

PROTOKOLL 28

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 | *) | Vorgesehenes 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 |
| 2002-II-16 | Definitive Änd. der RheinSchPV | I | 1.1.2004 | 19.12.2003 | | 24.8.2004 | 29.1.2003 |
| 2002-II-17 | Änd. Vorschriften betreffend Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen in der Rheinschiffahrt, die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Wendeanzeiger in der Rheinschiff. sowie die Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern in der Rheinschiffahrt | I | 1.1.2004 | 2.7.2003 | | 24.8.2004 | 29.1.2003 |
| 2002-II-18 | Änd. der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt | I | 1.1.2004 | 19.12.2003 | | 3.7.2003 | 29.1.2003 |
| 2004-II-18 | Definitive Änd. der RheinSchPV | I | 1.4.2006 | 12.1.2006 | | 29.11.2005 | 21.12.2004 |
| 2005-II-17 | Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 - §§ 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 und Anlage 7 | I | 1.4.2006 | 17.2.2006 | 13.2.2006 | 1.4.2006 | 9.12.2005 |

*) 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 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden | W | 1.10.2001 | 30.1.2001 | **) | 3.8.2001 | 30.8.2001 | 18.6.2001 |
| 2001-I-18 | 1. § 22a.05 - Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2 | I | 1.10.2001 | 30.8.2001 | **) | 3.8.2001 | 30.8.2001 | 18.6.2001 |
| 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 = 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 |
| 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 | 1.10.2002 I 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 | **) | | 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 RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07 | I | 1.1.2004 | 19.12.2003 | **) | | 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 = 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 |
| 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 I 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 | …) | | 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 entspre- chenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO | I | 1.7.2007 | 16.8.2004 | **) | | 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 | **) | | 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 | **) | | 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 | **) **) | | 6.9.2005 6.9.2005 | 6.6.2005 6.6.2005 |

*) 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 |
| 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 | **) | | 3.4.2006 | 9.12.2005 |

*) 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 |

*) 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 | **) | | 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 | **) | | 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 |

5. Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt: 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 Fahrgastschifffahrt | I | 1.1.2006 | 19.9.2005 | **) | | 8.11.2005 | 14.2.2005 |

*) 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.

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 | **) | | 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. Polizeiausschuss (Beschluss 2004-II-19)

Empfehlungen für einheitliche Bußgelder bei Zuwiderhandlungen gegen schiffahrtspolizeiliche Vorschriften auf dem Rhein und auf der Mosel

1200000 Verordnung über Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt (FSV)

| lfd. Nr. | Tatbestand | Zuwiderhandlung gegen §§ der FSV | Be- troffener | Empfehlungen für einheitliche Bußgelder Euro |
|----------------|--|----------------------------------|-------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1230100 | Besetzung mit Sicherheitspersonal | | | |
| 1230111 | Nicht dafür sorgen, dass das Sicherheitspersonal während der Fahrt an Bord oder beim Stillliegen ständig verfügbar ist | 3.01 Nr. 1 S. 1 | Sch | 100 je angefangene Stunde der nachgewiesenen Abwesenheit je fehlender Person des Sicherheitspersonals, mindestens 300 je fehlender Person |
| 1230112 | Nicht dafür sorgen, dass das Sicherheitspersonal während der Fahrt an Bord oder beim Stillliegen ständig verfügbar ist | 3.01 Nr. 1 S. 1 | E | 150 je angefangene Stunde der nachgewiesenen Abwesenheit je fehlender Person des Sicherheitspersonals, mindestens 500 je fehlender Person |
| 1230200 | Sicherheit an Bord | | | |
| 1230211 | Nicht für die Einweisung des Sicherheitspersonals in das Fahrgastschiff sorgen | § 3.02 Nr. 1 Buchstabe b | Sch | 200 |
| 1230212 | Die Befähigung des Sicherheitspersonals nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig nachweisen können | § 3.02 Nr. 1 Buchstabe c | Sch | 75 |
| 1230213 | Nicht für den Nachweis über die Durchführung von Kontrollgängen sorgen | § 3.02 Nr. 1 Buchstabe d | Sch | 200 |
| 1230221 | Nicht oder nicht richtig den Mitgliedern der Besatzung und des Bordpersonals, die Aufgaben in der Sicherheitsrolle haben, die dort genannten Aufgaben zuteilen | § 3.02 Nr. 2 Buchstabe a | Sach- kundiger | 200 |
| 1230222 | Nicht, nicht richtig oder nicht mindestens halbjährlich die den Mitgliedern der Besatzung und des Bordpersonals, die Aufgaben in der Sicherheitsrolle haben, unterweisen | § 3.02 Nr. 2 Buchstabe b | Sach- kundiger | 200 |
| 1230223 | Einen Hinweis für Fahrgäste nicht, nicht richtig oder nicht rechtzeitig geben | § 3.02 Nr. 2 Buchstabe c | Sach- kundiger | 200 |

8. Polizeiausschuss (Beschluss 2004-I-17)

Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Internationaler Standard, Edition 1.1 (27.4.2006)

Nachrichten für die Binnenschifffahrt
Internationaler Standard

Edition 1.1

27.4.2006

Inhalt

| | |
|--|----|
| Vorwort | 5 |
| Einleitung (Hauptfunktionen und Leistungsmerkmale) | 7 |
| Datenstandard | 7 |
| Wasserstandsinformationen | 7 |
| Verteilungswege | 8 |
| Anlage 1 – Nachrichtenstruktur und Formatierung im XML-Format | 9 |
| 1. Einleitung | 9 |
| 1.1 Editionsübersicht | 9 |
| 2. Struktur der Nachrichten für die Binnenschifffahrt | 9 |
| 2.1 Allgemeines | 9 |
| 2.2 Übersicht über die XML Definition | 11 |
| 2.3 Erklärung der Felder | 16 |
| 2.4 Erklärung der Codes | 16 |
| Anhang A - Referenztabellen | |
| Anhang B - XML-Schema | |
| Anhang C - Beispielhafte Beschreibungen der Umsetzungen des Standards für Nachrichten für die Binnenschifffahrt | |

Vorwort

In den letzten Jahren wurden von vielen Ländern Internetseiten mit Nachrichten für die Binnenschifffahrt eingerichtet. Die meisten der derzeit existierenden Services stellen Informationen in der Landessprache zur Verfügung. Da viele Nachrichten sicherheitsrelevant oder von größter Wichtigkeit für die Reiseplanung sind, würde die Verfügbarkeit aller Nachrichten für die europäischen Wasserstraßen in allen Sprachen zur Erhöhung der Sicherheit und der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt beitragen.

Dieser Entwurf eines Europäischen Standards wurde von der "Notices to Skippers Expert Group" entwickelt.

Einleitung (Hauptfunktionen und Leistungsmerkmale)

Die Standardisierung der Nachrichten für die Binnenschifffahrt soll

- Die automatische Übersetzung der wichtigsten Inhalte der Nachrichten in alle Sprachen der beteiligten Staaten gewährleisten,
- Eine harmonisierte Struktur von Datensätzen in allen beteiligten Staaten bereitstellen, um die Integration der Nachrichten in Reiseplanungssysteme zu erleichtern,
- Einen Standard für Wasserstandsinformationen zur Verfügung stellen,
- Mit der Datenstruktur von Inland ECDIS kompatibel sein, um die Integration von Nachrichten für die Binnenschifffahrt in Inland ECDIS zu erleichtern,
- Den Datenaustausch zwischen verschiedenen Staaten erleichtern.

Es wird nicht möglich sein alle Informationen, die in den Nachrichten enthalten sind, zu standardisieren. Ein Teil der Informationen wird als "freier Text" ohne automatische Übersetzung zur Verfügung gestellt. Der standardisierte Teil sollte alle Informationen abdecken, die

- Für die Sicherheit der Binnenschifffahrt wichtig sind (zum Beispiel: gesunkenes Kleinfahrzeug auf der rechten Fahrwasserseite der Donau, Strom-km 2010)
- Für die Reiseplanung benötigt werden (zum Beispiel: Sperren von Schleusen, verringerte Durchfahrtshöhe, ...)

Ergänzende Informationen (zum Beispiel: Grund einer Schleusensperre) können als freier Text gegeben werden.

Datenstandard

Nachrichten für die Binnenschifffahrt müssen entsprechend Anlage 1, XML Nachrichten Definition, zur Verfügung gestellt werden. Die Verwendung von freiem Text sollte auf ein Minimum beschränkt werden.

Wasserstandsinformationen

Wasserstandsinformationen sind sowohl für die Reiseplanung als auch die Sicherheit von Bedeutung. Derzeit gibt es keinen gemeinsamen Standard für die Referenzierung von Wasserstandsinformationen (Deutschland verwendet zum Beispiel den "gleichwertigen Wasserstand" GIW, die Empfehlungen der Donaukommission beziehen sich auf das „Regulierungs Niederwasser“ RNW, das leicht abweichend definiert ist. Durchfahrtshöhen werden meistens auf einen hohen Wasserstand bezogen, aber in manchen Fällen auch auf Niederwasser. Die Pegelwerte beziehen sich auf unterschiedliche Meeressniveaus oder spezielle Pegelnullpunkte). Daher können Wasserstandsinformationen in Systemen zur automatischen Berechnung von Durchfahrtshöhen und -tiefen nicht verwendet werden.

Anhang A der Anlage 1 enthält eine Liste der für die Binnenschifffahrt wichtigen Pegel mit ihren Nullpunkten. Die Wasserstandsinformationen in den Nachrichten können daher wie bisher auf den Pegelnullpunkt bezogen werden, und die Software an Bord kann die absolute Höhe unter Verwendung der Referenzdaten aus dem Standard berechnen.

Verteilungswege

Wenn die zuständigen Behörden Nachrichten für die Binnenschifffahrt ihres eigenen Landes so zur Verfügung stellen, dass sie auch für anderssprachige Nutzer lesbar sind, sind sie gemäß diesem Standard im XML-Format im Internet zu veröffentlichen. Um das Herunterladen spezifischer Nachrichten zu ermöglichen, sollten Internet-Dienste eine Möglichkeit bieten:

- einen spezifischen Wasserstraßenabschnitt (Nummer des Wasserstraßenabschnitts in der ID gemäß Anlage 1, Tabelle 1) oder
 - einen spezifischen durch die Strom-km (Wasserstraßen-Hektometer in der ID gemäß Anlage 1, Tabelle 1) des Anfangs- und Endpunktes definierten Teil einer Wasserstraße;
 - einen Gültigkeitszeitraum (Beginn- und Enddatum gemäß Anlage 1, Tabelle 1)
 - und ein Herausgabedatum der Nachrichten (Herausgabedatum gemäß Anlage 1, Tabelle 1).
- zu wählen

Nachrichten nach diesem Standard können zusätzlich zum Beispiel über folgende Wege zur Verfügung gestellt werden:

- WAP Dienste,
- E-mail Dienste.

Der Datenaustausch zwischen den Behörden wird empfohlen. Alle Behörden, die diesen Standard verwenden, können Nachrichten anderer Behörden und Staaten in ihre eigenen Dienste integrieren. Die am Datenaustausch Beteiligten (Behörden) können das Verfahren zur Übermittlung der Nachrichten unter Verwendung von Sende- oder Abfragemethoden direkt vereinbaren.

