Ärztliche Zeugnisse

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'ordre	Bezeichnung des ärztlichen Zeugnisses Dénomination du certificat médical	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
NL	1	Seafarer medical certificate	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
	2			

**RICHTLINIE Nr. 3 an die ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN
nach § 1.06 PatV-Rhein**

**Verfahren bei Wiederholungsuntersuchungen, bei der Anordnung
über das Ruhen der Gültigkeit von Rheinpatenten, beim Entzug von
Rheinpatenten**

(Kapitel 4)

1. Verfahren bei Regelwiederholungsuntersuchungen nach § 2.19 Nr. 1

1.1 Vorzulegende Unterlagen

Die Verlängerung der Gültigkeit des Rheinpatentes muss auf dem gleichen Formular beantragt werden, das für die Zulassung zur Prüfung zu verwenden ist. Ein ärztliches Zeugnis ist bei jeder Wiederholungsuntersuchung, ein neues Licht- oder Passbild nur bei der ersten Wiederholungsuntersuchung vorzulegen. Nachweise über Streckenfahrten und Fahrzeiten sowie ein Strafregisterauszug oder eine gleichwertige Urkunde müssen nicht erneut vorgelegt werden.

1.2 Ärztliches Zeugnis

Legt der Rheinpatentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, das zum Zeitpunkt der Antragstellung älter als 3 Monate ist, ist es zurückzuweisen.

- a) Legt der Patentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, aus dem sich seine uneingeschränkte Tauglichkeit ergibt, hat die ausstellende Behörde bis zum Erhalt der neuen Karte ein vorläufiges Patent befristet als Bescheinigung im Sinne des § 2.19 Nr. 2 Staz 2 auszustellen.
- b) Legt der Patentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, aus dem sich die eingeschränkte, aber zum bisherigen Zustand unveränderte Tauglichkeit ergibt, ist nach Buchstabe a) zu verfahren, wobei in das vorläufige Patent die bisherigen Auflagen einzutragen sind.
- c) Legt der Patentinhaber ein ärztliches Zeugnis vor, aus dem sich die eingeschränkte Tauglichkeit unter neuen Gesichtspunkten ergibt, ist wie folgt zu verfahren (§ 2.20 Nr. 3):
 - Wenn über neue Auflagen sofort entschieden werden kann, z.B. weil der Patentinhaber anders als bisher erstmals eine Sehhilfe benötigt, ist nach Buchstabe b) zu verfahren, wobei in das (vorläufige) Patent die entsprechende neue Auflage eingetragen wird. Die patentausstellende Behörde übernimmt diese Entscheidung bei der Erteilung des neuen Patentes, wenn über diese Auflage eine andere zuständige Behörde entschieden hat.
 - Wenn eine genauere Prüfung erforderlich ist, hat die zuständige Behörde eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentes nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu erlassen, die bis zur voraussichtlichen Entscheidung über die Auflage befristet wird.
 - Wenn sich ohne weitere Prüfung die Untauglichkeit ergibt, ist ein Patententzugsverfahren einzuleiten und bis zur voraussichtlichen Entscheidung eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentes nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu erlassen.
- d) Ergibt die genauere Prüfung des ärztlichen Zeugnisses durch die patentausstellende Behörde, dass
 - der Patentinhaber vorübergehend untauglich ist, muss sie die Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentes nach § - 2.22 Nr. 1 Buchstabe a um den Zeitraum verlängern, der der Prognose des Arztes entspricht;
 - der Patentinhaber untauglich oder eingeschränkt tauglich ist, ohne dass Auflagen in Betracht kommen, hat sie ein Patententzugsverfahren einzuleiten und erforderlichenfalls bis zur voraussichtlichen Entscheidung die Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentes nach § - 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu verlängern.

1.3 Auflagen

Auflagen können sich ergeben:

- a) unmittelbar aus dem ärztlichen Zeugnis, weil der Patentinhaber die Anforderungen an das Seh- oder Hörvermögen nur mit Hilfsmitteln erreicht,
- b) aus dem ärztlichen Zeugnis, weil der untersuchende Arzt die eingeschränkte Tauglichkeit aus medizinischer Sicht bestätigt, und insbesondere Vorschläge für Auflagen macht,
- c) der untersuchende Arzt die eingeschränkte Tauglichkeit aus medizinischer Sicht zwar nicht bestätigt, sich aus dem Inhalt des Zeugnisses aus schiffahrtspolizeilicher Sicht ergibt, dass der Patentinhaber ein Fahrzeug nicht mehr sicher führen kann (Bsp. technische Hilfsmittel wegen fehlender Gliedmaßen).
- d) Für die Formulierung von Auflagen gilt Richtlinie Nr. 2 Punkt 3.1.

