

ZENTRAL-
KOMMISSION
FÜR DIE
RHEINSCHIFF-
FAHRT



HERBSTSITZUNG 2006

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2006 - II)

Straßburg, den 23. November 2006

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (06) 2 – Endg.

HERBSTSITZUNG 2006

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2006-II)

Straßburg, den 23. November 2006

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1: Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2: Umsetzung der Basler Erklärung	1
Protokoll 3: Beziehungen zur Europäischen Kommission	1
Protokoll 4: Annahme der geänderten Verfahrensordnung	1
Protokoll 5: Nominierung des Gerichtskanzlers	23
Protokoll 6: Gerichtskanzler der Berufungskammer	23
Protokoll 7: Revision der CLNI	23
Protokoll 8: Auswirkungen des Athener Übereinkommens über das Binnenschiff-fahrtsrecht	23
Protokoll 9: Kennzeichnung der Schiffe und Definition eines europäischen Binnenschiffsregisters	24
Protokoll 10: Sicherheitsmaßnahmen gegen Terroranschlägen	24
Protokoll 11: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt	24
III. Wirtschaftsfragen	
Protokoll 12: Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt	24
Protokoll 13: Wirtschaftskongress 2007 in Basel	34
IV. Fragen in Verbindung mit Infrastruktur, Umweltschutzes und Abfall-beseitigung	
Protokoll 14: Kooperation mit den Schutzkommissionen für Rhein und Donau	34
Protokoll 15: Umsetzung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt	34

V. Fragen betreffend die Schifferpatente und Besatzungsfragen

Protokoll 16: Gültigkeit der Gemeinschaftsschiffsführerzeugnisse vom Typ B auf der Strecke Basel-Iffezheim	34
Protokoll 17: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 der Rheinpatentverordnung (§ 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2)	36
Protokoll 18: Definitive Änderungen der Rheinpatentverordnung (§ 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2)	36
Protokoll 19: Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	41
Protokoll 20: Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	41

VI. Fragen in Verbindung mit Schifffahrtsregeln

Protokoll 21: Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 und 14.13)	42
Protokoll 22: Standard System zur Elektronischen Darstellung von Binnenschiff-fahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS Standard) - Edition 2.0	49
Protokoll 23: Erweiterung des Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt (2003-I-23)	51

VII. Fragen in Verbindung mit technischen Vorschriften für Schiffe

Protokoll 24: Untersuchungsordnung - Verlängerung von Anordnungen vorüber-gehender Art gemäß § 1.06 (§§ 1.02 Nr. 3, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	52
Protokoll 25: Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B)	53
Protokoll 26: Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Ände-rung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorüber-gehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L)	72

	Seite
Protokoll 27: Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	80
Protokoll 28: ADNR.....	109
Protokoll 29: Technische Fragen der Wasserstraße Rhein	109
Protokoll 30: Kenntnismnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten sowie von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden	109

VIII. Verwaltungs- und Finanzfragen

Protokoll 31: Billigung der Rechnungslegung des Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2005.....	110
Protokoll 32: Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2005	110

IV. Verschiedenes

Protokoll 33: Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	110
Protokoll 34: Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden, auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	111
Protokoll 35: Pressemitteilung	111
Protokoll 36: Zeitpunkt der nächsten Sitzung	111



CC/R (06) 2 – Endg.
23. November 2006

fr/de/nl

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2006 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Zusammensetzung der Zentralkommission Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Umsetzung der Basler Erklärung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Beziehungen zur Europäischen Kommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Annahme der geänderten Verfahrensordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,

gemäß Artikel 45ter der geänderten Mannheimer Akte

ändert die mit Beschluss 1969-IV-7 verabschiedete Verfahrensordnung der Berufungskammer wie in der Anlage dieses Beschlusses wiedergegeben.

Anlage: Die drei Sprachfassungen, die unterschiedliche Änderungen enthalten, sind beigefügt.

Anlage

Verfahrensordnung der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (vom 23. November 2006)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt stellt gestützt auf Artikel 45^{ter} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 folgende Verfahrensordnung für die Berufungskammer auf¹ :

I. Allgemeine Vorschriften

1. Organisation der Berufungskammer

Artikel 1

Die Kammer setzt sich zusammen aus den von der Zentralkommission ernannten Richtern und stellvertretenden Richtern. Die stellvertretenden Richter nehmen an den Sitzungen der Kammer nur teil, wenn der Richter, den sie vertreten, verhindert ist, abgelehnt wird oder seine Stelle unbesetzt ist.

Artikel 2

Die Kammer wählt gemäß Artikel 45^{bis} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte ihren Vorsitzenden sowie ihren stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende wird tätig, wenn der Vorsitzende verhindert ist, abgelehnt wird oder seine Stelle unbesetzt ist.

Bei der Wahl des Vorsitzenden oder des stellvertretenden Vorsitzenden ist der Richter gewählt, der die Mehrheit der abgegebenen Stimmen erhält, wobei mindestens drei Richter oder stellvertretende Richter anwesend sein müssen. Bei Stimmgleichheit gilt von den Richtern, die gleiche Stimmenzahlen erhielten, der an Lebensjahren älteste als gewählt.

Sind der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende verhindert, werden beide abgelehnt oder sind beide Stellen unbesetzt, so führt der an Dienstalter in der Kammer älteste Richter, bei gleichem Dienstalter der an Lebensjahren älteste Richter den Vorsitz.

Artikel 3

Wenn ein Richter gemäß Art. 45^{bis} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte in einer Sache nicht tätig werden kann, da er über sie bereits in einer anderen Eigenschaft zu befinden hatte, oder wenn er sich selbst für befangen hält, so teilt er dies dem Vorsitzenden mit. Hält der Vorsitzende die Selbstablehnung nicht für begründet, so führt er die Entscheidung der Kammer herbei.

Besteht außer in den Fällen des Absatzes 1 Anlass zu der Annahme, dass ein Richter befangen sei, so beschließt die Kammer von Amts wegen oder auf Antrag eines am Verfahren Beteiligten über den Austritt dieses Richters.

Der betreffende Richter wirkt sodann bei der Behandlung und Entscheidung der Kammer nicht mit.

¹ Genehmigungsbeschluss der Zentralkommission vom 23. November 2006.

Der Gerichtskanzler teilt den am Verfahren Beteiligten die Besetzung der mit der Sache befassten Kammer mit.

Der Ablehnungsantrag eines am Verfahren Beteiligten muss mit Gründen innerhalb einer Frist von drei Wochen seit dem Erhalt der Mitteilung gemäß Absatz 4 schriftlich eingereicht werden. Ablehnungsanträge aus Gründen, die erst später bekannt werden, müssen unverzüglich gestellt werden.

Artikel 4

Die Zentralkommission ernennt nach Anhörung der Kammer den Gerichtskanzler.

Ist dieser verhindert oder ist seine Stelle unbesetzt, so bezeichnet der Vorsitzende im Einvernehmen mit dem Generalsekretär der Zentralkommission einen Bediensteten des Sekretariats, der vorübergehend die Aufgaben des Gerichtskanzlers zu erfüllen hat.

Artikel 5

Der Gerichtskanzler leitet die Gerichtskanzlei und verfügt zu diesem Zwecke über das Sekretariat der Zentralkommission.

Er steht der Kammer, dem Vorsitzenden und den übrigen Richtern bei allen Amtshandlungen zur Seite und trifft die notwendigen organisatorischen Maßnahmen. Er stellt sicher, dass die Anordnungen des Vorsitzenden und der Kammer ausgeführt werden. Er kann mit den Gerichten erster Instanz und den Behörden der Vertragsstaaten bei der Erfüllung seiner Aufgaben unmittelbar verkehren.

Artikel 6

Der Gerichtskanzler nimmt alle bei der Kammer eingehenden Schriftstücke entgegen; er sorgt für die Vorladungen und Zustellungen.

Er führt das Register der eingehenden Berufungen, legt die Unterlagen der Kammer vor und veranlasst die erforderlichen Übersetzungen.

Der Gerichtskanzler ist bei allen Sitzungen der Kammer zugegen. Er führt das Protokoll, das er zusammen mit dem Vorsitzenden unterschreibt.

Er verwaltet das Archiv und verwahrt das Siegel der Berufungskammer.

Artikel 7

Der Gerichtskanzler sorgt für die gebührende Veröffentlichung der Urteile der Kammer. Er kann den Mitgliedern der Zentralkommission, den Gerichten der Vertragsstaaten und geeigneten Personen für wissenschaftliche Zwecke Abschriften zur Verfügung stellen.

Er unterrichtet die Zentralkommission über die Tätigkeit der Berufungskammer.

Artikel 8

Die Kammer kann dem Gerichtskanzler Weisungen für seine Amtstätigkeit erteilen.

2. Beschlussfassung der Kammer

Artikel 9

Die Kammer kann nur gültig beraten und entscheiden, wenn mindestens drei Richter oder Stellvertreter anwesend sind.

Stellt sich nach Einberufung der Kammer heraus, dass die Zahl von drei Richtern oder Stellvertretern nicht erreicht wird, so vertagt der Vorsitzende die Sitzung bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kammer beschlussfähig ist.

Die Kammer fasst ihre Beschlüsse und fällt ihre Urteile mit der Mehrheit der Stimmen. In Zivilsachen gibt bei Stimmengleichheit die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

In Strafsachen ist für jede dem Beschuldigten nachteilige Entscheidung, welche die Schuldfrage und die Bemessung der Strafe betrifft, eine Mehrheit der Stimmen erforderlich.

3. Amtssprachen und Tagungsort

Artikel 10

Die Amtssprachen der Kammer sind Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch.

Die Richter, die am Verfahren Beteiligten, ihre Anwälte oder Vertreter gebrauchen eine der Amtssprachen nach ihrer Wahl. Bei Bedarf werden Übersetzer und Dolmetscher hinzugezogen.

Die Urteile werden in der Sprache des Gerichts erster Instanz abgefasst. Der Gerichtskanzler sorgt je nach Bedarf für Übersetzungen in die anderen Amtssprachen.

Artikel 11

Die Kammer tagt in der Regel am Sitz der Zentralkommission. Sie kann, wenn sie dies für zweckmäßig hält, auch an einem anderen Ort im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates zusammentreten.

II. Von den Parteien und den Zustellungen

Artikel 12

In Strafsachen hat der öffentliche Ankläger die Stellung einer Partei.

Artikel 13

Ein Dritter kann sich im Berufungsverfahren am Rechtsstreit beteiligen, wenn ihm bereits im Verfahren des ersten Rechtszuges dieses Recht zustand und wenn er davon Gebrauch gemacht hat. Seine Rechtsstellung und die Wirkungen seiner Beteiligung richten sich nach dem Recht des Gerichts erster Instanz.

Artikel 14

Die Parteien können ihre Rechte selbst wahrnehmen oder sich durch einen Rechtsanwalt, der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, oder durch eine andere mit schriftlicher Vollmacht ausgewiesene Person unterstützen oder vertreten lassen.