Anlage 1 – Nachrichtenstruktur und Formatierung im XML-Format

1. Einleitung

Diese Anlage beschreibt die Struktur und Formatierung standardisierter elektronischer Nachrichten für die Binnenschifffahrt, die von den lokalen Behörden an (Binnen)schiffe gesendet werden.

1.1 Editionsübersicht

| Edition | Datum | Beschreibung |
|---------|-----------|--|
| 1.0 | 28.5.2004 | Beschluss der ZKR |
| 1.1 | 27.4.2006 | Änderungen angenommen durch den Polizeiausschuss der ZKR |

Die Edition wird auf jeder Seite unten links angegeben.

2. Struktur der Nachrichten für die Binnenschifffahrt

2.1 Allgemeines

Nachrichten für die Binnenschifffahrt mit nautischen Informationen für Binnenschiffer über geografische Objekte beinhalten die folgenden Informationsabschnitte:

- Identifikation der Nachricht.
- wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichten.
- wasserstandsbezogene Nachrichten wie:
 - Wasserstands Nachrichten;
 - Geringste - gemessene - Tiefe Nachrichten;
 - Durchfahrtshöhen Nachrichten;
 - Wehrzustands Nachrichten;
 - Abfluss Nachrichten;
 - Abflussregime Nachrichten;
 - Wasserstandsvorhersage Nachrichten;
 - Geringste - vorhergesagte - Tiefe Nachrichten;
 - Abflussvorhersage - Nachrichten.
- Eis Nachrichten.

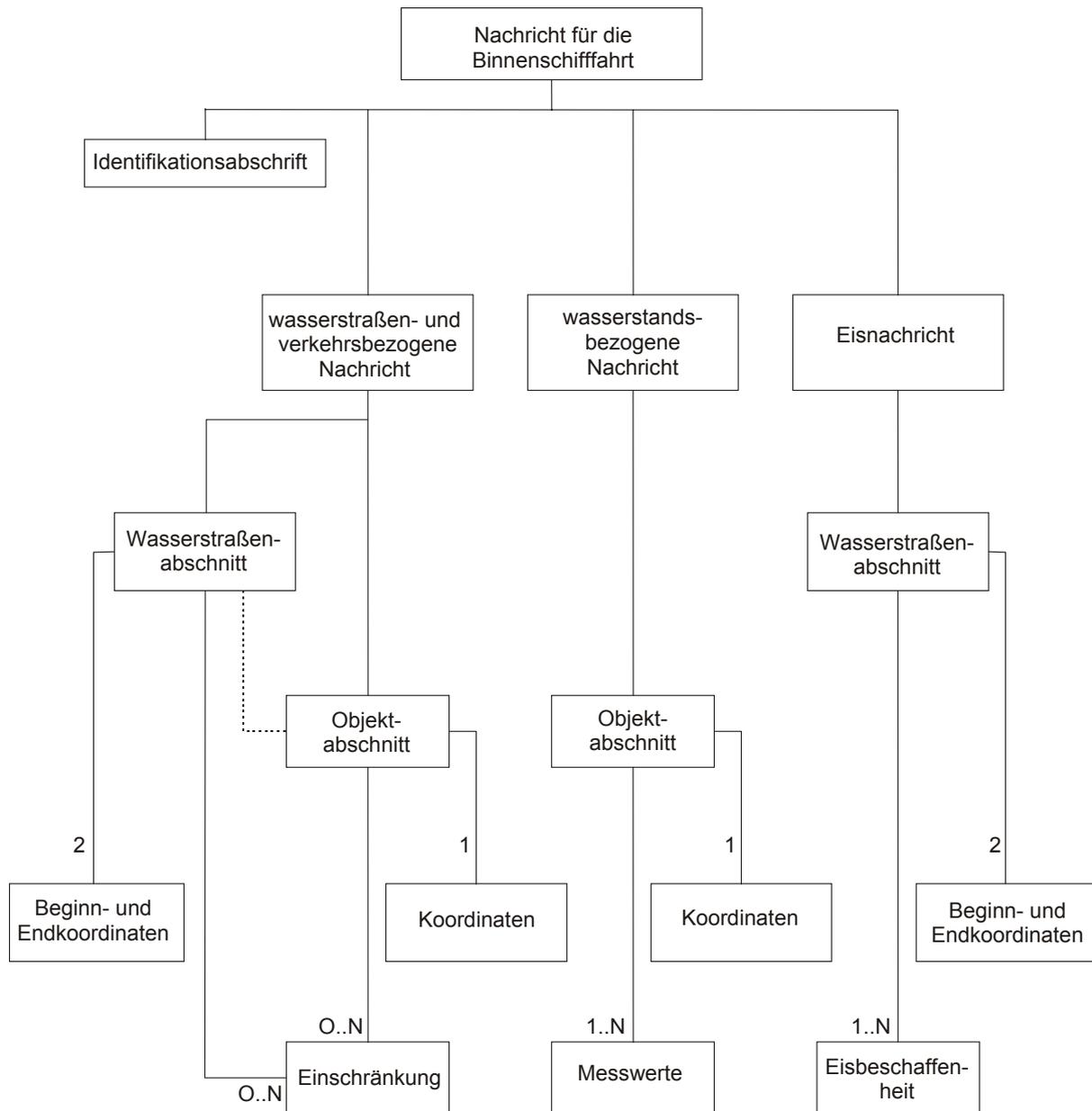


Abbildung 1 Nachrichtenstruktur

Eine standardisierte Nachricht im XML-Format enthält demzufolge ebenfalls vier Abschnitte:

- Identifizierung
- Wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichten
- Wasserstandsbezogene Nachrichten
- Eisnachrichten

Normalerweise werden in einer Nachricht nur 2 Abschnitte benutzt: der Identifizierungsabschnitt und zumindest einer der Abschnitte: Wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichten, Wasserstandsbezogene Nachrichten oder Eisnachrichten (eine Mischung der Abschnitte mit unterschiedlichen Nachrichtentypen ist nicht gestattet).

Der wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichtenabschnitt enthält Einschränkungen für einen Wasserstraßenabschnitt oder ein Objekt. Das Diagramm zeigt auch, dass wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichten auf einen Wasserstraßenabschnitt **oder** ein geografisches Objekt (Punkt) bezogen sind. Wenn sich die Nachricht auf ein Objekt bezieht, muss der Wasserstraßenbezug ebenfalls angegeben werden, jedoch ohne Einschränkungsdaten.

Wenn eine Nachricht verschiedene Einschränkungen für verschiedene Zielgruppen oder verschiedene Kommunikationsinformationen für verschiedene Einschränkungen enthält, können mehrere wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachrichtenabschnitte mit der selben Nummer verwendet werden.

Der Abschnitt wasserstandsbezogene Nachrichten enthält Messdaten eines Objekts, meistens eines Pegels.

Der Eisnachrichten Abschnitt enthält Informationen über den Eiszustand für einen Wasserstraßenabschnitt.

2.2 Übersicht über die XML Definition

Dieser Abschnitt gibt eine Übersicht über die Definition der in XML codierten Nachricht. Anhang A enthält eine vollständige Definition für alle XML Elemente einschließlich der möglichen Formate.

Tabelle 1, XML Definition

| Nr. | Tag (Group headers and closers are boldly printed) | Description | Mandatory Conditional | Rule applicable |
|------------|---|---|-----------------------|-----------------|
| | <?xml version="1.0" encoding="iso-8859-1" ?> <RIS_Message> | | | |
| 1s | <identification> | Notice to Skippers Identification section | M | 1 |
| 1.1 | <from>String</from> | Sender of the message | M | |
| 1.2 | <originator>Riza</originator> | Originator (initiator) of the information in this message | M | |
| 1.3 | <country_code>CH</country_code> | Country where message is valid | M | |
| 1.4 | <language_code>HU</language_code> | Original language used in the textual info. (contents) | M | |
| 1.5 | <district>WaddenZee</district> | District / Region within the specified country, where the message is applicable | C | |
| 1.6 | <date_issue>20011231</date_issue> | Date of editing | C | |
| 1.7 | <time_issue>1145</time_issue> | Time of editing | C | |
| 1e | </identification> | | | |
| 2s | <ftm> | Fairway and traffic related section | C | 1 |
| 2.1 | <year>2001</year> | Year of first issuing of the notice | M | |
| 2.2 | <number>9999</number> | Number of the notice (per year) | M | |
| 2.3 | <serial_number>99</serial_number> | Serial no of notice (replacements and withdrawals) original notice: 00 | M | |
| 2.4s | <target_group> | Target group information | C | |
| 2.4.1 | <target_group_code>ALL</target_group_code> | Target group (vessel type) for this message | M | Default: all |
| 2.4.2 | <direction_code>ALL</direction_code> | Upstream or downstream traffic, or both | M | Default:all |
| 2.4e | </target_group> | | | |
| 2.5 | <subject_code>OBSTRU</subject_code> | Subject code (also see paragraph 2.3.1) | M | |
| 2.6s | <validity_period> | Overall period of validity | M | |
| 2.6.1 | <date_start>20011231</date_start> | Start date of validity period | M | |
| 2.6.2 | <date_end>99999999</date_end> | End date of validity period (indefinite: 99999999) | M | |
| 2.6e | </validity_period> | | | |
| 2.7 | <contents>String</contents> | Contents / notice text in original language | C | |
| 2.8 | <source>String</source> | Notice source (authority) | C | |
| 2.9 | <reason_code>REPAIR</reason_code> | Reason / justification of notice | C | |
| 2.10s | <communication> | Communication channel information | C | |
| 2.10.1 | <reporting_code>INF</reporting_code> | Reporting regime (information or duty to report) | M | 5 |
| 2.10.2 | <communication_code>TEL</communication_code> | Communication code (telephone, VHF etc.) | M | 5 |
| 2.10.3 | <number>String</number> | Telephone, VHF number, e-mail address, URL or teletext | C | 5 |
| 2.10e | </communication> | | | |
| 2.11s | <fairway_section> | Fairway section, also available for objects (no. 2.12) | M | 2 |
| 2.11.1s | <geo_object> | Geo information of fairway | M | |
| 2.11.1.1 | <id>String</id> | Unique id of the fairway section (1x or 2x) | M | |
| 2.11.1.2 | <name>String</name> | (Local) Name of the fairway section (f.e.: Rhine between bridge A and bridge B) | M | |
| 2.11.1.3 | <type_code>FWY</type_code> | Type of geographical object | M | Default: FWY |
| 2.11.1.4s | <coordinate> | Fairway section begin and end coordinates (2x) | C | |
| 2.11.1.4.1 | <lat>42 34.1234 N</lat> | | M | 5 |
| 2.11.1.4.2 | <long>123 45.1234 E</long> | | M | 5 |
| 2.11.1.4e | </coordinate> | | | |
| 2.11.1e | </geo_object> | | | |
| 2.11.2s | <limitation> | Fairway section limitations | C | |
| 2.11.2.1s | <limitation_period> | Limitation periods / intervals | C | |
| 2.11.2.1.1 | <date_start>20011231</date_start> | Start date of limitation period (overall) | M | 5 |
| 2.11.2.1.2 | <date_end>20011231</date_end> | End date of limitation period | C | |
| 2.11.2.1.3 | <time_start>1420</time_start> | Start time of limitation period | C | |
| 2.11.2.1.4 | <time_end>0500</time_end> | End time of limitation period | C | |
| 2.11.2.1.5 | <interval code>SAT</interval code> | Interval for limitation if applicable | C | |