1.4 Verfahren

Bei Ausstellung der Patentkarte wird eingetragen:

unter Nr. 10: Gültigkeitsdatum nach § 2.19 Nr. 1 Satz 1 Buchstabe a oder b.

Bei 55-, 60-jährigen und Patentinhabern, die älter als 65 Jahre sind, kann stattdessen eingetragen werden:

unter Nr. 10 „siehe Nr. 11“ und unter Nr. 11 der Vermerk
„Bescheid mit Auflagen ist mitzuführen“.

Der Bescheid nach Nummer 11 kann gem. § 2.20 Nr. 2 durch die ausstellende Behörde auch auf dem ärztlichen Zeugnis angebracht werden. Diese muss in diesem Fall auch das Datum angeben, bis zu dem die Patentkarte gültig ist.

2. Verfahren bei außerordentlichen Wiederholungsuntersuchungen nach § 2.22 Nr. 2

2.1 Gründe

- a) Zweifel an der Tauglichkeit müssen durch konkrete Anhaltspunkte, insbesondere im Rahmen von Kontrollen begründet sein.
- b) Die Kontrollbehörde (in der Regel die Wasserschutzpolizei) meldet diesen Sachverhalt ihrer innerstaatlich zuständigen Behörde zur Information der patentausstellenden Behörde. Dabei soll auch angegeben werden, ob und welche Maßnahmen getroffen wurden, insbesondere ob der Sachverhalt für so schwerwiegend gehalten wurde, dass sie aus allgemeinen polizeilichen Gründen ein Weiterfahrverbot erlassen hat.

2.2 Verfahren der patentausstellenden Behörde

- a) Die patentausstellende Behörde überprüft die vorgelegten Unterlagen und entscheidet danach, ob sie von dem Patentinhaber die Vorlage eines neuen nach dem Datum der Kontrolle ausgestellten ärztlichen Zeugnisses verlangt. In diesem Fall setzt sie ihm eine Frist, innerhalb derer das ärztliche Zeugnis vorzulegen ist und weist dabei daraufhin, dass sie nach Ablauf dieser Frist davon ausgehe, dass er aufgrund eigener Erkenntnis untauglich geworden sei und deshalb ein Entzugsverfahren nach § 2.24 einleiten werde.
- b) Hält sie den Sachverhalt für so schwerwiegend, dass aus Sicherheitsgründen dem Patentinhaber bis zur Klärung der Zweifel das Führen von Fahrzeugen untersagt werden muss, hat sie zusätzlich bis zur voraussichtlichen Vorlage des ärztlichen Zeugnisses eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit des Patentbescheides nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu erlassen.
- c) Legt der Patentinhaber innerhalb der gesetzten Frist ein neues ärztliches Zeugnis vor, ist nach Punkt 1.2. Buchstabe a bis d und Punkt 1.3 zu verfahren.

3. Gültigkeit des Rheinpatents nach § 2.22

3.1 Ruhen der Gültigkeit ohne besondere Entscheidung

- a) Legt der Rheinpatentinhaber nicht rechtzeitig (§ 2.19 Nr. 1, § 2.22 Nr. 1 Buchstabe b) ein neues ärztliches Zeugnis vor, ruht die Gültigkeit des Patentbesitzes von da an automatisch. Es handelt sich um ein temporäres Fahrverbot wegen nicht erneut nachgewiesener Tauglichkeit und damit wegen zunächst vermuteter Untauglichkeit, ohne dass es einer weiteren Entscheidung einer Behörde bedarf. Die Ablieferung der Patentkarte ist nicht vorgeschrieben und auch nicht erforderlich, weil das Datum, an dem sie ungültig wird, darauf oder auf dem Bescheid nach Anlage B3 eingetragen ist.
- b) Die Gültigkeit des Patentbesitzes ruht nicht, wenn die patentausstellende oder eine andere zuständige Behörde ein vorläufiges Patent als befristete Bescheinigung ausgestellt hat.