In Zivilsachen müssen sich jedoch die Parteien durch einen Rechtsanwalt der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, vertreten lassen, sofern beim Gericht des ersten Rechtszuges Anwaltszwang bestand. Diese Vorschrift findet auf eine Beweisaufnahme keine Anwendung.

In Zivilsachen ist in jedem Falle nur ein Rechtsanwalt, der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, zum Vortrag in der mündlichen Verhandlung zugelassen.

Artikel 15

Die Vorladungen und Mitteilungen an die am Verfahren Beteiligten oder ihre Vertreter erfolgen durch Einschreibebriefe mit Empfangsbescheinigung. Sie können auch durch Vermittlung des Gerichts erster Instanz nach den für diese geltenden Vorschriften vorgenommen werden.

Artikel 16

Die vollstreckbaren Urteile der Kammer werden den am Verfahren Beteiligten über das Gericht erster Instanz zugestellt. Sie erhalten außerdem vom Gerichtskanzler eine Abschrift der Urteile.

III. Durchführung des Verfahrens

1. Verfahrensleitung und vorbereitende Maßnahmen

Artikel 17

Der Vorsitzende leitet das Verfahren, bezeichnet den Berichterstatter und trifft die zur Vorbereitung der Entscheidungen notwendigen Anordnungen.²

² Absatz 2 und Absatz 3 von Artikel 17 sind verfallen.

Artikel 18

Der Berichterstatter prüft die Zuständigkeit der Kammer und die Zulässigkeit der Berufung.

Ist eine dieser Voraussetzungen offensichtlich nicht gegeben, so kann die Kammer auf Vorschlag des Berichterstatters durch einstimmigen Beschluss im schriftlichen Verfahren die Berufung als unzulässig verwerfen und die Unzuständigkeit der Kammer feststellen oder gegebenenfalls gemäß Art. 37^{bis} der Revidierten Rheinschiffahrtsakte verfahren.

Artikel 19

Der Vorsitzende kann das Gericht erster Instanz oder ein anderes örtlich zuständiges Gericht eines Vertragsstaates ersuchen, nach den am Orte geltenden Verfahrensvorschriften Beweiserhebungen durchzuführen. Er kann den Berichterstatter oder einen anderen von ihm bezeichneten Richter zur Teilnahme an den Beweiserhebungen abordnen.

Beweiserhebungen können auch von der Kammer durchgeführt werden.

Die am Verfahren Beteiligten haben das Recht, bei Beweiserhebungen anwesend zu sein und bei dieser Gelegenheit Fragen zu stellen.

2. Verhandlung

Artikel 20

Sofern nicht nach Artikel 18 Abs. 2 verfahren wird, findet in der Regel eine öffentliche Verhandlung statt.

Artikel 21

Der Vorsitzende bestimmt den Termin der Verhandlung.

Der Gerichtskanzler erlässt im Auftrage des Vorsitzenden die Einladungen an die Richter und die Vorladungen an die am Verfahren Beteiligten, ihre Anwälte oder sonstigen Vertreter und etwaigen Sachverständigen und Zeugen. Die Vorladungen sind mindestens vier Wochen vor dem Verhandlungstage zuzustellen.

Artikel 22

In der Verhandlung sind die am Verfahren Beteiligten unter Beachtung des Art. 14 zum mündlichen Vortrag zugelassen.

Im Strafverfahren hat der Beschuldigte, wenn er bei der Verhandlung anwesend ist, das letzte Wort. Lässt er sich in der Verhandlung vertreten, so hat sein Vertreter dieses Recht.

Die Kammer kann ohne Rücksicht auf das Erscheinen der geladenen Personen verhandeln und entscheiden.

IV. Beratung, Beschlüsse und Urteile

Artikel 23

Die Kammer berät und entscheidet in nichtöffentlicher Sitzung. Ihre Beratungen sowie der Bericht des Berichterstatters sind und bleiben geheim.

Artikel 24

In Zivilsachen darf das Urteil der ersten Instanz nur insoweit abgeändert werden, als eine Abänderung beantragt ist.

In Strafsachen unterliegt das Urteil in vollem Umfange der Prüfung der Kammer. Es darf jedoch nicht zum Nachteil des Beschuldigten abgeändert werden, wenn lediglich dieser, sein gesetzlicher Vertreter oder, soweit es nach dem Recht des Gerichts erster Instanz zulässig ist, der öffentliche Ankläger zugunsten des Beschuldigten Berufung eingelegt hat.

Die Kammer entscheidet in der Sache selbst oder verweist sie an das Gericht erster Instanz zu neuer Entscheidung zurück.

Artikel 25

Das Urteil enthält:

- a. die Namen des Vorsitzenden, der Richter und des Gerichtskanzlers;
- b. die Namen der am Verfahren Beteiligten, ihrer Anwälte oder Vertreter;
- c. den Tag, an dem das Urteil erlassen worden ist;
- d. eine kurze Schilderung des Sachverhalts;
- e. eine Zusammenfassung des Urteils erster Instanz;
- f. die Anträge der Parteien im Berufungsverfahren;
- g. die Verfahrensmaßnahmen;
- h. den Tag der Verhandlung;
- i. die Entscheidungsgründe;
- j. den Urteilsspruch;
- k. die Kostenentscheidung.

Artikel 26

Die Entscheidung wird an dem Tag rechtskräftig, an dem sie öffentlich verkündet worden ist.

Die öffentliche Verkündung erfolgt durch Hinterlegung einer Abschrift der Entscheidung bei der Gerichtskanzlei an einem den Parteien angekündigten Tag.

Artikel 27

Die Kammer kann einstimmig beschließen, dass nach Abschluss der Beratung nur der Urteilsspruch in öffentlicher Verhandlung verkündet wird mit der Maßgabe, dass die schriftliche Begründung später erfolgt. In diesem Falle wird das Urteil mit dem Tage der Verkündung des Urteilsspruches rechtskräftig. Der Vorsitzende kann der Verkündung des Urteilsspruches eine kurze mündliche Begründung folgen lassen.

Artikel 28

Das Original des Urteils wird vom Vorsitzenden und vom Gerichtskanzler unterzeichnet und im Archiv der Kammer verwahrt.

Der Gerichtskanzler stellt die vollstreckbare Ausfertigung des Urteils aus sowie Abschriften und Übersetzungen, die er allein unterzeichnet.

Artikel 29

Schreib- und Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten, die in einer Entscheidung vorkommen, können von Amts wegen oder auf Antrag einer Partei berichtigt werden. Der Antrag einer Partei auf Berichtigung einer Entscheidung muss innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Zustellung der Entscheidung gemäß Art. 16 gestellt werden. Die Berichtigung erfolgt durch Beschluss der Kammer, der auf schriftlichem Wege gefasst werden kann.

V. Ergänzende Verfahrensbestimmungen

Artikel 30

Soweit die Revidierte Rheinschifffahrtsakte und diese Verfahrensordnung keine Bestimmungen enthalten, kann die Kammer ergänzend die Verfahrensvorschriften des Gerichts erster Instanz anwenden, insbesondere zur Wahrung des rechtlichen Gehörs.

VI. Inkrafttreten

Artikel 31

Diese Verfahrensordnung tritt am 1. Juli 2007 in Kraft.

Sie ist in den amtlichen Verkündigungsblättern der Vertragsstaaten zu veröffentlichen.

**Règlement de procédure
de la Chambre des Appels de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin
(du 23 novembre 2006)**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin établit, conformément à l'article 45^{ter} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, le règlement de procédure de la Chambre des Appels ci-dessous¹ :

I. Dispositions générales

1. Organisation de la Chambre des Appels

Article premier

La Chambre se compose des juges et suppléants désignés par la Commission Centrale. Les suppléants ne sont appelés à siéger à la Chambre qu'en remplacement des juges titulaires en cas d'empêchement, de récusation ou de vacance.

Article 2

Conformément à l'article 45^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, la Chambre élit son président ainsi que son vice-président. Le vice-président assume la présidence en cas d'empêchement ou de récusation du président ou en cas de vacance des fonctions de celui-ci.

Lors de l'élection du président et du vice-président, est élu le juge qui réunit la majorité des voix exprimées, trois juges ou suppléants au moins devant être présents. En cas d'égalité des voix, est élu le doyen d'âge des juges qui ont obtenu le même nombre de voix.

En cas d'empêchement ou de récusation du président et du vice-président ou en cas de vacance simultanée de leurs fonctions, la présidence est assumée par le juge ayant la plus grande ancienneté à la Chambre et, à ancienneté égale, par le doyen d'âge.

Article 3

Lorsqu'un juge, conformément à l'art. 45^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, ne peut siéger dans une affaire, parce qu'il a déjà eu à en connaître en une autre qualité ou lorsqu'il estime lui-même devoir se récuser, il en informe le président. Celui-ci, s'il estime que la récusation n'est pas motivée, en appelle à la décision de la Chambre.

Si, outre les cas visés à l'alinéa précédent, il apparaît qu'il existe des causes de récusation d'un juge, la Chambre statue sur la récusation, d'office ou sur requête d'une des parties.

Dans ces cas, le juge intéressé ne participe ni à l'instruction ni à la décision de la Chambre.

Le greffier communique aux parties la composition de la Chambre qui statuera dans l'affaire.

¹ Approuvé par décision de la Commission Centrale du 23 novembre 2006.

La requête en récusation motivée doit être déposée à la Chambre dans le délai de trois semaines à compter de la date de réception de la communication conformément à l'alinéa 4. Les requêtes en récusation pour des motifs qui se révéleraient ultérieurement doivent être formulées sans délai.

Article 4

La Commission Centrale nomme le greffier après consultation de la Chambre.

En cas d'empêchement du greffier ou de vacance du poste, le président désigne, en accord avec le Secrétaire général de la Commission Centrale, un membre du secrétariat, qui assumera temporairement les tâches du greffier.

Article 5

Le greffier dirige le greffe et dispose à cet effet du secrétariat de la Commission Centrale.

Il assiste la Chambre, le président et les autres juges dans l'exercice de leurs fonctions et prend les mesures d'organisation nécessaires. Il assure l'exécution des instructions du président et des décisions de la Chambre. Dans l'exercice de ses fonctions, il peut correspondre directement avec les tribunaux de 1^{ère} instance et les autorités des Etats contractants.

Article 6

Le greffier reçoit toutes les pièces adressées à la Chambre; il assure les citations et notifications.

Il tient le registre des appels, met les dossiers à la disposition de la Chambre et assure les traductions nécessaires.

Le greffier assiste à toutes les audiences de la Chambre. Il en dresse le procès-verbal, qu'il signe avec le président.

Il tient les archives et garde le sceau de la Chambre.