| Nr. | Tag (Group headers and closers are boldly printed) | Description | Mandatory Conditional | Rule applicable |
|------------|--|---|-----------------------|-----------------|
| 2.11.2.1.e | | </limitation_period> | | |
| 2.11.2.2 | | <limitation_code>OBSTRU</limitation_code> | M | 5 |
| 2.11.2.3 | | <position_code>AL</position_code> | M | 5, default: all |
| 2.11.2.4 | | <value>3.14159</value> | C | |
| 2.11.2.5 | | <reference_code>NAP</reference_code> | C | |
| 2.11.2.6 | | <indication_code>MAX</indication_code> | | |
| 2.11.2e | | </limitation> | | |
| 2.11.e | | </fairway_section> | | |
| 2.12s | | <object> | C | 3 |
| 2.12.1s | | <geo_object> | M | 5 |
| 2.12.1.1 | | <id>String</id> | M | 5 |
| 2.12.1.2 | | <name>String</name> | M | 5 |
| 2.12.1.3 | | <type_code>FWY</type_code> | M | 5 |
| 2.12.1.4s | | <coordinate> | C | |
| 2.12.1.4.1 | | <lat>42 34.1234 N</lat> | M | 5 |
| 2.12.1.4.2 | | <long>123 45.1234 E</long> | M | 5 |
| 2.12.1.4e | | </coordinate> | | |
| 2.12.e | | </geo_object> | | |
| 2.12.3s | | <limitation> | C | |
| 2.12.3.1s | | <limitation_period> | C | |
| 2.12.3.1.1 | | <date_start>20011231</date_start> | M | 5 |
| 2.12.3.1.2 | | <date_end>20011231</date_end> | C | |
| 2.12.3.1.3 | | <time_start>1420</time_start> | C | |
| 2.12.3.1.4 | | <time_end>0500</time_end> | C | |
| 2.12.3.1.5 | | <interval_code>SAT</interval_code> | C | |
| 2.12.3.1e | | </limitation_period> | | |
| 2.12.3.2 | | <limitation_code>OBSTRU</limitation_code> | M | 5 |
| 2.12.3.3 | | <position_code>AL</position_code> | M | 5, default: all |
| 2.12.3.4 | | <value>3.14159</value> | C | |
| 2.12.3.5 | | <reference_code>NAP</reference_code> | C | |
| 2.12.3.6 | | <indication_code>MAX</indication_code> | C | |
| 2.12.3e | | </limitation> | | |
| 2.12e | | </object> | | |
| 2e | | </ftm> | | |
| 3s | | <wrm> | | |
| 3.1s | | <validity_period> | C | 1 |
| 3.1.1 | | <date_start>20011231</date_start> | M | 5 |
| 3.1.2 | | <date_end>20011231</date_end> | M | 5 |
| 3.1e | | </validity_period> | | |
| 3.2s | | <geo_object> | M | 5 |
| 3.2.1 | | <id>String</id> (Waterway section) | M | 5 |
| 3.2.2 | | <name>String</name> (Pegelname) | M | 5 |
| 3.2.3 | | <type_code>FWY</type_code> | M | 5, default: FWY |
| 3.2.4s | | <coordinate> | C | |
| 3.2.4.1 | | <lat>42 34.1234 N</lat> | M | 5 |
| 3.2.4.2 | | <long>123 45.1234 E</long> | M | 5 |
| 3.2.4e | | </coordinate> | | |
| 3.2.e | | </geo_object> | | |
| 3.3 | | <reference_code>NAP</reference_code> | M | 6 |
| 3.4s | | <measure> | M | 5 |
| 3.4.1 | | <predicted>1</predicted> | M | 5 |
| 3.4.2 | | <measure_code>DIS</measure_code> | M | 5 |
| 3.4.3 | | <value>314159</value> | M | 6 |
| 3.4.4 | | <difference>314159</difference> | C | |
| | | Water level related section | | |
| | | Overall period of validity of water level message | | |
| | | Start date of validity period | | |
| | | End date of validity period | | |
| | | Geo Information of measurement location, tide gauge | | |
| | | Unique id of the geographical object | | |
| | | (Local) Name of the geographical object | | |
| | | Type of geographical object | | |
| | | Object coordinates (1x or 2x) | | |
| | | Value reference (measurement reference) | | |
| | | Measurements (normal or predicted values) | | |
| | | Predicted measurement (1) or real measurement (0) | | |
| | | Kind of water level related information | | |
| | | Value | | |
| | | Difference with previous measurement | | |

| Nr. | Tag (Group headers and closers are boldly printed) | Description | Mandatory Conditional | Rule applicable |
|-----------|---|--|-----------------------|-----------------|
| 3.4.5 | <code><barrage_code>OPD</barrage_code></code> | Barrage status | C | |
| 3.4.6 | <code><regime_code>HIG</regime_code></code> | Regime applicable | C | |
| 3.4.7 | <code><measuredate>20011231</measuredate></code> | Date of measurement | M | 5 |
| 3.4.8 | <code><measuretime>1420</measuretime></code> | Time of measurement | M | 5 |
| 3.4e | <code></measure></code> | | | |
| 3e | <code></wrm></code> | | | |
| 4s | <code><icem></code> | Ice related section | C | 1 |
| 4.1s | <code><validity_period></code> | Overall period of validity of ice information | C | |
| 4.1.1 | <code><date_start>20011231</date_start></code> | Start of validity period | M | 5 |
| 4.1.2 | <code><date_end>20011231</date_end></code> | End of validity period | M | 5 |
| 4.1e | <code></validity_period></code> | | | |
| 4.2s | <code><fairway_section></code> | Fairway | M | 5 |
| 4.2.1 | <code><geo_object></code> | Geo Information of fairway location | M | 5 |
| 4.2.1.1 | <code><id>String</id></code> | Unique id of the fairway section (1x or 2x) | M | 5 |
| 4.2.1.2 | <code><name>String</name></code> | (Local) Name of the fairway section | M | 5 |
| 4.2.1.3 | <code><type_code>FWY</type_code></code> | Type of geographical object | M | 5, default: FWY |
| 4.2.1.4 | <code><coordinate></code> | Fairway section begin and end coordinates (2x) | C | |
| 4.2.1.4.1 | <code><lat>42 34.1234 N</lat></code> | | M | 5 |
| 4.2.1.4.2 | <code><long>123 45.1234 E</long></code> | | M | 5 |
| 4.2.1.4e | <code></coordinate></code> | | | |
| 4.2.1e | <code></geo_object></code> | | | |
| 4.2e | <code></fairway_section></code> | | | |
| 4.3s | <code><ice_condition></code> | Ice conditions | M | 5 |
| 4.3.1 | <code><measuredate>20011231</measuredate></code> | Date of measurement | M | 5 |
| 4.3.2 | <code><measuretime>1420</measuretime></code> | Time of measurement | M | 5 |
| 4.3.3 | <code><ice_condition_code>A</ice_condition_code></code> | Condition code (see ch. 2.3.2) | C | 4 |
| 4.3.4 | <code><ice_accessibility_code>A</ice_accessibility_code></code> | Accessibility code (see ch.2.3.2) | C | 4 |
| 4.3.5 | <code><ice_classification_code>A</ice_classification_code></code> | Classification code (see ch. 2.3.2) | C | 4 |
| 4.3.6 | <code><ice_situation_code>A</ice_situation_code></code> | Situation code (see ch.2.3.2) | C | 4 |
| 4.3e | <code></ice_condition></code> | | | |
| 4e | <code></icem></code> | | | |
| | <code></RIS_Message></code> | | | |

Anwendbare Regeln zu Tabelle 1:

- 1 In einer Nachricht müssen zumindest zwei Abschnitte ausgefüllt werden:
 - der Identifikationsabschnitt (1) und
 - einer der Abschnitte:
 - Wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachricht (2),
 - Wasserstandsbezogene Nachricht (3)
 - Eisnachricht. (4)
- 2 Gruppe 2.11 (Wasserstraßenabschnitt) ist auch für Objektbezogene Nachrichten verfügbar (Nr. 2.12)
- 3 Gruppe 2.12 (Objektabschnitt) ist für Wasserstraßenbezogene Nachrichten (Nr. 2.11) nicht verfügbar
- 4 In der Gruppe 4.3 muss zumindest eines der freiwilligen Elemente 4.3.3 bis 4.3.6 ausgefüllt werden
- 5 Wenn eine freiwillige Gruppe verpflichtende Untergruppen oder Elemente enthält, sind diese nur verpflichtend, wenn die Gruppe auf höherer Ebene genutzt wird.
- 6 Nur für Wasserstände und Durchfahrtshöhen verpflichtend.

2.3 Erklärung der Felder

Die Bedeutung der einzelnen Felder, die in der XML Definition verwendet werden, wird im Blatt „Tags“ („Felder“) von Anhang A beschrieben.

2.4 Erklärung der Codes

Die Bedeutung der einzelnen Codes, die in der XML Definition verwendet werden, wird im Anhang A beschrieben.

Die Formate und die zulässigen Werte aller XML Elemente werden im XML Schema im Anhang B beschrieben.

Gesichtspunkte/Überlegungen – Nachrichten für die Binnenschifffahrt

- Nachrichten können in zwei Kategorien eingeteilt werden: DRINGEND und NICHT DRINGEND. Dringende Nachrichten enthalten immer eine Einschränkung für den Schiffsverkehr. Daher müssen ein oder mehrere Einträge im **Einschränkungsabschnitt** enthalten sein. Wenn die Nachricht keinen Einschränkungsabschnitt enthält, ist sie nicht dringend.
- Breiten und Längen Koordinaten sind auf WGS 84 bezogen und werden in Grad und Minuten mit zumindest drei, aber vorzugsweise vier Dezimalstellen angegeben (dd mm.mmmm N, ddd mm.mmmm E)
- Dezimalzahlen in numerischen Feldern werden mit einem . (Punkt) geschrieben. Es wird kein Tausender-Trennzeichen benutzt.
- Als Einheiten dürfen ausschließlich cm, m³/s, h, km/h und kW verwendet werden.
- Für Wasserstraßenabschnitte gibt es keinen Objektabschnitt. Für Objekte (Brücken usw.) muss der Wasserstraßenabschnitt eingeschlossen werden.
- Für die eindeutige ID muss der LOCODE nach dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (Ship Reporting Standard) verwendet werden.