3.2 Ruhen der Gültigkeit aufgrund besonderer Entscheidung

Die Gültigkeit eines Rheinpatentbesitzes ruht, wenn eine zuständige Behörde das Ruhen ausdrücklich angeordnet hat. Sie muss die Anordnung befristen. Die Dauer der Befristung hängt vom Einzelfall ab (Punkt 1.2 Buchstabe c, d, Punkt 2.2 Buchstabe b).

3.3 Verfahren für eine Anordnung über das Ruhen der Gültigkeit

- a) Zuständig ist nicht nur die patentausstellende Behörde, denn mit einer Anordnung wird nicht in den Bestand des erteilten Rheinpatentbesitzes eingegriffen. Entscheidet jedoch eine andere zuständige Behörde (Anhang 1), hat sie die ausstellende Behörde und das Sekretariat der ZKR darüber zu informieren (§ 2.22 Nr. 2 Buchstabe b).
- b) Die Möglichkeit, solche Entscheidungen nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffen, wird durch diese Richtlinie eingeschränkt. Der Erlass einer Anordnung des Ruhens ist bei Zweifeln an der Eignung des Patentbesitzers zulässig. Ob die Entscheidung geboten ist, hängt vom Einzelfall ab. „Eignung“ (s. § 2.01 Nr 3, § 2.02 Nr. 3, § 2.03 Nr. 2, § 2.04 Nr. 1 Buchstabe c und d) bedeutet: gesundheitliche Eignung (Tauglichkeit), charakterliche Eignung, insbesondere Vorgesetzter einer Schiffsmannschaft sein zu können, und fachliche Eignung (Befähigung). Steht fest, dass bei einem Patentbesitzer eines dieser Elemente nicht mehr vorhanden ist, bestehen keine Zweifel, so dass keine Anordnung erlassen werden kann, sondern ein Entzugsverfahren einzuleiten ist.
- c) Die zuständige Behörde kann die Anordnung mit Nebenbestimmungen versehen, wenn dies zur Erreichung des mit der Entscheidung verbundenen Zwecks erforderlich ist. Insbesondere kann sie die Anordnung mit der Auflage verbinden, zum Ablauf der Frist ein weiteres ärztliches Zeugnis vorzulegen, wenn sich aus dem Zeugnis, das die Grundlage für die aktuelle Entscheidung bildet, ergibt, dass der Patentbesitzer voraussichtlich für eine bestimmte Zeit untauglich sein werde. Solche Nebenbestimmungen sind erforderlich, wenn bei der Entscheidung über die Frist eine noch nicht abschließende Beurteilung zugrunde gelegt wird und die zuständige Behörde nach Fristablauf erneut die Anwendung des § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a prüfen müsste.
- d) Grundsätzlich gilt für Zweifel an der:
 - Tauglichkeit Buchstabe d
 - charakterlichen Eignung Buchstabe e
 - Befähigung Buchstabe f.