Article 7

Le greffier donne une publicité convenable aux arrêts. Il peut en transmettre des copies aux membres de la Commission Centrale, aux juridictions des Etats contractants et dans un but scientifique, à des personnes qualifiées.

Il informe la Commission Centrale de l'activité de la Chambre.

Article 8

La Chambre peut donner des instructions de service au greffier pour l'exécution de son service.

2. Décisions de la Chambre des Appels

Article 9

La Chambre ne peut valablement délibérer et statuer que si trois juges ou suppléants au moins sont présents.

S'il apparaît, après la convocation de la Chambre, que le nombre de trois juges ou suppléants n'est pas atteint, le président ajourne l'audience jusqu'au moment où la Chambre peut débattre valablement.

La Chambre prend ses décisions et rend ses arrêts à la majorité des voix. En matière civile, la voix du président est prépondérante en cas de partage des voix.

En matière pénale, toute décision défavorable au prévenu, relative à la question de la culpabilité et à la fixation de la peine, doit être prise à la majorité des voix.

3. Langues officielles et lieu des audiences

Article 10

Les langues officielles de la Chambre sont l'allemand, l'anglais, le français et le néerlandais.

Les juges de même que les parties, leurs conseils et leurs représentants font usage de la langue officielle de leur choix. Au besoin, il sera fait appel à un traducteur et à un interprète.

Les arrêts sont rédigés dans la langue du tribunal qui a statué en première instance. Le greffier pourvoit à la traduction dans les autres langues officielles selon les besoins.

Article 11

La Chambre siège habituellement au siège de la Commission Centrale. Elle peut, si elle l'estime utile, siéger en un autre lieu situé sur le territoire d'un Etat contractant.

II. Parties et notifications

Article 12

En matière pénale, le Ministère public a qualité de partie.

Article 13

Un tiers peut intervenir en appel si en première instance elle disposait déjà de ce droit et en a fait usage. Sa qualité en l'instance et les effets de son intervention se règlent d'après le droit du tribunal qui a jugé en première instance.

Article 14

Les parties peuvent soutenir elles-mêmes leur cause ou se faire assister ou représenter par un avocat admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant ou par toute autre personne munie de pleins pouvoirs écrits.

En matière civile cependant, les parties doivent se faire représenter par un avocat admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant, si elles étaient déjà soumises à cette obligation en première instance. Cette disposition ne s'applique pas à l'exécution des mesures d'instruction.

En tout état de cause, seuls les avocats admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant sont admis à plaider dans les audiences publiques relatives à des matières civiles.

Article 15

Les citations et communications aux parties ou, le cas échéant, à leurs représentants, sont faites par lettre recommandée avec accusé de réception. Elles peuvent aussi être faites par l'entremise du tribunal qui a jugé en première instance, selon les règles applicables dans le ressort dudit tribunal.

Article 16

Les arrêts en forme exécutoire de la Chambre sont notifiés aux parties par l'entremise du tribunal qui a jugé en première instance. Copies desdits arrêts sont en outre adressés aux parties par le greffier.

III. Instruction de l'appel

1. Procédure et mesures préparatoires

Article 17

Le président dirige la procédure, désigne le rapporteur et prend les mesures nécessaires à la préparation des décisions³.

Article 18

Le rapporteur vérifie la compétence de la Chambre et la recevabilité de l'appel.

Si l'une ou l'autre de ces conditions n'est manifestement pas remplie, la Chambre peut, sur proposition du rapporteur et après délibération par correspondance, constater à l'unanimité l'irrecevabilité de l'appel ou son incompétence et, le cas échéant, procéder conformément à l'art. 37^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

³ Les sections 2 et 3 de l'article 17 sont supprimées.

Article 19

Le président peut inviter le tribunal qui a jugé en première instance ou un autre tribunal territorialement compétent d'un Etat contractant à procéder à l'administration des preuves conformément à la procédure qui y est en vigueur. Il peut désigner le rapporteur ou un autre juge pour assister à cette opération.

La Chambre peut également exécuter les mesures d'instruction.

Les parties et leurs représentants ont le droit d'assister à l'exécution des mesures d' instruction et peuvent, à cette occasion, poser des questions.

2. Audience

Article 20

Si la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2 n'est pas appliquée, l'audience est en principe publique.

Article 21

Le président fixe la date de l'audience.

Le greffier, sur instruction du président, adresse les convocations aux juges. Il cite les parties, leurs avocats ou représentants et, le cas échéant, les experts et témoins. Le délai de comparution à l'audience doit être d'au moins quatre semaines à compter de la citation.

Article 22

A l'audience, les parties peuvent se faire entendre dans les conditions prévues à l'article 14 ci-dessus.

En matière pénale, le prévenu, s'il est présent à l'audience, aura la parole le dernier. S'il s'est fait représenter à l'audience, ce droit est donné à son représentant.

L'affaire peut être débattue et être tranchée par la Chambre sans égard à la comparution des personnes citées.

IV. Délibérations, décisions et arrêts

Article 23

La Chambre délibère et décide à huis clos. Ses délibérations ainsi que le rapport du rapporteur sont et restent secrets.

Article 24

En matière civile, la Chambre ne peut infirmer le jugement de première instance que dans la mesure où elle en est requise.

En matière pénale, la Chambre a plein pouvoir d'appréciation. Le jugement ne doit cependant pas être modifié au détriment du prévenu, lorsque l'appel a été interjeté seulement par le prévenu, son représentant légal, ou, si le droit du tribunal de première instance le prévoit, par le Ministère public en faveur du prévenu.

La Chambre statue au fond ou renvoie l'affaire pour nouvel examen au tribunal qui a jugé en première instance.

Article 25

L'arrêt mentionne :

- a. le nom du président, des juges et du greffier;
- b. le nom des parties et de leurs avocats ou représentants;
- c. la date à laquelle l'arrêt a été rendu;
- d. un résumé des faits;
- e. les éléments essentiels du jugement de première instance;
- f. les conclusions d'appel des parties;
- g. les mesures de procédure;
- h. la date de l'audience;
- i. les motifs de l'arrêt;
- j. le dispositif;
- k. la décision sur les frais.

Article 26

La décision acquiert force de chose jugée à compter de la date à laquelle elle est rendue publique.

Elle est rendue publique par le dépôt d'une copie auprès du greffe à une date notifiée aux parties.

Article 27

La Chambre peut décider à l'unanimité qu'à l'issue des délibérations seul le dispositif de l'arrêt est lu en audience publique, l'exposé des motifs écrit étant communiqué ultérieurement. Dans ce cas, l'arrêt est réputé rendu à la date du prononcé du dispositif. Le président peut, en rendant le dispositif, l'accompagner oralement d'un exposé des motifs succinct.

Article 28

La minute de l'arrêt est signée par le président et le greffier et conservée aux archives de la Chambre.

Le greffier en établit la grosse, ainsi que les copies et traductions; ces documents sont signés par lui seul.

Article 29

Les erreurs de plume ou de calcul et les inexactitudes évidentes se trouvant dans une décision peuvent être rectifiées d'office ou sur requête d'une partie. La requête d'une partie en rectification d'une décision ne peut être présentée que dans un délai de deux semaines après signification, conformément à l'article 16. La rectification est faite sur décision de la Chambre; cette décision peut être prise par correspondance.

V. Dispositions complémentaires de procédure

Article 30

Dans la mesure où la Convention révisée pour la navigation du Rhin et le présent règlement ne contiennent pas de prescriptions applicables, la Chambre peut appliquer à titre supplétif les dispositions de procédure prévues par le droit du tribunal qui a jugé en première instance, notamment en vue d'assurer le droit des parties à être entendues.

VI. Mise en vigueur

Article 31

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

Il sera publié dans les organes de publication des Parties contractantes.

**Procedureregeling
van de Kamer van Beroep
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
(van 23 november 2006)**

Overeenkomstig artikel 45^{ter} van de Herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, zoals laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, stelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de onderstaande procedureregeling van de Kamer van Beroep vast¹ :

I. Algemene bepalingen

1. Organisatie van de Kamer van Beroep

Artikel 1

De Kamer is samengesteld uit door de Centrale Commissie aangewezen rechters en plaatsvervangende rechters. De plaatsvervangende rechters hebben alleen dan zitting in de Kamer wanneer zij rechters vervangen in geval van verhindering, wraking of vacature.

Artikel 2

Overeenkomstig artikel 45^{bis} van de Herziene Rijnvaartakte kiest de Kamer zijn voorzitter en zijn vice-voorzitter. De vice-voorzitter neemt het voorzitterschap waar in geval van verhindering of wraking van de voorzitter of ingeval de voorzittersfunctie vacant is.

Bij de verkiezing van de voorzitter en de vice-voorzitter geldt als gekozen de rechter die de meerderheid der uitgebrachte stemmen heeft verkregen; hierbij dienen tenminste drie rechters of plaatsvervangende rechters aanwezig te zijn. Bij staking van stemmen geldt als gekozen de oudste in jaren van de rechters op wie hetzelfde aantal stemmen is uitgebracht.

In geval van verhindering of wraking van de voorzitter en van de vice-voorzitter of ingeval de twee functies gelijktijdig vacant zijn wordt het voorzitterschap waargenomen door de rechter met het hoogste aantal dienstjaren en, bij een gelijk aantal dienstjaren, door de oudste in jaren.

Artikel 3

Wanneer een rechter overeenkomstig artikel 45^{bis} van de Herziene Rijnvaartakte geen zitting kan hebben in een zaak omdat hij reeds eerder in een andere hoedanigheid kennis daarvan heeft moeten nemen of wanneer hijzelf meent zich te moeten wraken, stelt hij de voorzitter hiervan in kennis. Wanneer deze meent dat de wraking ongegrond is onderwerpt hij deze aan het besluit van de Kamer.

Indien er, behalve de in de voorgaande alinea bedoelde gevallen, redenen blijken te zijn tot wraking van een rechter, doet de Kamer ambtshalve dan wel op verzoek van een der partijen, uitspraak over de wraking.

In deze gevallen neemt de betrokken rechter niet deel aan het onderzoek of aan de beslissing van de Kamer.

¹ Vastgesteld bij besluit van de Centrale Commissie van 23 november 2006.

De griffier deelt aan de partijen de samenstelling van de Kamer in de zaak mede.

Het met redenen omklede verzoek tot wraking dient schriftelijk bij de Kamer te worden ingediend binnen een termijn van drie weken te rekenen van de datum van ontvangst van de mededeling bedoeld in de vierde alinea van dit artikel. Verzoeken om wraking wegens later bekend geworden redenen moeten zonder verwijl worden ingediend.

Artikel 4

Na raadpleging van de Kamer benoemt de Centrale Commissie de griffier.

In geval van verhindering van de griffier of wanneer zijn functie vacant is, wijst de voorzitter in overleg met de secretaris-generaal van de Centrale Commissie een lid van het secretariaat aan, om tijdelijk de taken van de griffier op zich te nemen.