2.4.1 Den wasserstraßen- und verkehrsbezogenen Nachrichten zugewiesene Betreff-Codes

Sperre

wenn:

- durch alle Schleusenkammern einer Schleuse
 - durch alle Öffnungen einer Brücke
 - an einem bestimmten Punkt der Wasserstraße
 - auf einem bestimmten Abschnitt der Wasserstraße
- jede Form der Schifffahrt unmöglich ist.

Teilweise Sperre

wenn die Schifffahrt beschränkt ist:

- durch eine oder mehrere Schleusenkammern einer Schleuse, jedoch mindestens eine Kammer benutzbar bleibt,
- durch eine oder mehrere Öffnungen einer Brücke, jedoch mindestens eine Öffnung benutzbar bleibt;
- an einem bestimmten Punkt der Wasserstraße, jedoch ein Teil der Wasserstraße benutzbar bleibt.

Verzögerung

wenn eine zeitlich begrenzte Behinderung an einer Brücke, einer Schleuse oder einem Wasserstraßenabschnitt auftritt, mit bestimmten Anfangs- und Enddaten.

Zum Beispiel: Verzögerung von höchstens 2 Stunden am 13. November zwischen 08:00 und 17:00 Uhr.

```
Codiert: date_start: 20021113
date_end: 20021113
time_start: 0800
time_end: 1700
limitation_code: Verzögerung
Position_code: ganz
value: 2
```

| | |
|---------------------------------|--|
| <u>Betriebssperre</u> | <p>wenn eine bewegliche Brücke während einer bestimmten Zeitspanne nicht in Betrieb ist. Diese Zeitspanne sollte innerhalb der normalen Betriebszeit liegen.</p> <p>Eine Betriebssperre einer Schleuse ist eine Sperre oder eine Verzögerung.</p> <p>Bei einer Betriebssperre einer beweglichen Brücke ist eine Durchfahrt unter der Brücke möglich. Andernfalls handelt es sich um eine Sperre.</p> |
| <u>Betrieb geändert</u> | <p>wenn eine Änderung der normalen Betriebszeiten an einer Schleuse oder Brücke erfolgt.</p> <p>Dies bedeutet üblicherweise eher eine Einschränkung der normalen Betriebszeiten auf Grund von Arbeiten, als eine Verlängerung.</p> <p>Eine Einschränkung der Betriebszeiten einer Schleuse bedeutet normalerweise eine Sperre.</p> <p>Wenn eine Schleuse normalerweise zwischen 06:00 und 20:00 Uhr in Betrieb ist, und die Betriebszeiten nun auf 10:00 bis 14:00 Uhr beschränkt werden, hat das eine Sperre zwischen 06:00 und 10:00 Uhr und eine weitere Sperre zwischen 14:00 und 20:00 zur Folge.</p> <p>Eine Einschränkung der Betriebszeiten einer Brücke bedeutet normalerweise eine "Betriebssperre".</p> |
| <u>Schiffslänge</u> | <p>wenn irgendwo die maximal erlaubte bzw. Mögliche Länge für durchfahrende Schiffe verringert ist.</p> <p>Gewöhnlich kommt dies bei Schleusen vor (halbe Schleusenkammer).</p> |
| <u>Verfügbare Breite</u> | <p>wenn irgendwo eine geringere Breite für durchfahrende Schiffe verfügbar ist.</p> <p>Dies tritt während Arbeiten an Schleusen/Brücken auf.</p> <p>Dieser Betreff wird auch verwendet, wenn die verfügbare Breite des Fahrwassers vermindert ist, auch wenn dies keinen Einfluss auf die maximal verfügbare Breite der Wasserstraße hat.</p> |
| <u>Schiffshöhe</u> | <p>wenn irgendwo nur eine reduzierte maximale Höhe für durchfahrende Schiffe erlaubt ist.</p> |
| <u>Durchfahrtshöhe</u> | <p>Dies gilt auch, wenn die Durchfahrtshöhe z.B. durch Revisionswagen lokal eingeschränkt ist.</p> |
| <u>Schiffstiefgang</u> | <p>wenn irgendwo nur ein reduzierter maximaler Tiefgang für durchfahrende Schiffe erlaubt ist.</p> |
| <u>Verfügbare Tiefe</u> | <p>wenn sich die verfügbare Tiefe ändert. Dies hat keinen direkten Einfluss auf den maximalen Tiefgang.</p> |
| <u>Anlegeverbot</u> | <p>wenn irgendwo an der Wasserstraße das Anlegen nicht gestattet ist.</p> |
| <u>Verkehrszeichen geändert</u> | <p>wenn eine Änderung der Verkehrszeichen für nautische Zwecke auftritt, wie z.B. Bojen, Baken, Lichter, Schifffahrtszeichen usw.</p> |
| <u>Arbeiten</u> | <p>Andere Tätigkeiten auf oder an der Wasserstraße, die nicht unter die aufgezählten Betreffe fallen.</p> |

| | |
|-----------------------------|---|
| <u>Baggerarbeiten</u> | Baggerarbeiten, für die keine der anderen Betreffe gelten. |
| <u>Übungen</u> | Übungen, für die keine der anderen Betreffe gelten. |
| <u>Veranstaltung</u> | Veranstaltungen (Ruderwettbewerbe, Feuerwerke usw.), für die keine der anderen Betreffe gelten. |
| <u>Nachricht</u> | Alle anderen Nachrichten, für die keiner der angeführten standardisierten Betreffe gültig ist. |
| <u>Nachricht aufgehoben</u> | Die Nachricht muss als Versionsnummer der ursprünglichen Nachricht veröffentlicht werden. |

Wenn für eine einzelne Nachricht mehrere Betreffe anwendbar sind, wird die Einschränkung mit den größten Auswirkungen auf die Schifffahrt gewählt.

2.4.2 Erklärung der Eiscodes:

Die Bedeutung der Eiscodes, die in der XML Definition verwendet werden, wird in Anhang A beschrieben.

Die in Spalte 2 des „ice_condition_code“ („Eiszustandscode“) angegebene Dicke gibt nur Informationen über die durchschnittliche Dicke. Die Beschreibung muss für die Auswahl des Codes für eine bestimmte Situation herangezogen werden.

2.4.3 Kodierung von Einschränkungszeiten

Die Zeit der Einschränkung ist durch

- ab (jjjjmmtt)
 - bis (jjjjmmtt)
 - ab (hhmm)
 - bis (hhmm)
 - Intervall
- zu kodieren.

Da die Einschränkungszeit für die Reiseplanung sehr wichtig ist, müssen Einschränkungszeiten gemäß den folgenden Beispielen kodiert werden:

| Einschränkungszeit | ab (jjjjmmtt) | bis (jjjjmmtt) | ab (hhmm) | bis (hhmm) | Intervall |
|--|---------------|----------------|-----------|------------|------------------------|
| 2005-01-01, 07:00 bis 2005-01-31, 20:00 | 20050101 | 20050131 | 0700 | 2000 | Durchgehend (C) |
| 2005-01-01 bis 2005-01-31, jeden Tag von 07:00 bis 20:00 | 20050101 | 20050131 | 0700 | 2000 | Täglich (M) |
| 2005-01-01 bis 2005-01-31, jeden Arbeitstag (Montag bis Freitag) von 07:00 bis 20:00 | 20050101 | 20050131 | 0700 | 2000 | Montag bis Freitag (M) |
| 2005-01-01 bis 2005-01-21, jede Woche von Montag 07:00 bis Freitag 20:00 | 20050103 | 20050107 | 0700 | 2000 | Durchgehend (C) |
| | 20050110 | 20050114 | 0700 | 2000 | Durchgehend (C) |
| | 20050117 | 20050121 | 0700 | 2000 | Durchgehend (C) |
| 2005-01-01 bis 2005-01-31, jeden Tag von 07:00 bis 20:00 mit Ausnahme von 2005-01-06 | 20050101 | 20050131 | 0700 | 2000 | Täglich (M) |
| | 20050106 | 20050106 | | | Mit Ausnahme von (M) |

Anhang C - Beispielhafte Beschreibungen der Umsetzungen des Standards für Nachrichten für die Binnenschifffahrt

C.1 Beispiel für die Präsentation einer Nachricht für die Binnenschifffahrt

Im folgenden Beispiel ist die Textmaske als Normaltext wiedergegeben und die Nachrichteninhalte grau hinterlegt. Nicht verpflichtende Nachrichtenteile stehen in eckigen Klammern.

Nachricht für die Binnenschifffahrt

Es liegt eine neue RIS Nachricht für [den/die/das Wasserstraße Donau in] Österreich in der Originalsprache Deutsch von via-donau vor, die vom BMVIT, Schifffahrtspolizei, [am 10. Juni 2003 um 11:10] verfasst wurde:

Die Wasserstraßen- und verkehrsbezogene Nachricht Nummer 89/00 aus 2003, [herausgegeben von dem/der Strom- und Hafenaufsicht Hainburg] betreffend Baggerarbeiten [auf Grund von Versandung] ist in der Zeit vom 7. Oktober 2003 bis 25. Oktober 2003 [für alle Fahrzeuge in alle Richtungen] gültig.

[Ergänzende Informationen können über internet, www.via-donau.org abgerufen werden.] oder

[Es besteht eine zusätzliche Meldepflicht über UKW Kanal 16.]

Auf der Wasserstraße Donau, Furt Orth, km 1902,000 bis 1902,600 gilt [in der Zeit vom 7.10.2003 bis 25.10.2003 werktags in der Zeit von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr] folgende Beschränkung: verfügbare Tiefe [210 cm bezogen auf RNW] im linken Fahrbahnbereich.

[Für den/die/das Schleuse Greifenstein, km 1950,000 gilt [in der Zeit vom 7. Oktober 2003 bis 25. Oktober 2003 werktags in der Zeit von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr] folgende Beschränkung: Verfügbare Länge 200 cm [bezogen auf Gleichwertigen Wasserstand] im linken Fahrbahnbereich]

Ergänzender Text in Originalsprache: [xxxx]

Wasserstandsbezogene Nachricht

Diese Nachricht gilt für den/die/das Pegel Kienstock [vom 10. Juni 2003 bis 11. Juni 2003].

Alle Werte sind auf den Pegelnullpunkt bezogen.

Der Messwert für den/die/das Wasserspiegel am 10. Juni 2003 um 10:00 Uhr war 197 cm.

[Die Differenz zum letzten Messwert beträgt +15 cm.] [Derzeit sind die Wehre geschlossen] und [es herrscht normales Schifffahrtsregime.]

[Die Vorhersage für den/die/das Wasserspiegel am 11. Juni 2003 um 12:00 Uhr lautet: 205 cm.]

Eisnachricht

Diese Nachricht gilt für den/die/das Wasserstraße Donau [vom 3. Dezember 2003 bis 5. Dezember 2003].

Am 3. Dezember 2003 um 0:00 Uhr gab es [leichtes Treibeis] [Die Schifffahrt ist normal.] [Der Abschnitt ist befahrbar] [und es herrscht keine Beeinträchtigung.]