- e) Bei Zweifeln an der Tauglichkeit aufgrund konkret festgestellter Umstände gilt Punkt 1.2. Buchstabe c, d, Punkt 2.2 Buchstabe b, so dass in der Regel die patentausstellende Behörde entscheidet. Eine andere zuständige Behörde kann ausnahmsweise entscheiden, wenn sie auch ohne neues ärztliches Zeugnis die Zweifel an der Tauglichkeit für so schwerwiegend hält, dass zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ein sofortiges Fahrverbot erlassen werden muss. Die Dauer des Fahrverbotes darf nicht länger sein als der Zeitraum, der zur Information der patentausstellenden Behörde und für deren Entscheidung über eine außerordentliche Wiederholungsuntersuchung nach § 2.22 Nr. 2 Buchstabe a nötig ist. Die Anordnung kann dann ggf. verlängert werden, und zwar bis zu dem Zeitpunkt, an dem ein neues ärztliches Zeugnis vorgelegt werden soll, aufgrund dessen erneut und in der Regel endgültig entschieden werden kann. Nicht endgültig entschieden werden kann, wenn sich aus dem Zeugnis die vorübergehende Untauglichkeit ergibt. In diesem Fall muss die Anordnung um den Zeitraum verlängert werden, der der Prognose des Arztes entspricht.
- f) Zweifel an der charakterlichen Eignung können durch das Verhalten des Patentinhabers, insbesondere im Verkehr, begründet sein. In den Fällen, in denen die zuständige Behörde die Erteilung eines Patentes wegen (vorübergehender) charakterlicher Mängel befristet versagt hätte, ist eine Anordnung nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu erlassen. Hat sie die Erteilung des Patentes wegen charakterlicher Ungeeignetheit auf Dauer verweigert, ist nach § 2.24 zu verfahren. Im einzelnen gilt:
- Wird der vorübergehende charakterliche Mangel durch eine andere Behörde (z.B. Bußgeldbehörde, Seeamt) oder ein Gericht (z.B. Rhein- oder Moselschiffahrtsgericht) festgestellt, soll die nach § 2.22 zuständige Behörde keine abweichende Sachentscheidung treffen.
 - Bei der Entscheidung, insbesondere bei der Bemessung der Frist, ist für den Einzelfall eine Prognose zu treffen, wie lange die charakterliche Ungeeignetheit voraussichtlich dauern wird. Generalpräventive Erwägungen sind nicht zulässig. Die zuständige Behörde muss bei der Prognose über das künftige Verhalten des Patentinhabers im Schiffsverkehr von ihrem Beurteilungsspielraum so Gebrauch machen, dass die Entscheidung auch für den Betroffenen nachvollziehbar ist.
 - Zweifel an der charakterlichen Eignung können auch durch bekanntgewordenes Fehlverhalten in der Schifffahrt veranlasst sein, aus dem der Schluss gezogen werden kann, der Patentinhaber werde die Verkehrsvorschriften nicht hinreichend beachten. Grundlage für eine Entscheidung ist in diesem Fall die spezialpräventive Erwägung, dass der Patentinhaber auf diese Weise drastisch an die Beachtung der Vorschriften gemahnt wird.
- g) Zweifel an der Befähigung können durch grobe Fehler in der Schiffsführung begründet sein, die nicht auf Tauglichkeits- oder charakterliche Mängel (z.B. Trunkenheit) zurückzuführen sind. Die Vorschrift dürfte keine praktische Bedeutung haben, weil Fälle, in denen die Befähigung vorübergehend fehlt, nur schwer vorstellbar sind. Sie ist im Hinblick auf Art. 5 der Konvention von 1922 („gefährbringende Unfähigkeit für die Schifffahrt“) erforderlich.
- h) Mit dem Erlass der Anordnung muss die zuständige Behörde gegenüber dem Betroffenen zugleich anordnen, dass er mit Rechtskraft der Entscheidung sein Patent zur amtlichen Verwahrung vorlegen muss (§ 2.22 Nr. 3). Gegebenenfalls ist auch eine sofortige Vollziehung anzuordnen.
- i) Sie muss diese Entscheidung der patentausstellenden Behörde für die Vollständigkeit der Patentakte und dem Sekretariat der ZKR zur Information der anderen zuständigen Behörden mitteilen.

3.4 Aufhebung der Anordnung

Legt der von einer Anordnung Betroffene vor Ablauf der Frist Unterlagen vor, mit denen die Zweifel an seiner Eignung ausgeräumt werden (z.B. neues ärztliches Zeugnis), muss die Behörde, die die Anordnung erlassen hat, ihre Entscheidung unverzüglich aufheben und die in Verwahrung genommene Patentkarte zurückgeben.