Artikel 5

De griffier heeft de leiding van de Griffie en beschikt hiertoe over de diensten van het secretariaat van de Centrale Commissie.

Hij staat de Kamer, de voorzitter en de ander rechters bij in de uitoefening van hun functies en neemt de nodige organisatorische maatregelen. Hij zorgt voor de uitvoering van de instructies van de voorzitter en de beslissingen van de Kamer. Bij de uitoefening van zijn functies kan hij rechtstreeks corresponderen met de gerechten in eerste aanleg en de autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten.

Artikel 6

De griffier ontvangt alle aan de Kamer gerichte stukken; hij draagt zorg voor de dagvaardingen en betekeningen.

Hij houdt een register bij van de aangetekende beroepen, stelt de dossiers ter beschikking van de Kamer en doet de nodige vertalingen maken.

De griffier woont alle rechtszittingen van de Kamer bij. Hij maakt het proces-verbaal daarvan op, dat hij tezamen met de voorzitter ondertekent.

Hij houdt het archief bij en bewaart het zegel van de Kamer.

Artikel 7

De griffier draagt zorg voor de openbaarmaking van de arresten van de Kamer. Hij kan ook afschriften van een arrest ter beschikking stellen van de leden van de Centrale Commissie, van de gerechtelijke autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten, alsmede, voor wetenschappelijke doeleinden, van bevoegde personen.

Hij houdt de Centrale Commissie op de hoogte van de werkzaamheden van de Kamer.

Artikel 8

De Kamer kan de griffier instructies voor zijn werkzaamheden verstrekken.

2. Uitspraken van de Kamer van Beroep

Artikel 9

De Kamer kan slechts op rechtsgeldige wijze beraadslagen en beslissen wanneer tenminste drie rechters of plaatsvervangende rechters aanwezig zijn.

Indien na bijeenroeping van de Kamer blijkt dat het aantal van drie rechters of plaatsvervangende rechters niet is bereikt verdaagt de voorzitter de rechtszitting tot het ogenblik waarop de Kamer rechtsgeldig kan beraadslagen.

De Kamer neemt haar beslissingen en wijst haar arresten bij meerderheid van stemmen. In civielrechtelijke zaken is bij staking van stemmen de stem van de voorzitter doorslaggevend.

In strafrechtelijke zaken dient elke voor de verdachte ongunstige beslissing over de schuldvraag en de bepaling van de strafmaat, te worden genomen bij meerderheid van stemmen.

3. Officiële talen en plaats van de rechtszittingen

Artikel 10

De officiële talen van de Kamer zijn Duits, Engels, Frans en Nederlands.

De rechters evenals de partijen, hun raadslieden en hun vertegenwoordigers, maken gebruik van de officiële taal van hun keuze. Naar behoefte wordt gezorgd voor vertaling en tolkendiensten.

De arresten worden gesteld in de taal van het gerecht dat in eerste aanleg vonnis heeft gewezen. De griffier draagt naar behoefte zorg voor vertaling in de andere officiële talen.

Artikel 11

Gewoonlijk zit de Kamer ter standplaats van de Centrale Commissie. Indien zij zulks nuttig acht kan zij zitting houden in een andere op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Staat gelegen plaats.

II. Partijen en betekeningen

Artikel 12

In strafrechtelijke zaken heeft het Openbaar Ministerie de hoedanigheid van partij.

Artikel 13

Een derde partij kan tussenkomen in beroep indien zij reeds in eerste aanleg over dit recht beschikte en daarvan gebruik heeft gemaakt. Haar hoedanigheid in dit geval en de gevolgen van haar tussenkomst worden geregeld volgens het recht van het gerecht in eerste aanleg.

Artikel 14

De partijen kunnen zelf hun zaak bepleiten of zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat die is toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, of door iedere andere persoon die is voorzien van een schriftelijke volmacht.

In een civielrechtelijke zaak dienen de partijen zich evenwel te laten vertegenwoordigen door een advocaat die is toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, indien zij reeds in eerste aanleg aan deze verplichtingen waren onderworpen. Deze bepaling is niet van toepassing op de bewijsvoering.

In elk geval worden alleen advocaten die zijn toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, toegelaten tot het pleiten in openbare rechtszittingen betreffende civielrechtelijke zaken.

Artikel 15

Dagvaardingen en mededelingen aan de partijen of, eventueel, aan hun vertegenwoordigers, geschieden bij aangetekende brief met ontvangstbewijs. Zij kunnen ook geschieden door bemiddeling van het gerecht in eerste aanleg, volgens de in het rechtsgebied van het genoemde gerecht van toepassing zijnde regels.

Artikel 16

De voor ten uitvoerlegging vatbare arresten van de Kamer worden aan de partijen betekend door bemiddeling van het gerecht in eerste aanleg. Bovendien worden afschriften van deze arresten door de griffier aan de partijen gezonden.

III. Rechtspleging in hoger beroep

1. Procedure en voorbereidende maatregelen

Artikel 17

De voorzitter leidt de procedure, wijst de rapporteur aan en neemt de nodige maatregelen voor de voorbereiding van de beslissingen⁴.

⁴ De leden 2 en 3 artikel 17 zijn vervallen.

Artikel 18

De rapporteur onderzoekt de bevoegdheid van de Kamer en de ontvankelijkheid van het beroep.

Indien een van beide duidelijk ontbreekt kan de Kamer, op voorstel van de rapporteur en na schriftelijke beraadslaging, met eenparigheid van stemmen de niet-ontvankelijkheid van het beroep of haar onbevoegdheid constateren en zo nodig handelen overeenkomstig artikel 37^{bis} van de Herziane Rijnvaartakte.

Artikel 19

De voorzitter kan het gerecht in eerste aanleg of een andere territoriaal bevoegd gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat verzoeken de bewijsvoering te verrichten overeenkomstig de daar geldende procedure. Hij kan de rapporteur of een andere rechter aanwijzen om hierbij te assisteren.

De Kamer kan ook zelf de bewijsvoering ter hand nemen.

De partijen en hun vertegenwoordigers hebben het recht aanwezig te zijn bij de bewijsvoering en bij die gelegenheid vragen te stellen.

2. Rechtszitting

Artikel 20

Indien en voor zover artikel 18 lid 2 niet van toepassing is, vinden rechtszittingen in de regel in het openbaar plaats.

Artikel 21

De voorzitter bepaalt de dag van de rechtszitting.

Op instructie van de voorzitter zendt de griffier de oproepingen aan de rechters. Hij dagvaardt de partijen, hun advocaten of vertegenwoordigers en eventuele deskundigen en getuigen. De termijn voor verschijning ter rechtszitting dient tenminste vier weken te zijn te rekenen van de dag van dagvaarding.

Artikel 22

Op de rechtszitting kunnen partijen de zaak uiteenzetten met inachtneming van het bepaalde in artikel 14.

In strafzaken heeft de verdachte, indien hij ter rechtszitting aanwezig is, het laatste woord. Indien hij zich ter rechtszitting heeft laten vertegenwoordigen, wordt dit recht toegekend aan zijn vertegenwoordiger.

De Kamer kan beraadslagen en beslissen onverschillig of de gedagvaarde personen ter rechtszitting aanwezig zijn.

IV. Beraadslaging, beslissing en arrest

Artikel 23

De Kamer beraadslaagt en beslist met gesloten deuren. De beraadslagingen en het verslag van de rapporteur zijn en blijven geheim.

Artikel 24

In civielrechtelijke zaken kan de Kamer het in eerste aanleg gewezen vonnis slechts wijzigen voor zover zulks haar is verzocht.

In strafzaken kan de Kamer de zaak in volle omvang onderzoeken. Het vonnis mag evenwel niet ten nadele van de verdachte worden gewijzigd, indien het beroep uitsluitend is ingesteld door de verdachte, door zijn wettelijke vertegenwoordiger of indien, voor zover het recht van het gerecht in eerste aanleg zulks bepaalt, ten gunste van de verdachte beroep is ingesteld door het Openbaar Ministerie.

De Kamer beslist over de zaak zelf, of verwijst haar voor een nieuw onderzoek terug naar het gerecht in eerste aanleg.

Artikel 25

In het arrest worden vermeld :

- a) de naam van de voorzitter, de rechters en de griffier;
- b) de naam van de partijen en hun advocaten of vertegenwoordigers;
- c) de dag waarop het arrest is gewezen;
- d) een samenvatting van de feiten;
- e) de hoofdpunten van het vonnis in eerste aanleg;
- f) de redenen van het beroep van de partijen;
- g) de bewijsvoering;
- h) de datum van de rechtszitting;
- i) de gronden van het arrest;
- j) de eindbeslissing;
- k) de beslissing inzake de kosten.

Artikel 26

De uitspraak verkrijgt kracht van gewijsde op en vanaf de dag waarop deze in het openbaar is bekend gemaakt.

De openbare bekendmaking vindt plaats door het ter Griffie deponeren van een afschrift van de uitspraak op een aan de partijen medegedeelde dag.

Artikel 27

De Kamer kan met eenparigheid van stemmen besluiten dat na afloop van de beraadslagingen alleen de eindbeslissing ter openbare rechtszitting wordt voorgelezen, terwijl de schriftelijke uiteenzetting van de gronden later wordt medegedeeld. In dat geval wordt het arrest geacht te zijn gegeven op de datum waarop de eindbeslissing wordt uitgesproken. De voorzitter kan het uitspreken van de eindbeslissing vergezeld doen gaan van een mondelinge beknopte uiteenzetting van de gronden.

Artikel 28

De minuut van het arrest wordt ondertekend door de voorzitter en de griffier en bewaard in het archief van de Kamer.

De griffier stelt aan de hand hiervan de grosse op, alsmede de afschriften en vertalingen; deze documenten worden alleen door hem ondertekend.

Artikel 29

Verschrijvingen of rekenfouten en onmiskenbare onnauwkeurigheden in een uitspraak kunnen ambtshalve of op verzoek van een der partijen worden gerectificeerd. Het verzoek van een partij tot rectificatie van een uitspraak kan slechts worden ingediend binnen een termijn van twee weken na de betekening overeenkomstig artikel 16. De rectificatie geschiedt bij besluit van de Kamer : dit besluit kan langs schriftelijke weg worden genomen.

V. Aanvullende procedureregels

Artikel 30

Voor zover de Herziene Rijnvaartakte en de onderhavige regeling geen toepasselijke voorschriften bevatten, kan de Kamer als aanvulling de procesregels van het recht van het gerecht in eerste aanleg toepassen, zulks met name ter verzekering van het recht van de partijen om te worden gehoord.

VI. Inwerkingtreding

Artikel 31

Deze regeling treedt in werking op 1 juli 2007.

Zij wordt bekendgemaakt in de officiële publicatieorganen van de Overeenkomstsluitende Partijen.