9. Untersuchungsausschuss (Beschluss 1994-II-21 (II))

RICHTLINIE Nr. 23 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN nach § 1.07 RheinSchUO

Zuordnung des Verwendungszweckes des Motors zur Typgenehmigung und
besondere Verwendungszwecke des Motors
(Motoranwendungen)

(§ 8a.03, § 8a.11 und Anlage J in Verbindung mit § 8a.07, Richtlinie Nr. 16)

Nach § 8a.02 Nr. 3 muss ein Motor, der in ein Fahrzeug oder in Maschinen an Bord eingebaut ist, sofern er eine bestimmte Nennleistung überschreitet und nicht unter einschlägige Vorschriften der EU fällt, eine Typgenehmigung besitzen, mit der bestätigt wird, dass die Vorschriften des Kapitels 8a eingehalten werden.

Die Typgenehmigung ist nach § 8a.03 zu beantragen und von der zuständigen Behörde nach dem Verfahren nach § 8a.04 zu erteilen.

Nach § 8a.07 kann auch eine gleichwertige Typgenehmigung nach der Richtlinie 97/68/EG¹ anerkannt werden.

§ 8a.11 enthält Bestimmungen zur Prüfung der Motoren.

Da Motoren für verschiedene Verwendungszwecke eingesetzt werden können, die sowohl in der RheinSchUO Anlage J als auch in der Richtlinie 97/68/EG an mehreren Stellen zu benennen und gemäß ergänzender Bestimmungen zu prüfen sind, dient die vorliegende Richtlinie als Handreichung für die Umsetzung dieser Bestimmungen. Nachfolgende Tabelle listet die zu berücksichtigenden wesentlichen Vorschriften auf.

| | Fundstellen | |
|-------------------------------------|---|---|
| | RheinSchUO | RL 97/68/EG |
| Ergänzende Prüfbestimmungen | Anlage J Teil I, Nr. 3 und Richtlinie Nr. 16 | Anhang I, Nr.4 |
| Verwendungszweck | Anlage J Teil II, Nr. 0.4 Anlage J Teil III, Nr. 0.4 Anlage J Teil VIII | Anhang II, Nr.0.4 Anhang VII, Nr. 0.4 |
| Zuordnung Nummer der Typgenehmigung | Anlage J Teil IV, Abschnitt 3 | Anhang VIII, Abschnitt 2 in Verbindung mit Anhang III Abschnitt 3.7 |

Die vorliegende Richtlinie zeigt in einem ersten Teil die Zuordnung des Verwendungszweckes des Motors (Motoranwendung) zu den Prüfvorschriften und Testzyklen gemäß Typgenehmigungsverfahren und enthält in einem zweiten Teil Bestimmungen für spezielle Motoranwendungen.

¹ Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 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 (ABl. EG Nr. L 059 vom 27. Februar 1998) zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG vom 21. April 2004 (ABl. EU L 146 vom 30. April 2004, berichtigt ABl. EU L 225 vom 25. Juni 2004)

Teil I

Zuordnung des Verwendungszweckes des Motors (Motoranwendung) zur Typgenehmigung

Die Zuordnung des Verwendungszweckes des Motors (Motoranwendung) zu den Prüfvorschriften und Testzyklen gemäß Typgenehmigungsverfahren ist anhand nachfolgender Tabelle vorzunehmen.

| Motoranwendung | | Rechts- grundlage | Motoren- kategorie | Grenz- wert- stufe | Prüf- | | |
|---|--|--------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|----|
| | | | | | Vorschrift ²⁾ | Zyklus ISO 8178 | |
| Fahrzeughaupt- und Fahrzeughilfsantriebsmotoren mit Propellercharakteristik | I | Richtlinie ¹⁾ | V | IIIA | C ³⁾ | E3 | |
| | | RheinSchUO | - | I, II ⁴⁾ | - | E3 | |
| Fahrzeughauptantriebsmotoren mit konstanter Drehzahl (einschließlich Anlagen mit dieselektrischem Antrieb und Verstellpropeller) | II | Richtlinie | V | IIIA | C ³⁾ | E2 | |
| | | RheinSchUO | - | I, II ⁴⁾ | - | E2 | |
| Hilfs- motoren mit | konstanter Drehzahl | Richtlinie | V | IIIA | B | D2 | |
| | | | H, I, J, K | | | | |
| | | D, E, F, G, | II | | | | |
| | RheinSchUO | - | I, II ⁴⁾ | - | D2 | | |
| | variabler Drehzahl und variabler Last | IV | Richtlinie | V | IIIA | A | C1 |
| | | | | H, I, J, K | IIIB | | |
| L, M, N, P | | | | | | | |
| Q, R | | | IV | | | | |
| RheinSchUO | - | I, II ⁴⁾ | - | C1 | | | |

1) Richtlinie 97/68/EG.

2) Prüfvorschrift der Richtlinie 97/68/EG Anhang III, Abschnitt 3.7.1

3) Die Motoranwendung „Fahrzeughauptantrieb mit konstanter Drehzahl“ oder „Fahrzeugantrieb mit Propellercharakteristik“ muss in der Typgenehmigungsurkunde spezifiziert sein.

4) Die Grenzwerte der Stufe II der RheinSchUO gelten gemäß Beschluss 2003-II-27 ab dem 1. Juli 2007.

Teil II

Bestimmungen für Motoren mit besonderen Verwendungszwecken (Motoranwendungen)

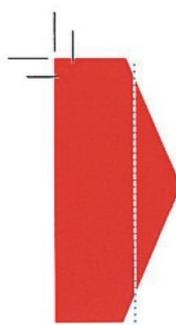
1. Motoren, die im Bordbetrieb für mehr als eine Motoranwendung vorgesehen sind
 - a) Hilfsmotoren, die Maschinen antreiben, die sowohl die Motoranwendung III als auch IV der Tabelle in Teil I dieser Richtlinie voraussetzen, müssen eine Typgenehmigung für jede entsprechende Anwendung gemäß dieser Tabelle besitzen.
 - b) Hauptantriebsmotoren, die zusätzlich Maschinen antreiben, müssen lediglich die für die jeweilige Art des Hauptantriebes notwendige Typgenehmigung gemäß der Tabelle in Teil I dieser Richtlinie besitzen, sofern die Hauptanwendung des Motors der Schiffsantrieb ist. Beträgt der zeitliche Anteil der Nebenanwendung mehr als 30%, muss der Motor neben der Typgenehmigung der Anwendung Hauptantrieb auch eine Typgenehmigung für die Nebenanwendung besitzen.
2. Bugstrahlantriebe
 - a) Direkt oder über Generator mit variabler Drehzahl und Last angetriebene Bugstrahlantriebe, sind den Motoranwendungen I oder IV der Tabelle in Teil I dieser Richtlinie zuzuordnen.
 - b) Bugstrahlantriebe, die über einen Generator mit konstanter Drehzahl angetrieben werden, sind den Motoranwendungen II, III oder IV der Tabelle in Teil I dieser Richtlinie zuzuordnen.
3. Leistungsgeminderte Motoren

Die Motoren müssen mit der in den Typgenehmigungsunterlagen bescheinigten Nennleistung, die auf dem Motor mit der Kennzeichnung nach RheinSchUO Anlage J Teil 1 angegeben sein sollte, installiert sein. Sie müssen aber nicht zwangsläufig Aggregate oder Maschinen derselben Leistungsaufnahme antreiben. Die Leistung darf durch motorexterne Maßnahmen auf die für die Anwendung notwendige Leistung reduziert werden.

10a. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 1996-I-31)

Deutschland beabsichtigt die Rettungsorganisation „Johanniter“ in die Liste der unmittelbar geltenden Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen (Anhang 4a der Richtlinie Nr. 1 an die zuständigen Behörden nach § 1.05 der Verordnung über das Sicherheitspersonal in der Fahrgastschifffahrt) aufzunehmen. Ein Muster ist beigelegt.

| Staat, lfd. Nr. | Rettungsorganisation | Bezeichnung | Muster | Bemerkung |
|-----------------|----------------------|--|--------|--------------------------------|
| D-104 | Die Johanniter | Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr. | 4 | Gültigkeit 3 Jahre (Rückseite) |



Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.

Land: _____ Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebene
Unterweisung in „Sofortmaßnahmen am
Ort: _____ Unfallort“ bzw. in „Erste Hilfe“.

Kreis: _____ Der Teilnehmerbeitrag von
Vorname: _____ Euro wurde entrichtet.
Zuname: _____ Ort: _____ Datum: _____

geb. am: _____ Lehrgangsleitung: _____
hat von _____ bis _____

an einem Lehrgang Erste Hilfe – 8 Dstd. – 12 Dstd.
– bei der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. mit Erfolg
teilgenommen.

Diese Bescheinigung gilt zugleich als Nachweis
für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 2
Straßenverkehrsgesetze und § 19 Abs. 1 und 2

Stempel

DIE JOHANNITER 
Aus Liebe zum Leben

10b. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 1996-I-31)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



RICHTLINIEN

NACH § 1.05 RHEINPATV

AN DIE ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN

Stand: Mai 2006

Anhang 1 zur Richtlinie Nr. 1

**Von den zuständigen Behörden
anerkannte Zeugnisse und anzurechnende Fahrzeit
(§ 2.01 Nr. 3, 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 de tweede graad van het secundair | 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 | Studiegetuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (onderverdeling: Rijn- en Binnenvaart) (matroosmotordrijver) | 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 P. Brousse und 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 |
| | | | | |

Anhang 2 zur Richtlinie Nr. 1

**Durch Befähigungszeugnisse nachgewiesene Fahrzeiten außerhalb des Rheins
(§ 2.06 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 Mitglied der Decksmanschaft |
| CH | 1 | Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsgesetz Kategorie B Fahrgastschiff | Bundesamt für Verkehr Kantonale Schiffahrts- 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 Schiffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter | 150 |
| CH | 3 | Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent | Rheinschiffahrtsdirektion Basel | 720, davon 180 als Matrose |
| D | 1 | Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent | Regierungspräsidium Freiburg | 720, davon 180 als Matrose |
| D | 2 | Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent | Wasser- und Schiffahrtsdirektionen | 720, davon 180 als Matrose |
| D | 3 | Schifferausweis | Wasser- und Schiffahrtsämter | 360 |
| D | 4 | Feuerlöschbootpatent | Wasser- und Schiffahrtsdirektionen | 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 Spécial de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure (Décret ministériel n° 91- 731 du 23.07.1991) - Catégorie CP Convois poussés d'une longueur supérieure à 55 m ou d'une largeur supérieure à 11,40 m et - Catégorie P Bateaux à passagers | Service de la Navigation | 180 180 |
| HU | 1 | Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A) | Verkehrshauptaufsicht | 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 |