4. Entzug des Rheinpatentes nach § 2.24

4.1 Allgemeine Grundlagen für den Entzug

- a) § 2.24 regelt den verkehrsrechtlichen Entzug. Es handelt sich um Sonderverwaltungsverfahrenrecht, nämlich um die Aufhebung rechtmäßiger Verwaltungsakte, weil die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr vorliegen. Daneben gilt das allgemeine Verwaltungsrecht der Rheinuferstaaten und Belgiens. Es ist insbesondere dann anzuwenden, wenn die Erteilung des Patentbesitzes von Anfang an rechtswidrig war und das Patent deshalb entzogen werden soll, z.B. weil der Inhaber es sich durch falsche Angaben erschlichen hat.
- b) Gemäß Art. 5 der Konvention von 1922 muss das Patent entzogen werden, wenn die dort genannten Voraussetzungen vorliegen. Diese Fälle umschreibt § 2.24 Nr. 1 in einer den heutigen Verhältnissen angepaßten Fassung. Das Patent muss entzogen werden, wenn der Inhaber nicht mehr geeignet ist, es also bei einem erstmaligen Antrag versagt werden müsste, weil der Antragsteller seine Eignung nicht nachweisen kann. Eine Ermessensentscheidung ist nicht möglich.
- c) Dagegen entscheidet die Behörde in den Fällen des § 2.24 Nr. 2 nach pflichtgemäßem Ermessen, ob sie die Verstöße des Patentinhabers gegen Auflagen oder Beschränkungen für so schwerwiegend hält, dass das Patent entzogen werden muss. Hält sie solche nachgewiesenen Verstöße nicht für so erheblich, können dadurch jedoch vorübergehende Zweifel an der charakterlichen Eignung begründet werden. Ist dies der Fall, ist nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu verfahren.
- d) Sind bei der Behörde noch Zweifel über die Eignung vorhanden, kann nur nach § 2.22 entschieden werden. Wenn die Ermittlungen im Entzugsverfahren fortgesetzt werden, um diese Zweifel auszuräumen oder zu bestätigen, kann bis zu deren voraussichtlichem Abschluss ebenfalls eine Anordnung nach § 2.22 erlassen werden. Erst wenn feststeht, dass bei dem Patentinhaber mindestens ein Element der Eignung fehlt, kann und muss sie nach § 2.24 entscheiden.

4.2 Zuständigkeit

Zuständig für den Entzug ist ausschließlich die patentausstellende Behörde, weil nur sie ihre Entscheidung aufheben kann. Stellt eine andere zuständige Behörde Umstände fest, die aus ihrer Sicht über die Anwendung des § 2.22 hinausgehen und den Entzug rechtfertigen, teilt sie dies der patentausstellenden Behörde mit (§ 2.24 Nr. 6 Satz 2), damit diese ein Entzugsverfahren einleiten kann.

4.3 Zwingender Entzug nach § 2.24 Nr. 1

Punkt 3.3 Buchstabe d bis f ist entsprechend anzuwenden. Ergänzend gilt:

- a) Im Entzugsverfahren wegen vermuteter Untauglichkeit hat die Behörde auch die Befugnisse nach § 2.22 Nr. 2 Buchstabe a. Denn ein ärztliches oder fachärztliches Attest soll die Zweifel an der Tauglichkeit bestätigen oder ausräumen. Bei festgestellten Tauglichkeitsmängeln ist besonders zu prüfen, ob sie durch Auflagen ausgeglichen werden können und eine Beschränkung des Patentbesitzes durch nachträgliche Auflagen nach § 2.20 Nr. 3 als das mildere Mittel in Betracht kommt. Die Einholung eines Gutachtens allein zu der Frage, ob die Tauglichkeit fehlt, ohne dass Auflagen in Betracht kommen, oder ob charakterliche Mängel vorliegen, ist unzulässig.

Steht z.B. fest, dass ein Patentinhaber ständig unter Alkohol fährt, ist unerheblich, ob dies auf Alkoholismus oder besonders leichtfertiges Verhalten zurückzuführen ist. In beiden Fällen ist die Rechtsfolge die gleiche: Entzug.

- b) Sind charakterliche Mängel bereits durch ein rechtskräftiges strafgerichtliches Urteil festgestellt, muss der Patentinhaber dies im Entzugsverfahren gegen sich gelten lassen. Bei der Entscheidung ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Insbesondere Verstöße gegen Verkehrsvorschriften können nicht ohne weiteres den Entzug rechtfertigen. Dies ist dann möglich, wenn aus der Art und Schwere oder der Häufigkeit der Verstöße der Rückschluss möglich ist, der Patentinhaber verletzte regelmäßig leichtfertig die Verkehrsvorschriften. Dazu gehören: konsequente Missachtung der allgemeinen Sorgfaltspflicht, häufige Verstöße gegen wichtige Sicherheits- oder Verhaltensvorschriften. Bei einem Patentinhaber, der mehrfach wegen Trunkenheit im Verkehr aufgefallen ist, kann sogar die Anordnung des sofortigen Vollzugs der Entscheidung nach allgemeinen verfahrensrechtlichen Vorschriften angebracht sein, um eine weitere Gefährdung des Schiffsverkehrs trotz eines noch nicht bestands- oder rechtskräftig beendeten Verfahrens auszuschließen.
- c) Entzug wegen nachgewiesener fehlender Befähigung kommt in Betracht, wenn bei Kontrollen festgestellt wurde, dass der Patentinhaber zur Führung eines Schiffes nicht in der Lage ist, aber nicht der Nachweis geführt werden kann, dass das Patent gefälscht oder erschlichen worden ist und deshalb nicht nach allgemeinen Rechtsvorschriften entzogen werden kann. In diesem Fall kann stattdessen unterstellt werden, dass das Patent rechtmäßig erworben wurde und die erforderliche Befähigung nachträglich weggefallen ist.