PROTOKOLL 5

Nominierung des Gerichtskanzlers

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Billigung des in der Anlage beigefügten Beschlusses zur Nominierung von Frau Cécile TOURNAYE als Gerichtskanzler der Berufungskammer im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 3. März 2006, dem Tag des letzten Zustimmungsbeseids.

Anlage

Beschluss vom 3. März 2006

"Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,
auf Vorschlag der Berufungskammer,
ernennt Frau Cécile TOURNAYE zum Gerichtskanzler der Berufungskammer".

PROTOKOLL 6

Gerichtskanzler der Berufungskammer

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt Kenntnis vom ehrenwerten Rücktritt von Herrn Albert BOUR als Gerichtskanzler der Berufungskammer mit Wirkung vom 31. Dezember 2006.

PROTOKOLL 7

Revision der CLNI

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 8

Auswirkungen des Athener Übereinkommens über das Binnenschifffahrtsrecht

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Kennzeichnung der Schiffe und Definition eines europäischen Binnenschiffsregisters

Beschluss

Die Zentralkommission

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2006-II-26 zur Einführung einer europäischen Schiffsidentifikationsnummer und nach Kenntnisnahme vom Bericht des Sekretariats über den Abschluss der Arbeiten zur Einführung dieser Nummer,

in der Erkenntnis, dass abgestimmte Verfahren zur Kommunikation zwischen den zuständigen nationalen Behörden für die Erteilung der europäischen Schiffsnummer und die Erhebung der entsprechenden Daten wichtig sind, um das reibungslose Funktionieren des europäischen Identifikationssystems zu gewährleisten,

beauftragt ihre Gruppe G/ID, gemeinsam mit den Dienststellen der Europäischen Kommission die Möglichkeiten für die Erarbeitung derartiger abgestimmter Verfahren zu prüfen, bis Ende 2007 einen Zwischenbericht zu erstatten und der Zentralkommission bis spätestens Ende 2009 abschließend zu berichten.

PROTOKOLL 10

Sicherheitsmaßnahmen gegen Terroranschlägen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 11

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Anhörung des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das 1. Halbjahr 2006 und den Ausblick auf das gesamte Jahr.

Anlage

Anlage

Bericht an die Zentralkommission über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

1. Halbjahr 2006 und Ausblick auf das gesamte Jahr 2006

I Allgemein

a) Allgemeine Lage

Die Rheinschifffahrt hat im ersten Halbjahr 2006 von dem anhaltenden Wirtschaftswachstum in Europa, das zum einen durch die Exporte nach Asien und zum anderen durch den steigenden Binnenkonsum in den europäischen Staaten getragen wird, nicht profitieren können. So musste trotz dieses günstigen wirtschaftlichen Kontextes für die Verkehrsnachfrage die Rheinschifffahrt in diesem Zeitraum gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang der auf dem Traditionellen Rhein beförderten Gütermengen um nahezu 0,9% und der Verkehrsleistungen um 3,4% hinnehmen.

b) Wasserführung

Nachdem zu Jahresanfang mehrere Wochen lang sehr niedrige Wasserstände registriert wurden, die den Einsatz großer Einheiten nur eingeschränkt zuließen, trat im März mit der Schneeschmelze eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ein. Die Monate April und Mai waren danach so wasserreich, dass der Rhein Hochwasser führte. Ab Juni sanken die Wasserstände infolge geringer Niederschlagstätigkeit.

c) Kraftstoffpreise

In den ersten drei Monaten des Jahres 2006 hat sich Gasöl weiter verteuert. Erst ab April und bis zum Sommer war eine Stabilisierung der Preise, wenn auch auf hohem Niveau, feststellbar. Ab August begannen die Preise dann, wie auch auf dem Ölmarkt, zu sinken. Bei den Betriebskosten wird der Posten „Kraftstoff“ im Jahre 2006 sicherlich einen Höchststand erreicht haben. Der Trend, der sich seit August abzeichnet, lässt **jedoch** auf eine Besserung der Lage hoffen.

II Lage in der Trockenschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Die in der Trockenschifffahrt beförderten Gütermengen sind, insgesamt gesehen, gegenüber dem ersten Halbjahr 2005 unverändert geblieben. Für die Mehrzahl der Sektoren weisen die Beförderungsmengen eine Abnahme auf; eine Ausnahme davon bilden lediglich Kohle und Baustoffe.

Landwirtschaftssektor

Im Berichtszeitraum ist die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf dem Traditionellen Rhein um 5% zurückgegangen. Diese Entwicklung spiegelt die Entwicklung in den ARA-Häfen wieder, wo der eingehende Güterverkehr mit Seeschiffen insgesamt sogar noch deutlichere Einbußen hinnehmen musste. Gleichzeitig stieg in den norddeutschen Häfen in vergleichbarem Umfang der eingehende Güterverkehr mit Seeschiffen.

Stahlsektor

Trotz positiver Entwicklung der Aktivität in der Stahlindustrie verzeichneten die Beförderungen von Eisen, Stahl und Ne-Metallen sowie von Erzen im ersten Halbjahr 2006 Einbußen von 5,3% bzw. von 4,3%. Diese Abnahmen sind hauptsächlich auf die in den ARA-Häfen registrierten rückläufigen Gütereingänge zurückzuführen. Die Konjunktur im Stahlsektor wird nach wie vor durch die weltweite Nachfrage getragen und die guten Produktionsaussichten für das gesamte Jahr dürften dazu beitragen, das jetzige Nachfrageniveau zu halten.

Energiesektor Kohle

Im ersten Halbjahr 2006 wurde mit einem Plus von 6,7% ein deutlicher Anstieg der Kohletransporte verbucht. Dieser Anstieg ist zum einen darauf zurückzuführen, dass die Geschäftstätigkeit im Stahlsektor nach einer kleinen Produktionspause im Jahr 2005 nun wieder angezogen hat und zum anderen darauf, dass die Elektrizitätswerke angesichts der sehr hohen Ölpreise verstärkt auf Kohle zurückgreifen.

Sand, Kies, Steine, Bau und Erden

Nach mehreren Jahren rückläufiger Beförderungstätigkeit in diesem Bereich wird im ersten Halbjahr 2006 eine Zunahme um über 6,6% der in diesem Sektor beförderten Güter registriert. Diese Entwicklung ist auf eine Belebung der Tätigkeit im Bausektor in Deutschland zurückzuführen, nachdem die Konjunktur in diesem Bereich mehrere Jahre lang schwächelte. Die stärksten Mengenzuwächse gab es ab März 2006 bei den Beförderungen von Sand und Kies zu Tal.

b) Frachtniveau

Das zu Beginn des Jahres wasserstandsbedingt hohe Frachtniveau in der Trockenschifffahrt gab zwischen Januar und März nach. In der Folge ist es den ganzen Sommer hindurch relativ stabil geblieben.

c) Containerverkehr

Trotz 8%iger Zuwächse bei den Containerumschlägen in den westeuropäischen Häfen als Folge des Warenaustausches insbesondere mit China weisen die auf dem Traditionellen Rhein beförderten Gütermengen insgesamt nur ein Plus von 2,3 % auf. Die beladenen Container sind um 1,4%, die leeren Container um 4 % gestiegen. Zwar haben unzureichende Wasserstände die Beförderungen in den ersten Wochen des Jahres leicht behindert, Probleme gab es jedoch vor allem mit der Abfertigung in den Seehäfen. Die Ursachen hierfür lagen zum einen an den Umschlagskapazitäten und zum anderen im Hafen Rotterdam an Mängeln beim Management dieser Kapazitäten. Dies führte zu Verlagerungen auf die Bahn.

In Bezug auf die Seehäfen ist feststellbar, dass die norddeutschen Häfen Zugewinne verzeichnen und ihre Umschlagsmengen um 12,2 % steigern konnten, wohingegen die ARA-Häfen lediglich ein Plus von 7 % verbuchten.

Angesichts der bestehenden Beförderungsnachfrage, die genau wie die Wirtschaftstätigkeit als rege bezeichnet werden kann, ist zu erwarten, dass die Transportmengen auf dem Rhein weiter ansteigen werden, sofern nicht Engpässe an den Abfertigungseinrichtungen auftreten.

III Lage in der Tankschifffahrt

a) Beförderungsmengen

Für die Beförderungsmenge der Tankschifffahrt wird ein sowohl konjunkturell als auch strukturell bedingter Rückgang um insgesamt 4,5% registriert.

Erdölerzeugnisse

Im ersten Halbjahr 2006 verzeichneten die Beförderungen von Erdölerzeugnissen auf dem Traditionellen Rhein gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Minus von 5,9 %. Hierzu ist allerdings anzumerken, dass die Transportmengen im ersten Halbjahr 2005 sehr starke Zugewinne verzeichnet hatten. Im Einzelnen betrachtet ist feststellbar, dass die Beförderung von Benzin um 7 %, die Beförderung von Gasöl um 3,7 %, die Beförderung von Kerosin um 25 % und die Beförderung von Schwerölen um 15 % rückläufig war.

Zu Beginn des Jahres war wegen unzureichender Wasserstände die Beförderung in Doppelhüllenschiffen nur eingeschränkt möglich und dies trotz der bestehenden Beförderungsnachfrage. Auf struktureller Ebene ist es vor allem die Modernisierung einer Raffinerie im schweizerischen Wallis, die dauerhaft Auswirkungen auf die Mineralölversorgung dieses Landes über den Rhein haben dürfte und mit einer Verringerung der Exporte von Schwerölderivaten einhergehen wird, zumal die Raffination jetzt vor Ort erfolgt. Längerfristig besteht auch der Trend zu einer Abnahme des Benzin- und Heizölverbrauchs in den westeuropäischen Staaten. So ist in Deutschland im Jahre 2005 der Konsum dieser beiden Produkte bereits um 4% zurückgegangen.

Angesichts der sehr hohen Preise dieser beiden Produkte im ersten Halbjahr 2006 haben die Verbraucher an ihrer Politik der geringen Lagerhaltung festgehalten, was ebenfalls dazu beigetragen hat, die Nachfrage auf einem niedrigen Niveau zu halten.

Chemiesektor

Die Beförderung von chemischen Erzeugnissen auf dem Traditionellen Rhein ist im ersten Halbjahr 2006 um 0,9% zurückgegangen. Ursache hierfür ist möglicherweise ein leicht verlangsamtes Wachstum der europäischen Produktion im Jahre 2005. Für das restliche Jahr sind die Perspektiven nach wie vor gut, zumal für 2006 erneut ein verstärktes Wachstum der Tätigkeit in diesem Sektor erwartet wird. Hiervon dürfte infolgedessen auch die Verkehrsnachfrage auf dem Rhein profitieren.

b) Frachtniveau

Die Frachten in der Tankschiffahrt waren weitgehend abhängig von der Wasserführung und dem Nachfrageniveau. Deshalb erreichten sie dank des Zusammentreffens von reger Nachfrage und Niedrigwasser in den ersten Wochen des Jahres ein außergewöhnlich hohes Niveau. Ab Sommer sind die Frachten auf ein mäßigeres, immer noch über dem des Vorjahres liegendes Niveau gesunken, auf dem sie auch beharrten.