Anhang 4 zur Richtlinie Nr. 2

**Ausstellende Behörden
(§ 3.06 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 | Ministerie van Verkeer en Infrastructuur Rijnvaartcommissie | Großes Patent |
| CH | Rheinschiffahrtstriedirektion Basel | Großes, Kleines, Sport- und Behördenpatent |
| D | Wasser- und Schiffahrtstriedirektionen 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
(§ 3.05 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 Hochseeyachten 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 Seeschifffahrt 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 Schifffahrtsdirektion 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 Schifffahrtsdirektion 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 DMYV | 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 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 |
|---------------------|------------|---|---|---|---|
| 10 | F | Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale | Ministère de l'Education Nationale | 3.1; 3.2; 3.3 | 1; 2 und 3.4 |
| 11 | F | Certificat d'Aptitude Professionnelle de Batelier du Rhin | Ministère de l'Education Nationale | 1.1 (teilweise); 2.1 und 3 | 1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2 |
| 12 | F | Certificat de Capacité de Catégorie "P.P." | Service de la Navigation | 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 C RheinPatV, Nr. 1.2)
(§ 3.05 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 |
|---------------|------------------------------------|--|--|---|--|
| B | 1 2 3 4 | Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D | Ministerie van Verkeer en Infrastructuur | Güterbeförderung Güterbeförderung Fahrgastbeförderung Fahrgastbeförderung | § 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 | 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 | § 2.05 (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- schein, 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 | Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>mit</u> Stempelaufdruck „A“ | Service de la Navigation | alle Fahrzeuge | § 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04 |
| F | 2 | Besondere Befähigungsnachweis <u>e mit</u> Stempelaufdruck „A“ | Service de la Navigation | alle Fahrzeuge | § 2.01 (einschl. KVR) und § 2.04 |
| F | 3 | Allgemeiner Befähigungsnachweis <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“ | Service de la Navigation | alle Fahrzeuge | § 2.01 (ohne KVR) und § 2.04 |
| F | 4 | Besondere Befähigungs- nachweise <u>ohne</u> Stempelaufdruck „A“ | Service de la Navigation | alle Fahrzeuge | § 2.01 (ohne KVR) und § 2.04 |
| F | 5 | Certificat de Capacité, catégories C et S | Service de la Navigation | Fahrzeuge bis 15 m Länge | § 1.03 Nr. 4 (ohne KVR) |
| F | 6 | Certificat de Capacité, catégorie P.P. | Service de la Navigation | Sportfahrzeuge über 15 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 8 zur Richtlinie Nr. 2

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 | Ministerie van Verkeer en Infrastructuur | 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 | |
| CH | 2 | Kleines Hochrheinpatent | Rheinschiffahrtsdirektion Basel | |
| CH | 3 | Sportpatent für den Hochrhein | Rheinschiffahrtsdirektion Basel | |
| CH | 4 | Behördenpatent für den Hochrhein | Rheinschiffahrtsdirektion Basel | |
| CH | 5 | 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 | | | |

11. ADNR (Beschluss 2001-II-27 (IV))

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 2/2005

vom 21. Dezember 2005

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der niederländischen Delegation, abweichend von ADNR 9.3.2.11.1 a) die Gleichwertigkeit für die Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 760 m³ für den Bau des Tankmotorschiffes des Typs C „APOLLO“ mit den Abmessungen 135 x 17,50 x 6,11 m, welches für die Reederei „G.C.M. Deen Shipping“, unter Baunummer 0572 der Schiffswerft Breko in Papendrecht gebaut wird, anzuerkennen. Das Schiff wird unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas gebaut.

Das Schiff entspricht, bis auf die oben angeführte Nummer, vollumfänglich den Voraussetzungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für ein Motortankschiff des Typs C. Auf Grund der neuartigen Bauweise des Schiffes, unter Verwendung von Y-Form Profilen an der Außenhaut und eines Nachweises des Germanischen Lloyds, dass diese Konstruktion den Anforderungen des Verfahrens (s. Dok. MD/G (05) 40) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Volumen als laut ADNR (2005) vorgesehen entspricht, darf von den nachstehend aufgeführten Nummer abgewichen werden:

9.3.2.11.1 a) Die Außenhaut ist mit Y-Form Profilen versehen. Dadurch wird das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zu dem Risiko beim Referenzschiff um 26 % verringert.

Damit ist eine Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 760 m³ möglich.

Aus dem anliegenden Bericht der niederländischen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

Weitere Bestandteile^{*)} dieser Empfehlung sind:

| | |
|--|---------------------------------|
| Schelde-Bericht Nr. | FP 2122-CL |
| Germanischer Lloyd Bericht Nr. | 05-121724/Zh-Mack & Nr.2005.182 |
| Generalplan Nr. | 30560-00B |
| Hauptspantzeichnung Nr. | 30560-02K |
| Generalplan Referenzschiff Nr. | 30560-01 |
| Hauptspantzeichnung Referenzschiff Nr. | 30560-02 |

^{*)} Diese umfangreichen Bestandteile sind auf Anfrage beim ZKR-Sekretariat in elektronischer Form erhältlich.

**Bericht der niederländischen Delegation zur
Empfehlung Nr. 2/2005**

Dieser Bericht betrifft das Tankmotorschiff vom Typ C „APOLLO“ mit den Abmessungen 135,00 m x 17,50 m x 6,11 m, dessen Bereich der Ladung unter Verwendung von Y-Form Profilen gebaut wird.

Das Schiff entspricht den Anforderungen des ADNR, mit Ausnahme von 9.3.2.11.1 a).

In 9.3.2.11.1 a) ist festgelegt, dass ein Ladetank einen Inhalt von höchstens 380 m³ haben darf.

Die Berechnung der Energieaufnahme der Außenhaut wurde vom Germanischen Lloyd kontrolliert. Die Konstruktion erfüllt die Forderungen der Schiffbauvorschriften des Bureau Veritas und die des ADNR.

Auf Grund der durchgeführten und in den Berichten von „De Schelde“ und Germanischer Lloyd dargestellten Berechnungen und deren Ergebnisse, erfüllt die neue Konstruktion die Sicherheitsanforderungen, sodass der Inhalt der Ladetanks nach 9.3.2.11.1 a) verdoppelt werden kann.

Dieser rechnerische Nachweis ist durchgeführt von „De Schelde Vlissingen“ nach dem Verfahren (s. Dok. MD/G (05) 40) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Inhalt als laut ADNR (2005) vorgesehen.

Es wird festgestellt, dass

- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Auswirkungen eines Leckschlagens der Ladetanks im Vergleich zum Referenzschiff um einen Faktor 2 vergrößert werden;
- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Wahrscheinlichkeit, dass die Ladetanks leckschlagen, um einen Faktor 2,71 verringert wird;
- das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zu dem Risiko beim Referenzschiff um 26 % verringert wird

und hierdurch die Sicherheit gewährleistet ist, auch wenn der Inhalt der Ladetanks auf 760 m³ vergrößert wird.

—

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 3/2005

vom 21. Dezember 2005

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der niederländischen Delegation, abweichend von ADNR 9.3.1.11.1 a) die Gleichwertigkeit für die Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 900 m³ für den Bau eines Tankmotorschiffes des Typs G mit den Abmessungen 99,90 x 11,45 x 6,50 m, welches für die Reederei „Chemgas“ unter Baunummer 0574 der Schiffswerft Breko in Papendrecht gebaut wird, anzuerkennen. Das Schiff wird unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas gebaut.

Das Schiff entspricht, bis auf die oben angeführte Nummer, vollumfänglich den Voraussetzungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für ein Tankmotorschiff des Typs G. Auf Grund der Berechnungen von TNO und eines Nachweises des Bureau Veritas, dass diese Konstruktion den Anforderungen des Verfahrens (s. Dok. MD/G (05) 40) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Volumen als laut ADNR (2005) vorgesehen entspricht, darf von der nachstehend aufgeführten Nummer abgewichen werden:

9.3.1.11.1 a) Das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zu dem Risiko beim Referenzschiff wird um 82 % verringert.

Damit ist eine Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 900 m³ möglich.

Aus dem anliegenden Bericht der niederländischen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

Weitere Bestandteile^{*)} dieser Empfehlung sind:

TNO Bericht Nr. 2005-CMC-R049 Executive version

Bureau Veritas Bericht Nr. DPO Administration/2005/017743/GID/ECO vom 2. November 2005

Generalplan: Groenendijk/ Soetermeer, General arrangement, 2477-01

Hauptspantzeichnung: Groenendijk/ Soetermeer, Constr. midship cross sections, 2477-02 rev D

Generalplan Referenzschiff: Groenendijk/ Soetermeer, General arrangement model, 2477-01

Hauptspantzeichnung Referenzschiff: Groenendijk/ Soetermeer, Constr. midship TNO model, 2477-02 rev A

^{*)} Diese umfangreichen Bestandteile sind auf Anfrage beim ZKR-Sekretariat in elektronischer Form erhältlich.

**Bericht der niederländischen Delegation zur
Empfehlung Nr. 3/2005**

Dieser Bericht betrifft ein Tankmotorschiff vom Typ G mit den Abmessungen 99,90 x 11,45 x 6,50 m.

Das Schiff entspricht den Anforderungen des ADNR mit Ausnahme von 9.3.1.11.1 a).

In 9.3.1.11.2 ADNR ist die Bauausführung des Schiffskörpers im Bereich der Ladung vorgeschrieben. Der Inhalt der Ladetanks wird, anstelle des in 9.3.1.11.1 a) geforderten Höchstzulässigen Inhalt von 380 m³, auf 900 m³ erhöht. Um dies zu ermöglichen, ist die Konstruktion der Außenhaut so gewählt, dass der rechnerische Nachweis geliefert wird, dass bei einer Anfahrung in der Seite durch ein anderes Schiff die Energieaufnahme so vergrößert wird, dass die Gefährdung, dass die Ladetanks leckschlagen oder die zu den Ladetanks führenden Rohrleitungen abreißen, im Vergleich zu einem Referenztankerschiff mit einem Inhalt der Ladetanks gemäß ADNR 2005 und gebaut nach den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, nicht vergrößert wird.

Dieser rechnerische Nachweis ist durchgeführt von TNO Delft nach dem Verfahren (Dok. MD/G (05) 40) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Inhalt als laut ADNR (2005) vorgesehen.

Die Ergebnisse der Berechnungen werden von Bureau Veritas, unter deren Aufsicht der Bau des Tankmotorschiffes erfolgen wird, überprüft und genehmigt.

Es wird festgestellt, dass

- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Auswirkungen eines Leckschlagens der Ladetanks im Vergleich zum Referenzschiff um einen Faktor 2,37 vergrößert werden;
- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Wahrscheinlichkeit, dass die Ladetanks leckschlagen, um einen Faktor 13,0 verringert wird;
- das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zum Risiko beim Referenzschiff um 82 % verringert wird

und hierdurch die Sicherheit gewährleistet ist, auch wenn der Inhalt der Ladetanks auf 900 m³ vergrößert wird.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 4/2005

vom 21. Dezember 2005

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der deutschen Delegation, abweichend von 9.3.2.0.1 a) und 9.3.2.0.2 ADNR die Gleichwertigkeit für die Verwendung des SPS-Systems anstelle von normalen Stahlelementen für den Bau des Bereichs der Ladung des Tankschiffes vom Typ C „EILTANK 24“, Amtliche Schiffsnummer 4502720, mit den Abmessungen L x B x H: ca. 110,00 m x 11,45 m x 5,30 m anzuerkennen mit folgenden Auflagen:

1. Alle 3 Monate (während der Bauzeit) ist der Arbeitsgruppe MD/G ein Fortschrittsbericht vorzulegen, damit diese die Detailkonstruktion kennen lernen kann.
2. Die der Empfehlung beigefügte Stoffliste des Tankschiffes kann nur mit Stoffen erweitert werden, bei denen die Materialverträglichkeit mit dem SPS-Material der ZKR nachgewiesen wurde, oder die mit den Stoffen, für die eine Materialbeständigkeit zum SPS nachgewiesen wurde, verwandt sind (Stoffe die zur gleichen Stofffamilie gehören).
3. Vor der Indienststellung des Schiffes müssen Inspektions- und Serviceanweisungen aufgestellt werden. Diese Anweisungen sind ein Teil der Klassifizierung des Germanischen Lloyd. Der GL hat vorab die Inspektions- und Serviceintervalle der Arbeitsgruppe MD/G bekannt zu geben und sie über die Ergebnisse der Besichtigungen zu unterrichten.