4.4 Entzug nach § 2.24 Nr. 2

Der Entzug nach § 2.24 Nr. 2 regelt die Zulässigkeit der Aufhebung eines Verwaltungsakts, wenn der Patentinhaber gegen Auflagen oder Beschränkungen verstößt. Hier ist die Möglichkeit der Entscheidung nach pflichtgemäßem Ermessen erhalten geblieben, weil es sich in der Regel um Fälle handelt, bei denen Art und Schwere der Verstöße auch Einfluss darauf haben, ob überhaupt eine Entscheidung getroffen werden soll. Die Behörde darf sich für den Entzug nur entscheiden, wenn der Patentinhaber wiederholt Auflagen oder Beschränkungen missachtet hat. Dies muss - z.B. durch abgeschlossene Bußgeldverfahren - nachgewiesen sein. Wie viele Verstöße notwendig sind, hängt vom Verhalten des Patentinhabers (nachlässige oder leichtfertige Vergesslichkeit) und von Art und Inhalt der missachteten Auflage oder Beschränkung ab. Grundsätzlich gilt: Je höher die Gefährdung des Schiffsverkehrs bei Nichtbeachtung einer Auflage ist, um so weniger Verstöße reichen aus.

4.5 Nebenbestimmungen nach § 2.24 Nr. 4

- a) Die Entscheidung über den Entzug kann mit Sperrfristen und/oder Auflagen nach § 2.24 Nr. 4 verbunden werden. Die übrigen zuständigen Behörden sind daran gebunden. Das bedeutet:
- Hat die entziehende Behörde bestimmt, dass ein neues Patent nicht vor Ablauf einer bestimmten Frist erteilt werden darf, darf eine nach §§ 2.11 oder 2.16 zuständige Behörde den Bewerber um ein neues Patent vorher weder zur Prüfung zulassen, noch ihm das Patent erteilen.

- Das gleiche gilt, wenn die entziehende Behörde eine Auflage erlassen hat und der Antragsteller sie noch nicht erfüllt hat.
- b) Die mit dem Entzug verbundene Sperrfrist beinhaltet eine Prognose der entziehenden Behörde, dass der bisherige Patentinhaber vor deren Ablauf nicht in der Lage sein wird, die Voraussetzungen für die Neuerteilung des Patentbesitzes nachzuweisen.
 - Eine solche Entscheidung ist im Zusammenhang mit dem Nachweis der Tauglichkeit unzulässig. Geht nämlich die Behörde aufgrund des ärztlichen Zeugnisses davon aus, dass der Patentinhaber derzeit untauglich ist und vor Ablauf einer bestimmten Zeit die Tauglichkeit nicht nachweisen kann, also nach Ablauf der Frist wieder nachweisen kann, handelt es sich um einen Fall der vorübergehenden Untauglichkeit. Es ist dann nach § 2.22 Nr. 1 Buchstabe a zu verfahren.
 - Eine solche Entscheidung hat besondere Bedeutung im Zusammenhang mit dem erneuten Nachweis der charakterlichen Eignung. Sie kann insbesondere geboten sein, wenn dem Patentinhaber das Patent wegen charakterlicher Ungeeignetheit entzogen und an den Nachweis der charakterlichen Eignung höhere Anforderungen gestellt werden sollen. Durch das Verbot, vor Ablauf einer bestimmten Frist ein neues Patent zu erteilen, gilt die Person während dieser Zeit als charakterlich ungeeignet, selbst wenn sie vorher in der Lage wäre, einen ausreichenden Strafregisterauszug vorzulegen. Ob eine solche Befristung mit dem Entzug verbunden wird, muss vor allem geprüft werden, wenn ein Patent entzogen wird, für dessen Erteilung die Eignung zum Vorgesetzten einer Schiffsmannschaft besonders gefordert wird.
- c) Mit dem Entzug verbundene Auflagen können die Art und Weise regeln, wie bei der Neuerteilung die Zulassungsvoraussetzungen für die Prüfung nachzuweisen sind.
 - Wird das Patent wegen Untauglichkeit entzogen, muss die Behörde zwar davon ausgehen, dass der erneute Nachweis nicht prognostizierbar ist. Gleichwohl kann sie bestimmen, dass der bisherige Patentinhaber, wenn er glaubt, nach Zeitablauf seine Tauglichkeit wieder nachweisen zu können, dafür bestimmte amts- oder fachärztliche Gutachten vorlegen muss.
 - Wird das Patent wegen charakterlicher Mängel entzogen, kann die Behörde neben oder anstelle einer Befristung auch die Auflage erteilen, dass die Vorlage eines neuen Strafregisterauszuges nicht genügt, sondern ein (medizinisch-) psychologisches Gutachten für eine Sozialprognose oder z.B. die Stellungnahme eines Bewährungshelfers vorzulegen ist.
 - Wird das Patent - ausnahmsweise - wegen Unfähigkeit entzogen, kann die Behörde die Auflage erteilen, die erfolgreiche Absolvierung von besonderen Schulungskursen nachzuweisen oder ein medizinisch-psychologisches Gutachten vorzulegen.