IV Entwicklung des Laderaumangebots

Bei der Abfassung dieses Berichts ergab sich bei der Prüfung der Zahlen über die Inbetriebnahme neuen Laderaums, dass sich der Rhythmus der auf dem Markt neu eingesetzten Kapazitäten sowohl in der Trockenschiffahrt als auch in der Tankschiffahrt verlangsamt hat. Als Folge des kalten Winters sind Verzögerungen von mehreren Monaten im Schiffsbau aufgetreten. Deshalb sollten die endgültigen Zahlen für 2006 abgewartet werden, um eine verlässliche Einschätzung vornehmen zu können.

V Schlussfolgerungen und Perspektiven

Vor dem Hintergrund günstiger Wirtschaftsbedingungen weist der Rheinverkehr im ersten Halbjahr 2006 einen Rückgang um nahezu 1% auf. Für die Güter, deren Beförderungsmenge rückläufig war, können mehrere Gründe angeführt werden:

Wasserführung:

Die Wasserführung hatte in den ersten Wochen des Jahres 2006 starke Auswirkungen und die Entwicklung der Beförderungen auf dem Traditionellen Rhein veranschaulicht einmal mehr, wie sehr der Rheinverkehr von der Wasserführung abhängig ist. In der Tat der hydrologische Faktor verdient verstärkte Aufmerksamkeit angesichts der klimatischen Entwicklungen und der Häufung von wechselhaften Wasserständen. Er könnte damit zum Störfaktor für die Entwicklung des Rheinschiffahrtsmarktes werden, obwohl hier eine Verkehrsnachfrage vorhanden ist. Deshalb ist es wichtig, über Mittel nachzudenken, wie dem in Zukunft sowohl auf Ebene der Schiffe als auch auf Ebene der Infrastrukturen begegnet werden kann.

Rückläufige Nachfrage nach Beförderungen von Erdölerzeugnissen:

Zwar waren im ersten Halbjahr 2006 konjunkturelle Elemente insbesondere in Verbindung mit dem sehr hohen Ölpreis nicht sehr nachfragefördernd, doch sind erste Anzeichen für einen Strukturwandel bei der Verkehrsnachfrage auf dem Rhein wahrnehmbar.

Gewisse Verkehrsverlagerung von den ARA- Häfen zu den norddeutschen Häfen :

Für mehrere Güter aus dem Trockenschiffahrtsbereich und speziell für Container war ein deutlicher Anstieg der Umschlagstätigkeit in den Seehäfen Hamburg und Bremen feststellbar, der im allgemeinen mit einem Rückgang oder einem geringeren Wachstum der Umschlagsmengen in den ARA- Häfen einherging. Mehrere Gründe werden dafür angeführt: Arbeiten an deutschen Wasserstraßen (Dortmund-Emskanal) mit Auswirkungen auf die beförderten Güter für die Stahlindustrie, Niedrigwasser auf dem Rhein, Engpässe beim Umschlag in den ARA Seehäfen, und Verlagerungen auf die Bahn. Diese Verkehrsverlagerungen haben negative Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage auf dem Rhein.

Abfertigungsengpässe im Hafen Rotterdam:

Engpässe bei der Containerabfertigung im Hafen Rotterdam haben im Frühjahr 2006 Auswirkungen auf das Wachstum dieser Beförderungsart gehabt und zu Verkehrsverlagerungen auf andere Häfen geführt.

Allgemeine Perspektiven für die Beförderungsnachfrage:

Gesamtwirtschaftlich gesehen, sind die Perspektiven für die Wirtschaftstätigkeit in Europa für die kommenden Monate nach wie vor positiv, was auf die weltweit starke Nachfrage und auf die steigende Binnennachfrage zurückzuführen ist. Die Verkehrsnachfrage auf dem Rhein dürfte hiervon ebenfalls profitieren, wenn nicht ungünstige Wasserstände die betrieblichen Kapazitäten einschränken und erneut Abfertigungsengpässe in den Seehäfen auftreten.

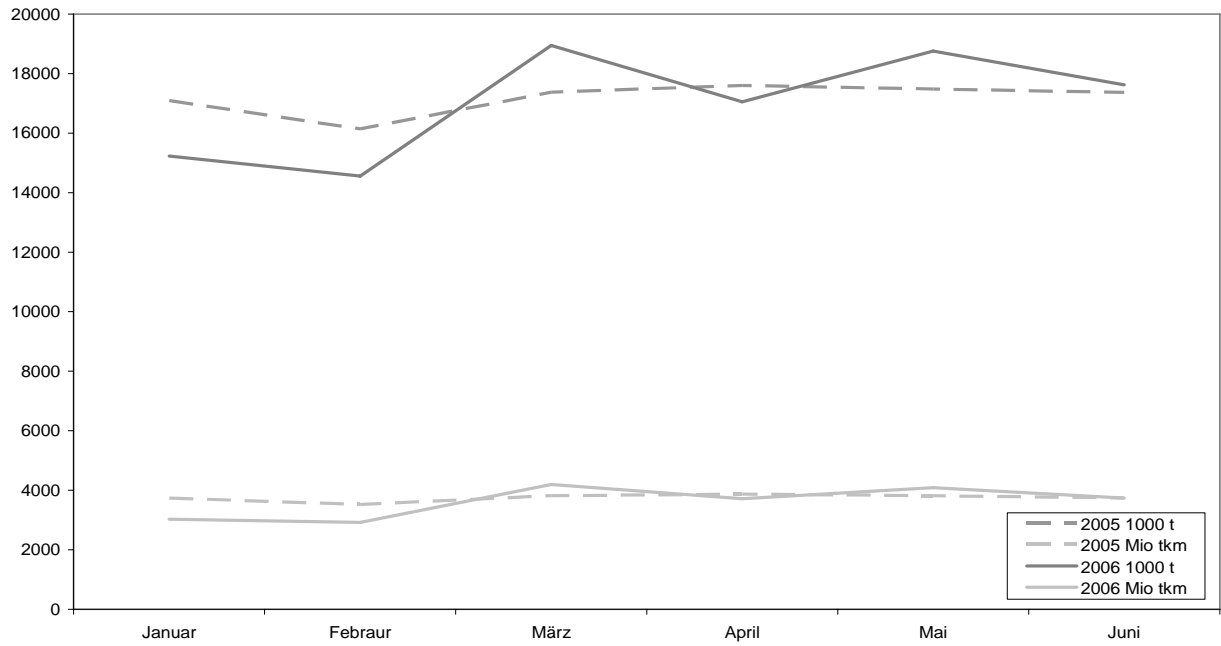
Entwicklung des traditionellen Rheinverkehrs (halbjährlich)

1. Halbjahr 2006	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3782	1116	3096	926	687	190
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5443	1215	2287	445	3157	770
2 Feste mineralische Brennstoffe	14747	3055	461	50	14287	3005
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	15744	4022	3970	822	11774	3199
4 Erze u. Metallabfälle	16706	2001	1158	180	15548	1822
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6088	1161	3329	545	2759	616
6 Steine, Erden u. Baustoffe	20489	3930	15480	3037	5009	893
7 Düngemittel	2081	586	872	225	1209	361
8 Chemische Erzeugnisse	8317	1854	3280	594	5038	1260
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9493	2896	6232	1859	3261	1038
99 darunter besondere Transportgüter	8883	2761	5770	1746	3113	1015
Total	102890	21836	40165	10429	65842	13154

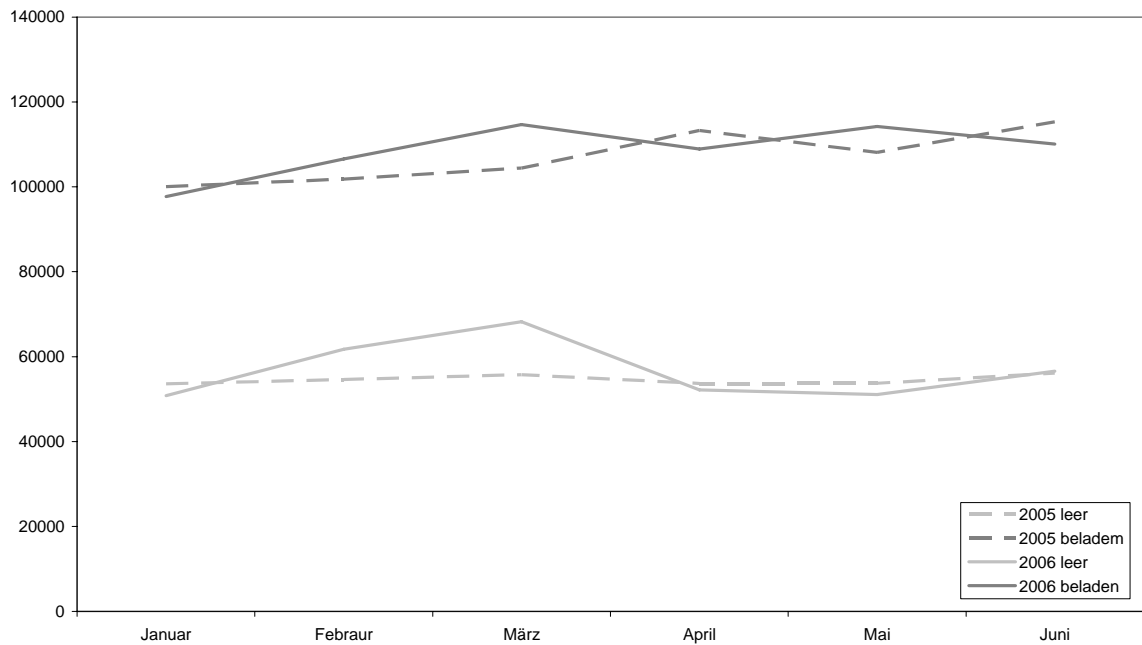
1. Halbjahr 2005	Total		zu Tal		zu Berg	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	3881	1082	3289	959	592	122
1 Nahrungs- u. Futtermittel	5907	1454	2364	494	3543	961
2 Feste mineralische Brennstoffe	13816	3088	344	33	13472	3054
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	16732	4418	4043	885	12689	3533
4 Erze u. Metallabfälle	17447	2201	1059	180	16388	2021
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	6431	1262	3323	607	3108	654
6 Steine, Erden u. Baustoffe	19218	3699	14308	2801	4910	897
7 Düngemittel	2177	608	888	230	1289	378
8 Chemische Erzeugnisse	8393	1778	3490	580	4902	1198
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	9797	3091	6352	1964	3445	1128
99 darunter besondere Transportgüter	9178	2952	5864	1845	3315	1106
Total	103799	22681	39460	8733	64338	13946