Das Schiff entspricht, bis auf die oben angeführten Nummern, vollumfänglich den Voraussetzungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für ein Motortankschiff des Typs C. Auf Grund der neuartigen Bauweise des Schiffes, unter Verwendung von Sandwich-Panelen (Sandwich-Plate-System – SPS), bei denen zwischen zwei Stahlplatten ein Polyurethankern eingeschlossen ist, mit den im Type Approval Certificate definierten Eigenschaften, darf von den Materialforderungen in den nachstehend aufgeführten Nummern abgewichen werden:

- 9.3.2.0.1 a) Der Schiffskörper und die Ladetanks sind ganz oder teilweise aus SPS-Panelen gebaut.
- 9.3.2.0.2 Die Verwendung des Kunststoffes Polyurethan als Bestandteil der SPS-Panele im Bereich der Ladung ist zulässig.
Bei der Stoffliste gemäß 7.2.2.8.3 ADNR wird die Materialverträglichkeit des Kernmaterials berücksichtigt.

Aus dem anliegenden Bericht der deutschen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

Weitere Bestandteile dieser Empfehlung sind:

1. Bericht der deutschen Delegation und Konstruktionsbericht: Dok. MD/G (05) 18
2. Stoffliste des Tankschiffes

1. Bericht der deutschen Delegation zur Empfehlung Nr. 4/2005

Dieser Bericht betrifft ein Tankschiff vom Typ C mit den Abmessungen 110,00 m x 11,45 m x 5,30 m, dessen Ladungsbereich unter Verwendung der SPS Technologie gebaut wird.

Die SPS Außenhaut und Ladetanks erfüllen alle relevanten Forderungen des ADNR, mit Ausnahme der folgenden:

In Nummer 9.3.2.0.1 a) ADNR ist festgelegt, dass der Schiffskörper und die Ladetanks aus Schiffbaustahl oder aus einem anderen mindestens gleichwertigem Metall gebaut sein müssen.

In 9.3.2.0.2 ADNR ist festgelegt, dass die Verwendung von Kunststoffen im Bereich der Ladung verboten ist.

Die Konstruktion der SPS - Ladetanksektion wurde durch den Germanischen Lloyd (GL) vorgegeben. Die Struktur der Detailkonstruktion erfüllt die Forderungen der Schiffbauvorschriften des GL und die des ADNR.

Auf Grund der durchgeführten und im Bericht „Hochleistungs - Chemikaliertanker des Typs C für den Betrieb auf dem Rhein – Konstruktionsbericht“ dargestellten Versuche und deren Ergebnisse, ist die deutsche Delegation davon überzeugt, dass die SPS Technologie die Forderungen aus 9.3.2.0.1 a) und 9.3.2.0.2 ADNR in gleichwertiger Weise erfüllt. Der Polyurethankern ist komplett von den Stahlplatten und den stählernen Umfassungsbalken eingeschlossen. Er kommt nicht mit der Ladung in Berührung. Durch chemische Tests, die mit dem Polyurethankernmaterial durchgeführt wurden, wurde nachgewiesen, dass er die Anforderungen aus 9.3.2.0.1 b) ADNR erfüllt. Im Vergleich zu einer herkömmlichen Stahlkonstruktion bietet SPS eine erhöhte Sicherheit im Brandfall.

Der Bericht „Hochleistungs - Chemikaliertanker des Typs C für den Betrieb auf dem Rhein – Konstruktionsbericht“ beschreibt die FE-Berechnungen, verbunden mit der Herstellung struktureller Gleichwertigkeit. Er fasst die relevanten Werkstoffeigenschaften zusammen und enthält den vorläufigen SPS Hauptspant sowie detaillierte Zeichnungen über Verbindungen des Tankers Typ C.

Der Germanische Lloyd hat die SPS Konstruktion am 16. März 2005 vorläufig genehmigt. Die Genehmigung erfolgte auch auf Grundlage umfangreicher grundlegender Tests bezüglich des Materialverhaltens und der Ermüdungsfestigkeit von SPS und dem Kernmaterial, sowie Tests die Extrembelastungen wie Feuer, Kollision und Auflaufen und die Belastung durch herabfallende Felsbrocken (Falltest) simulieren.

Konstruktionsbericht: siehe Dok. MD/G (05) 18.

2. Zugelassene Ladegüter für das TYP-C-Schiff EILTANK 24

| UN-Nr./ Stoff-Nr. | Stoffbezeichnung gemäß ADN | Klasse | Klass. Code | VG | Gefahren | Schiffs- Typ |
|----------------------|---|--------|----------------|-----|----------|-----------------|
| 1114 | BENZEN | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1120 | BUTANOLE (n-BUTYLALKOHOL) | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1145 | CYCLOHEXAN | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1170 | ETHANOL, LÖSUNG | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1175 | ETHYLBENZEN | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1202 | DIESELKRAFTSTOFF oder GASÖL oder HEIZÖL (LEICHT) | 3 | F 1 | III | 3 | N 4 2 |
| 1203 | BENZIN oder OTTOKRAFTSTOFF | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1203 | BENZIN oder OTTOKRAFTSTOFF, MIT MEHR ALS 10% BENZEN 60 °C < SIEDEPUNKT ≤ 85 °C | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1203 | BENZIN oder OTTOKRAFTSTOFF, MIT MEHR ALS 10% BENZEN 85 °C < SIEDEPUNKT ≤ 115 °C | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1203 | BENZIN oder OTTOKRAFTSTOFF, MIT MEHR ALS 10% BENZEN SIEDEPUNKT >115 °C | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1206 | HEPTANE (n-HEPTAN) | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1208 | HEXANE (n-HEXAN) | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1212 | ISOBUTANOL oder ISOBUTYLALKOHOL | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1219 | ISOPROPANOL oder ISOPROPYLALKOHOL | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1223 | KEROSINE | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1230 | METHANOL | 3 | FT1 | II | 3, 6.1 | N 2 2 |
| 1268 | ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. pD50 ≤ 110 kPa | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1268 | ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1268 | ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1268 | ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10% BENZEN 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1268 | ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |

| UN-Nr./ Stoff-Nr. | Stoffbezeichnung gemäß ADNR | Klasse | Klass. Code | VG | Gefahren | Schiffs- Typ |
|----------------------|--|--------|----------------|-----|----------|-----------------|
| 1268 | ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1294 | TOLUEN | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1307 | XYLENE (o-XYLEN) | 3 | F1 | II | 3 | N 3 2 |
| 1307 | XYLENE (p-XYLEN) | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1863 | DÜSENKRAFTSTOFF 110 kPa < pD50 ≤ 175 kPa | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1863 | DÜSENKRAFTSTOFF | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1863 | DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN pD50 ≤ 110 kPa 60 °C < SIEDEPUNKT ≤ 85 °C | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1863 | DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN pD50 ≤ 110 kPa 85 °C < SIEDEPUNKT ≤ 115 °C | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1863 | DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN pD50 ≤ 110 kPa SIEDEPUNKT > 115 °C | 3 | F1 | II | 3 | C 2 2 |
| 1915 | CYCLOHEXANON | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1986 | ALKOHOLE, ENTZÜNDBAR, GIFTIG, N.A.G. | 3 | FT1 | II | 3+6.1 | C 2 2 |
| 1987 | ALKOHOLE, ENTZÜNDBAR, N.A.G. (CYCLOHEXANOL) | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1987 | ALKOHOLE, ENTZÜNDBAR, N.A.G. | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 1993 | ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1993 | ENTZÜNDBARER, FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (CYCLOHEXANON-CYCLOHEXANOL-GEMISCH) | 3 | F1 | III | 3 | N 3 2 |
| 1993 | ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN, N.A.G. | 3 | F1 | III | 3 | C 2 2 |
| 2055 | STYREN, MONOMER, STABILISIERT | 3 | F1 | III | 3, inst. | N 3 2 |
| 2398 | METHYL-tert-BUTYLETHER | 3 | F1 | II | 3 | N 2 2 |
| 3082 | UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FLÜSSIG, N.A.G. | 9 | M6 | III | 9 | N 4 3 |
| 3295 | KOHLLENWASSERSTOFFE FLÜSSIG, N.A.G. | 3 | F1 | I | 3 | N 2 2 |
| 3295 | KOHLLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG MIT MEHR ALS 10% BENZEN, N.A.G. | 3 | F1 | I | 3 | C 2 2 |
| 9003 | STOFFE MIT EINEM FLAMMPUNKT ÜBER 60 °C UND HÖCHSTENS 100 °C, N.A.G. | 9 | - | - | - | N 4 2 |

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 5/2005

vom 21. Dezember 2005

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß ADNR 1.5.1.3 auszusprechen,

genehmigt den Antrag der deutschen Delegation abweichend von ADNR 9.3.2.14.2 (Stand 1.1.2005) die Berechnung zur Stabilität (Intakt) für das Tankmotorschiff Typ C „JANA“, Amtliche Schiffsnummer 2326684, nach den Bedingungen des ADNR-Änderungsantrags Nr. 492 durchzuführen:

„Für Schiffe mit Tankbreiten von mehr als $0,70 \cdot B$ sind folgende Stabilitätsanforderungen nachzuweisen:

- a) Innerhalb des positiven Bereiches der Hebelarmkurve bis zum Eintauchen der ersten nicht wetterdicht verschlossenen Öffnung, muss ein aufrichtender Hebelarm (GZ) von mindestens 0,10 m vorhanden sein.
- b) Die Fläche des positiven Bereichs der Hebelarmkurve bis zum Eintauchen der ersten nicht wetterdicht verschlossenen Öffnung, jedoch vor einem Neigungswinkel $\leq 27^\circ$ darf $0,024 \text{ m} \cdot \text{rad}$ nicht unterschreiten.
- c) Die metazentrische Höhe (MG) muss mindestens 0,10 m betragen.

Diese Anforderungen müssen eingehalten werden unter Berücksichtigung des Einflusses aller freien Flüssigkeitsoberflächen in Tanks für alle Stadien des Be- und Entladens."

Aus dem anliegenden Bericht der deutschen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

**Bericht der deutschen Delegation zur
Empfehlung Nr. 5/2005**

Dieser Bericht betrifft ein Tankmotorschiff vom Typ C, Doppelhülle, integrale Ladetanks, Öffnungsdruck Hochgeschwindigkeitsventil/Sicherheitsventil $p = 50 \text{ kPa}$, zugelassene Dichte $1,0 \text{ t/m}^3$.