4.6 Mitteilungen nach § 2.24 Nr. 6 Satz 1

Die entziehende Behörde teilt der ZKR zur Information der anderen zuständigen Behörden nach § 2.24 Nr. 6 Satz 1 ihre Entscheidung mit. Dazu gehören:

- Name der entziehenden Behörde und Datum der Entscheidung;
- Name und Anschrift des bisherigen Patentinhabers mit Angaben über Patentart, Nummer des Patentbesitzes und Ausstellungsdatum;
- Befristung und Auflagen.

Die Gründe für den Entzug, für eine Befristung oder für die Erteilung einer Auflage dürfen aus Datenschutzgründen nicht mitgeteilt werden. Beantragt der bisherige Patentinhaber jedoch bei einer Behörde ein neues Patent, die es nicht entzogen hat, dürfen aus diesem konkreten Anlass Informationen aus der bisherigen Patentakte an diese Behörde weitergegeben werden.

5. Befreiungen nach § 2.24 Nr. 5

- 5.1** Beantragt der bisherige Patentinhaber ein neues Patent, kann die zuständige Behörde (§ 2.11 Nr. 1) nach § 2.24 Nr. 5 den Bewerber ganz oder teilweise von der Prüfung befreien.
- 5.2** Sie muss davon Gebrauch machen, wenn das Patent wegen Untauglichkeit entzogen worden ist und wegen noch nicht zu großen Zeitablaufs keine Zweifel an der noch vorhandenen Befähigung bestehen.
- 5.3** Liegt zwischen dem Entzug und der beantragten Neuerteilung jedoch ein erheblicher Zeitraum, muss insbesondere geprüft werden, ob der Bewerber die Bestimmungen der aktuellen RheinSchPV kennt.
- 5.4** Eine Prüfung kommt auch dann in Betracht, wenn das Patent wegen charakterlicher Ungeeignetheit entzogen wurde, und bei dem Bewerber auch durch den Umfang seiner Kenntnisse geprüft werden soll, ob er wieder charakterlich geeignet ist, insbesondere Vorgesetzter einer Schiffsmannschaft sein kann.

Anhang 1: Zuständige Behörden nach § 2.22 RheinPatV.

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 3

Zuständige Behörden nach § 2.22 PatV-Rhein

Staat Etat	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance
B	SPF Mobilité et Transport/Direction générale Transport terrestre FOD Mobiliteit en Vervoer/Directoraat generaal Vervoer te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel Postfach CH-4019 BASEL
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative 14, rue du Maréchal Juin F-67084 STRASBOURG Cedex
NL	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Postbus 20904 NL-2500 EX DEN HAAG

PROTOKOLL 21

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2008 und vom 31. Dezember 2008 auf den 1. Januar 2009 zwischen 20 Uhr und 06 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2008 sowie vom 31. Dezember 2008 auf den 1. Januar 2009 zwischen 18 Uhr und 08 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 22

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2009 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 23

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 24

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 4. Juni 2009, in Straßburg, statt.