Entwicklung im Vergleich zum 1. Halbjahr 2005 (in %)						
0 Landwirtschaftliche Erzeugnisse	-2,55	3,14	-5,87	-3,44	16,05	55,74
1 Nahrungs- u. Futtermittel	-7,86	-16,44	-3,26	-9,92	-10,89	-19,88
2 Feste mineralische Brennstoffe	6,74	-1,07	34,01	51,52	6,05	-1,60
3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse	-5,90	-8,96	-1,81	-7,12	-7,21	-9,45
4 Erze u. Metallabfälle	-4,25	-9,09	9,35	0,00	-5,13	-9,85
5 Eisen, Stahl u. Ne-Metalle	-5,33	-8,00	0,18	-10,21	-11,23	-5,81
6 Steine, Erden u. Baustoffe	6,61	6,24	8,19	8,43	2,02	-0,45
7 Düngemittel	-4,41	-3,62	-1,80	-2,17	-6,21	-4,50
8 Chemische Erzeugnisse	-0,91	4,27	-6,02	2,41	2,77	5,18
9 Fahrzeuge, Maschinen, Halb- u. Fertigwaren	-3,10	-6,31	-1,89	-5,35	-5,34	-7,98
99 darunter besondere Transportgüter	-3,21	-6,47	-1,60	-5,37	-6,09	-8,23
Total	-0,88	-3,73	1,79	19,42	2,34	-5,68

Monatliche Entwicklung der Güterbeförderungen und Verkehrsleistungen auf dem Traditionellen Rhein

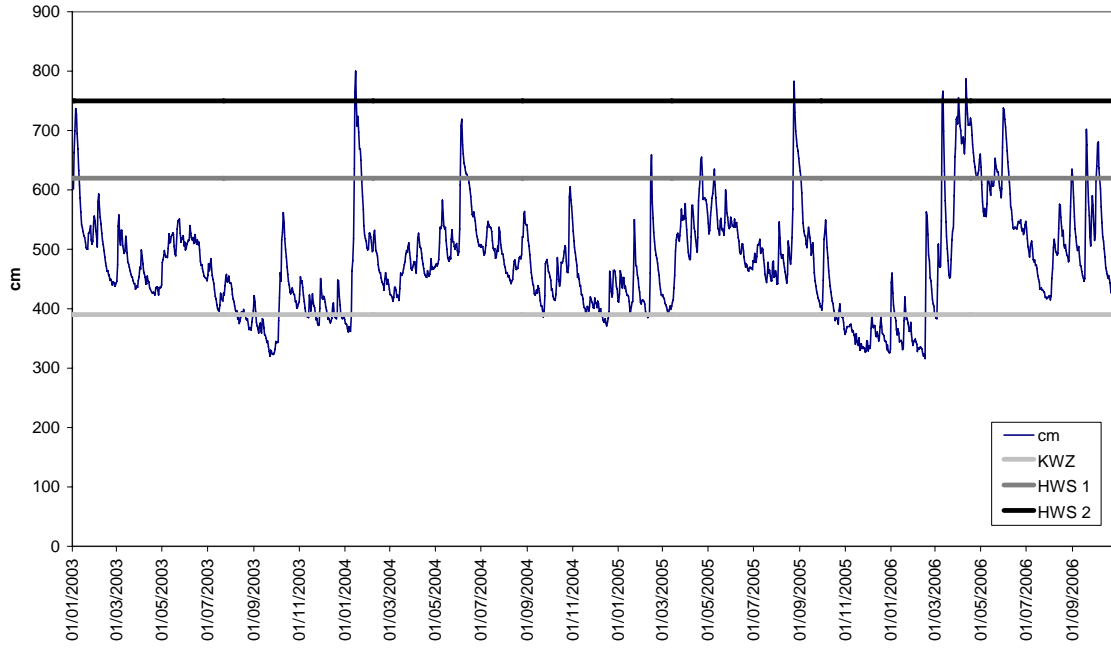


Monatliche Containerbeförderungen auf dem Traditionellen Rhein

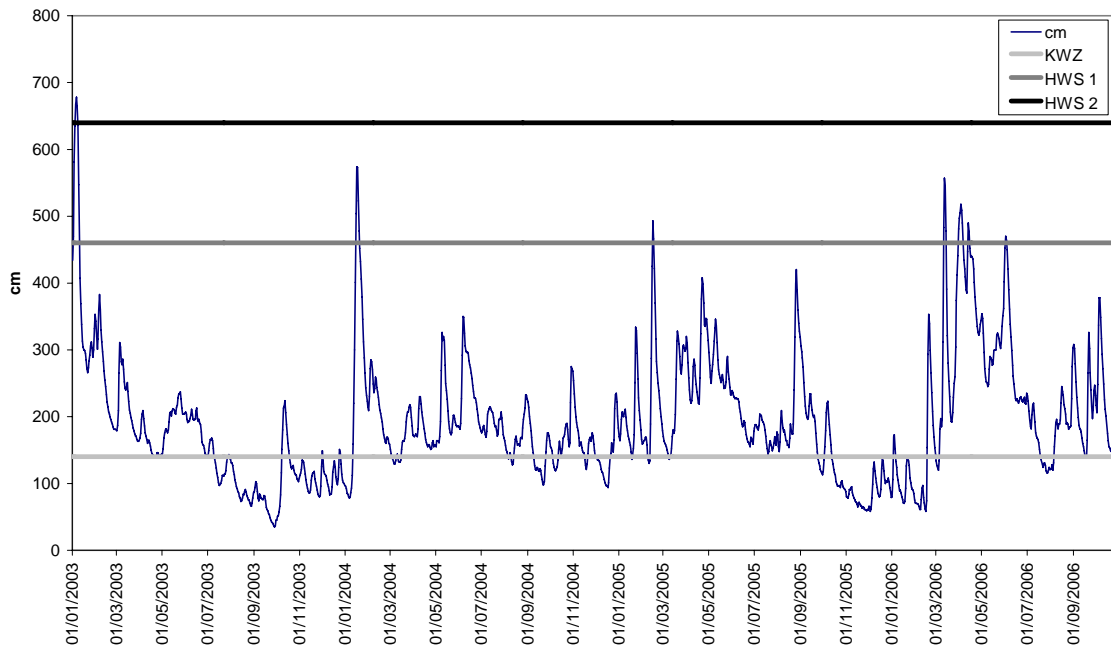


Wasserrführung auf dem Rhein

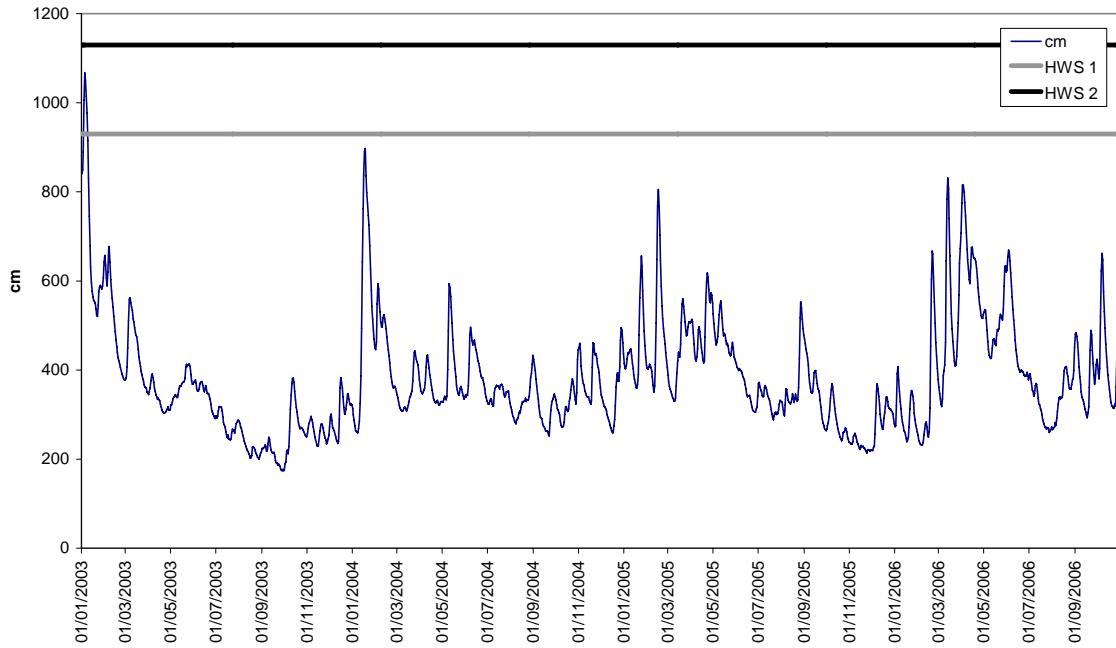
Pegelstände in Maxau



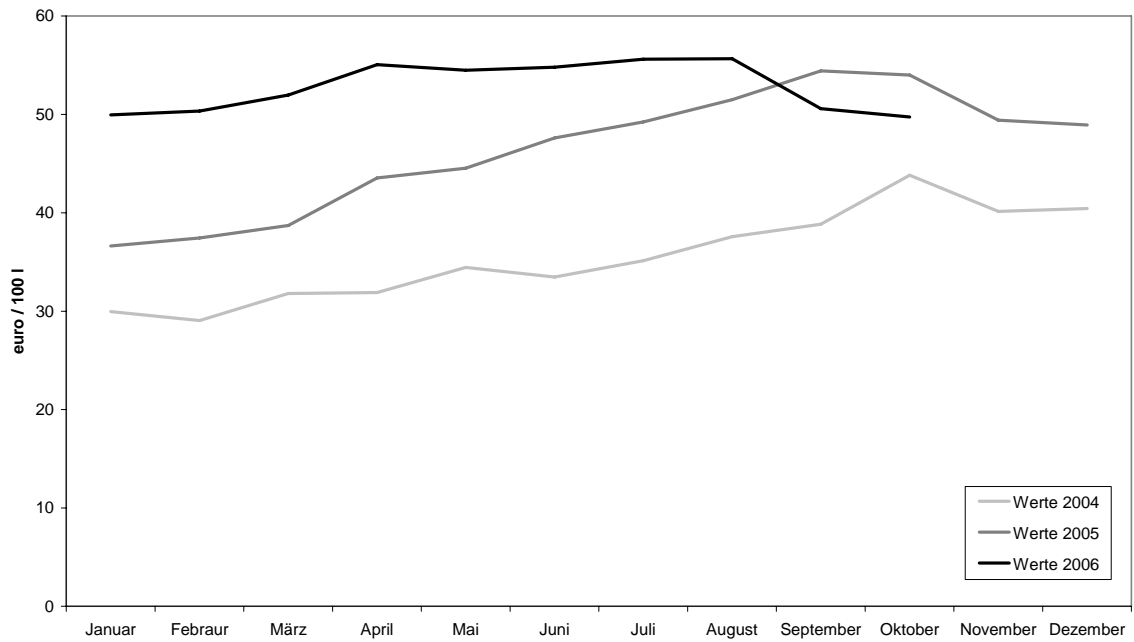
Pegelstände in Kaub



Pegelstände in Ruhrort



Entwicklung der Gasölpreise



Neubauten bis zum 10. November 2006

Schiffstyp	Anzahl	2002		2003			2004		
		Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
Güterschubleichter	29	37180		28	78156		14	23636	
Insgesamt	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
Tankmotorschiffe	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
Tankschubleichter	2	178		1	1800		3	2427	
Insgesamt	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
Schubboote	2		1276	0		0	1		992
Schleppboote	3		11670	1		279	1		177
Insgesamt	5		12946	1		279	2		1169
Kabinenschiffe	17		13251	10		7238	5		4021
Ausflugsschiffe	9		4834	1		1566	1		662
Insgesamt	26		18085	11		8804	6		4683