Mit dem ADNR-Änderungsantrag Nr. 492 werden die Anforderungen an die Intaktstabilität von Tankschiffen der Typen C und N für Tankbreiten von mehr als $0,70 \cdot B$ geändert.

Der ADNR-Änderungsantrag wurde im September 2004 in der Arbeitsgruppe MD/G behandelt und mit der Übergangsvorschrift „N.E.U.“ angenommen. Damit können die Änderungen der ADNR-Unterabschnitte 9.3.2.14.2 und 9.3.3.14 zum 1.1.2007 wirksam werden.

Für das TMS „JANA“ wurde von der Firma International Naval Engineering Consultants B. V. (INEC) ein Leckstabilitätsnachweis erstellt. Der Nachweis wurde am 1.11.2004 ausgestellt. Die anschließende Prüfung erfolgte durch die Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register EMEA. Die Prüfung wurde am 11.10.2005 abgeschlossen. Laut Prüfbericht des Lloyd's Register erfüllt das Fahrzeug alle Stabilitätsanforderungen der ADNR-Unterabschnitte 9.3.2.13, 9.3.2.14 und 9.3.2.15 in der derzeit gültigen Fassung mit Ausnahme des ADNR-Unterabschnitts 9.3.2.14.2. Lloyd's Register bestätigt weiterhin, dass die ab dem 1.1.2007 geltenden Anforderungen des ADNR-Unterabschnitts 9.3.2.14.2 eingehalten werden.

Lloyd's Register beantragt die Anerkennung einer Gleichwertigkeit für das TMS „JANA“ gemäß ADNR 1.5.1.3, um die geänderten Anforderungen zur Berechnung der Intaktstabilität für den genannten Neubau vor dem 1.1.2007 anwenden zu können.

—

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 1/2006

vom 8. März 2006

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der niederländischen Delegation, abweichend von ADNR 9.3.1.11.1 a) die Gleichwertigkeit für die Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 429 m³ für den Bau eines Tankmotorschiffes des Typs G ID 46963 mit den Abmessungen 106,45 x 11,37 x 5,65 m, welches für die Reederei „Chemgas“ unter Baunummer 242 der Schiffswerft De Kaap in Meppel gebaut wird, anzuerkennen. Das Schiff wird unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas gebaut.

Das Schiff entspricht, bis auf die oben angeführte Nummer, vollumfänglich den Voraussetzungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für ein Tankmotorschiff des Typs G. Auf Grund der Berechnungen von TNO und eines Nachweises des Bureau Veritas, dass diese Konstruktion den Anforderungen des Verfahrens (s. Dok. MD/G (06) 8) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Volumen als laut ADNR (2005) vorgesehen entspricht, darf von der nachstehend aufgeführten Nummer abgewichen werden:

9.3.1.11.1 a) Das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zu dem Risiko beim Referenzschiff wird um 29 % verringert.

Damit ist eine Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 429 m³ möglich.

Aus dem anliegenden Bericht der niederländischen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

Weiterer Bestandteile^{*)} dieser Empfehlung sind:

TNO Bericht Nr. 2005-CMC-R077 Executive version

Bureau Veritas Bericht Nr. 0902 R

Generalplan Groenendijk & Soetermeer – Chemgas General arrangement, dr. nr. 2489-01, rev B, date 23-09-05

Hauptspantzeichnung Scheepswerf De Kaap–Chemgas midship section, dr.nr. 2489-02, rev. A, date 12-10-05, Chemgas midship long. sections, dr. nr. 242-07, rev F, date 13-10-05

Tank, Siemerink B.V., General arrangement, Liquefied pressured gas tanks, dr. nr. GT 5664-1, nov. 2005

Generalplan Referenzschiff

Hauptspantzeichnung Referenzschiff Annmar Engineering – midship section – gastanker, date 14/12/05, *midship section (long. sections) – gastanker, date 14/12/05*

^{*)} Diese umfangreichen Bestandteile sind auf Anfrage beim ZKR-Sekretariat in elektronischer Form erhältlich.

**Bericht der niederländischen Delegation zur
Empfehlung Nr. 1/2006**

Dieser Bericht betrifft ein Tankmotorschiff vom Typ G mit den Abmessungen 106,45 x 11,37 x 5,65 m.

Das Schiff entspricht den Anforderungen des ADNR mit Ausnahme von 9.3.1.11.1 a).

In 9.3.1.11.2 ADNR ist die Bauausführung des Schiffskörpers im Bereich der Ladung vorgeschrieben. Der Inhalt der Ladetanks wird, anstelle des in 9.3.1.11.1 a) geforderten höchstzulässigen Inhalt von 380 m³ auf 429 m³ erhöht. Um dies zu ermöglichen, ist die Konstruktion der Außenhaut so gewählt, dass der rechnerische Nachweis geliefert wird, dass bei einer Anfarung in der Seite durch ein anderes Schiff die Energieaufnahme so vergrößert wird, dass die Gefährdung, dass die Ladetanks leckschlagen oder die zu den Ladetanks führenden Rohrleitungen abreißen, im Vergleich zu einem Referenztankerschiff mit einem Inhalt der Ladetanks gemäß ADNR 2005 und gebaut nach den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, nicht vergrößert wird.

Dieser rechnerische Nachweis ist durchgeführt von TNO Delft nach dem Verfahren (Dok. MD/G (06) 8) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Inhalt als laut ADNR (2005) vorgesehen.

Die Ergebnisse der Berechnungen werden von Bureau Veritas, unter deren Aufsicht der Bau des Tankmotorschiffes erfolgen wird, überprüft und genehmigt.

Es wird festgestellt, dass

- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Auswirkungen eines Leckschlagens der Ladetanks im Vergleich zum Referenzschiff um einen Faktor 1,13 vergrößert werden;
- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Wahrscheinlichkeit, dass die Ladetanks leckschlagen, um einen Faktor 1,6 verringert wird;
- das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zum Risiko beim Referenzschiff um 29 % verringert wird

und hierdurch die Sicherheit gewährleistet ist, auch wenn der Inhalt der Ladetanks auf 429 m³ vergrößert wird.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNG ADNR Nr. 2/2006

vom 8. März 2006

Die Arbeitsgruppe „gefährliche Güter“, aufgrund des Beschlusses 2001-II-27 (IV), durch den sie durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ermächtigt worden ist, Empfehlungen gemäß 1.5.1.3 ADNR auszusprechen,

genehmigt den Antrag der niederländischen Delegation, abweichend von ADNR 9.3.1.11.1 a) die Gleichwertigkeit für die Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 429 m³ für den Bau eines Tankmotorschiffes des Typs G ID 48251 mit den Abmessungen 106,45 x 11,37 x 5,65 m, welches für die Reederei „Chemgas“ unter Baunummer 243 der Schiffswerft De Kaap in Meppel gebaut wird, anzuerkennen. Das Schiff wird unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas gebaut.

Das Schiff entspricht, bis auf die oben angeführte Nummer, vollumfänglich den Voraussetzungen für die Erteilung eines Zulassungszeugnisses für ein Tankmotorschiff des Typs G. Auf Grund der Berechnungen von TNO und eines Nachweises des Bureau Veritas, dass diese Konstruktion den Anforderungen des Verfahrens (s. Dok. MD/G (06) 8) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Volumen als laut ADNR (2005) vorgesehen entspricht, darf von der nachstehend aufgeführten Nummer abgewichen werden:

9.3.1.11.1 a) Das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zu dem Risiko beim Referenzschiff wird um 29 % verringert.

Damit ist eine Vergrößerung des Inhalts der Ladetanks auf 429 m³ möglich.

Aus dem anliegenden Bericht der niederländischen Delegation geht hervor, dass die Sicherheit gewährleistet ist und dass das Schiff den zutreffenden Bedingungen des ADNR entspricht.

Weitere Bestandteile^{*)} dieser Empfehlung sind:

TNO Bericht Nr. 2005-CMC-R077 Executive version

Bureau Veritas Bericht Nr. 0902 R

Generalplan Groenendijk & Soetermeer – Chemgas General arrangement, dr. nr. 2489-01, rev B, date 23-09-05

Hauptspantzeichnung Scheepswerf De Kaap–Chemgas midship section, dr.nr. 2489-02, rev. A, date 12-10-05, Chemgas midship long. sections, dr. nr. 242-07, rev F, date 13-10-05

Tank, Siemerink B.V., General arrangement, Liquefied pressured gas tanks, dr. nr. GT 5664-1, nov. 2005

Generalplan Referenzschiff

Hauptspantzeichnung Referenzschiff Anmar Engineering – midship section – gastanker, date 14/12/05, *midship section (long. sections) – gastanker, date 14/12/05*

^{*)} Diese umfangreichen Bestandteile sind auf Anfrage beim ZKR-Sekretariat in elektronischer Form erhältlich.

Bericht der niederländischen Delegation zur Empfehlung Nr. 2/2006

Dieser Bericht betrifft ein Tankmotorschiff vom Typ G mit den Abmessungen 106,45 x 11,37 x 5,65 m.

Das Schiff entspricht den Anforderungen des ADNR mit Ausnahme von 9.3.1.11.1 a).

In 9.3.1.11.2 ADNR ist die Bauausführung des Schiffskörpers im Bereich der Ladung vorgeschrieben. Der Inhalt der Ladetanks wird, anstelle des in 9.3.1.11.1 a) geforderten höchstzulässigen Inhalt von 380 m³ auf 429 m³ erhöht. Um dies zu ermöglichen, ist die Konstruktion der Außenhaut so gewählt, dass der rechnerische Nachweis geliefert wird, dass bei einer Anfahrung in der Seite durch ein anderes Schiff die Energieaufnahme so vergrößert wird, dass die Gefährdung, dass die Ladetanks leckschlagen oder die zu den Ladetanks führenden Rohrleitungen abreißen, im Vergleich zu einem Referenztankerschiff mit einem Inhalt der Ladetanks gemäß ADNR 2005 und gebaut nach den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, nicht vergrößert wird.

Dieser rechnerische Nachweis ist durchgeführt von TNO Delft nach dem Verfahren (Dok. MD/G (06) 8) zur Genehmigung von Ladetanks mit einem größeren Inhalt als laut ADNR (2005) vorgesehen.

Die Ergebnisse der Berechnungen werden von Bureau Veritas, unter deren Aufsicht der Bau des Tankmotorschiffes erfolgen wird, überprüft und genehmigt.

Es wird festgestellt, dass

- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Auswirkungen eines Leckschlagens der Ladetanks im Vergleich zum Referenzschiff um einen Faktor 1,13 vergrößert werden;
- die Berechnungen nachgewiesen haben, dass die Wahrscheinlichkeit, dass die Ladetanks leckschlagen, um einen Faktor 1,6 verringert wird;
- das Risiko beim neuen Entwurf im Vergleich zum Risiko beim Referenzschiff um 29 % verringert wird

und hierdurch die Sicherheit gewährleistet ist, auch wenn der Inhalt der Ladetanks auf 429 m³ vergrößert wird.