Schiffstyp	Anzahl	2005		2006			total 2002 - 2006		
		Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW	Anzahl	Tonnage	kW
Gütermotorschiffe	34	87645	27490	15	41176	10020	156	402937	169942
Güterschubleichter	12	11401		3	1362		86	151735	0
Insgesamt	46	99046	27490	18	42538	10020	242	554672	169942
Tankmotorschiffe	46	130860	43736	18	55456	9905	185	523037	195756
Tankschubleichter	2	2527		0	0	0	8	6932	0
Insgesamt	48	133387	43736	18	55456	9905	193	529969	195756
Schubboote	0		0	0		0	3	0	2268
Schleppboote	0		0	0		0	5	0	12126
Insgesamt	0		0	0		0	8	0	14394
Kabinenschiffe	5		6280	1			38	0	30790
Ausflugsschiffe	5		2832	1		1566	17	0	11460
Insgesamt	10		9112	2		1566	55	0	42250

PROTOKOLL 13

Wirtschaftskongress 2007 in Basel

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 14

Kooperation mit den Schutzkommissionen für Rhein und Donau

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 15

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

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 16

Gültigkeit der Gemeinschaftsschiffsführerzeugnisse vom Typ B auf der Strecke Basel-Iffezheim

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

erkennt an, dass die auf der Grundlage der Richtlinien 96/50/EG und 91/672/EWG erteilten Schiffsführerzeugnisse als Befähigungszeugnis genügen, um die Strecke Basel – Iffezheim zu befahren,

stellt fest, dass sich aufgrund dieser Anerkennung die Erteilung des Kanalpenichenpatents erübrigt,

beschließt infolgedessen die in der Anlage genannten Änderungen der §§ 1.01 Nr. 9, 1.03 Nr. 3, 2.01 Nr. 3 und 4, 2.02 Nr. 3 und 4, 2.03 Nr. 3, 2.04, 3.02 Nr. 5, 3.06 Nr. 1 und der Anlage A2 der Rheinpatentverordnung.

Diese Änderungen treten am 1. Oktober 2007 in Kraft.

Anlage

1. § 1.01 Nr. 9 wird gestrichen.

2. § 1.03 Nr. 3 wird wie folgt formuliert:

- „3. Für die Fahrt unterhalb der Spyck'schen Fähre (km 857,40) und auf der Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke - km 166,64) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92) genügt
- a) anstelle des Patentbesitzes nach § 2.01 ein Schiffsführerzeugnis nach Anhang I der Richtlinie 91/672/EWG des Rates oder ein auf Grund der Richtlinie 96/50/EG des Rates erteiltes Schiffsführerzeugnis;
 - b) anstelle der Patente nach den §§ 2.02 bis 2.04 ein anderes von der zuständigen Behörde als gleichwertig anerkanntes Patent. „

3. § 1.04 Buchstabe d) wird gestrichen.

4. Der Hinweis auf das Kanalpenichenpatent wird in §§ 2.01 Nr. 3 und 4, 2.02 Nr. 3 und 4 und 3.06 Nr. 1 und in Anlage A2 gestrichen.

5. § 2.03 Nr. 3 lautet wie folgt:

- „3. Außerdem muss die Strecke, für die das Sportpatent beantragt wird, auf einem Fahrzeug mit einer Länge von 15 m oder mehr
- a) entweder mindestens sechzehnmal innerhalb der letzten zehn Jahre vor Eingang des Antrages, davon mindestens je dreimal in jeder Richtung innerhalb der letzten drei Jahre,
 - b) oder im Rahmen einer sachgerechten Ausbildung mindestens viermal in jeder Richtung innerhalb des letzten Jahres vor Eingang des Antrages befahren worden sein.

Dies gilt weder für die Strecke unterhalb der Spyck'schen Fähre noch für die Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke – km 166,64) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92).„

6. § 2.04 wird gestrichen.

7. § 2.05 wird § 2.04 und § 2.06 wird § 2.05.

8. § 3.02 Nr. 5 wird gestrichen.

PROTOKOLL 17

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 der Rheinpatentverordnung (§ 3.02 Nr. 2 Anlagen B1 und B2)

Beschluss

Die Zentralkommission,
in Anwendung des § 1.06 der Rheinpatentverordnung,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,
verlängert die Anordnungen vorübergehender Art zu § 3.02 Nr. 2 sowie zu den Anlagen B1
und B2 der Rheinpatentverordnung.

Diese Vorschriften gelten vom 1. April 2007 bis zum 31. Dezember 2008.

PROTOKOLL 18

Definitive Änderungen der Rheinpatentverordnung (§ 3.02 Nr. 2 Anlage B1 und B2)

Beschluss

Die Zentralkommission,
zur definitiven Übernahme von Anordnungen vorübergehenden Art nach § 1.06 der
Rheinpatentverordnung, die sich in der praktischen Anwendung bewährt haben,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,
beschließt die definitive Übernahme der Anordnungen nach § 3.02 Nr. 2, Anlage B1 und B2
der Rheinpatentverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen gelten ab dem 1. Januar 2009.

Anlage

§ 3.02

2. Dem Antrag sind beizufügen:
 - a) ein Licht- oder Passbild aus neuerer Zeit;
 - b) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B2, das nicht älter als drei Monate sein darf. Bestehen danach Zweifel an der Tauglichkeit, kann die zuständige Behörde die Vorlage weiterer ärztlicher oder fachärztlicher Zeugnisse verlangen;
 - c) soweit erforderlich, der Nachweis über die Fahrzeit und die Streckenfahrten;
 - d) eine Kopie des Personalausweises oder des Reisepasses;
 - e) soweit erforderlich, eine Kopie des Sprechfunkzeugnisses nach Anhang 5 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk.

Der Nachweis der Tauglichkeit kann anstelle des ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 auch geführt werden mit einem von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anerkannten

- a) gültigen Befähigungszeugnis, für das mindestens die gleichen Anforderungen wie nach Anlage B1 und B2 sowie nach § 4.01 gelten oder
- b) ärztlichen Zeugnis, das nicht älter als drei Monate ist und für dessen Ausstellung mindestens die gleichen Anforderungen wie nach Anlage B1 und B2 Grundlage waren.

Anlage B 1

Mindestanforderungen an die Tauglichkeit für Bewerber eines Rheinpatentes

I. Sehvermögen

1. Tagessehschärfe:

Mit oder ohne Sehhilfe gleich oder größer 0,8 auf beiden Augen gemeinsam oder auf dem besseren Auge. Einäugiges Sehen ist erlaubt.

2. Dämmerungssehvermögen:

Nur in Zweifelsfällen zu prüfen. Mesotest ohne Blendung bei einem Umfeld von 0,032 cd/m², Ergebnis: Kontrast 1 : 2,7.

3. Dunkeladaption:

Nur in Zweifelsfällen zu prüfen. Das Ergebnis darf nicht mehr als eine log-Einheit von der Normalkurve abweichen.

4. Gesichtsfeld:

Einschränkungen im Gesichtsfeld des Auges mit der besseren Sehschärfe sind nicht erlaubt. Im Zweifelsfall perimetrische Untersuchung.

5. Farbunterscheidungsvermögen:

Das Farbunterscheidungsvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Bewerber den Farnsworth Panel D15 Test oder einen anerkannten Farbtafeltest besteht. In Zweifelsfällen Prüfung mit dem Anomaloskop, wobei der Anomal-Quotient bei normaler Trichromasie zwischen 0,7 und 1,4 liegen muss, oder mit einem anderen anerkannten gleichwertigen Test.

Anerkannte Farbtafeltests sind:

- a) Ishihara nach den Tafeln 12 bis 14,
- b) Stilling/Velhagen,
- c) Boström,
- d) HRR (Ergebnis mindestens „leicht“),
- e) TMC (Ergebnis mindestens „second degree“),
- f) Holmer-Wright B (Ergebnis höchstens 8 Fehler bei „small“).

6. Motilität:

Keine Doppelbilder. Bei Einäugigkeit: normale Beweglichkeit des funktionstüchtigen Auges.

II. Hörvermögen

Das Hörvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Mittelwert der Hörverluste der beiden Ohren bei den Frequenzen 500, 1000, 2000 und 3000 Hz den Wert von 40 dB nicht überschreitet. Wenn der Wert von 40 dB überschritten wird, ist das Hörvermögen jedoch als ausreichend anzusehen, wenn die Sprache in gewöhnlicher Lautstärke mit einem Hörgerät auf 2 m von jedem einzelnen Ohr deutlich verstanden wird.

III. Es dürfen keine sonstigen Befunde vorliegen, die die Tauglichkeit ausschließen.

Das Vorliegen folgender Krankheiten oder körperlicher Mängel kann Anlass zu Bedenken an der Tauglichkeit des Bewerbers geben:

1. Krankheiten, die mit Bewusstseins- oder Gleichgewichtsstörungen einhergehen;
2. Erkrankungen oder Schäden des zentralen oder peripheren Nervensystems mit wesentlichen Funktionsstörungen, insbesondere organische Krankheiten des Gehirns oder des Rückenmarks und deren Folgezustände, funktionelle Störungen nach Schädel- oder Hirnverletzungen, Hirndurchblutungsstörungen;
3. Gemüts- oder Geisteskrankheiten;
4. Diabetes mellitus mit nicht regulierbaren, erheblichen Schwankungen der Blutzuckerwerte;
5. erhebliche Störung der Drüsen mit innerer Sekretion;
6. schwere Erkrankungen der blutbildenden Systeme;
7. Bronchialasthma mit Anfällen;
8. Erkrankungen oder Veränderungen des Herzens oder des Kreislaufes mit Einschränkungen der Leistungs- oder Regulationsfähigkeit;
9. Erkrankungen oder Unfallfolgen, die zu erheblicher Einschränkung der Beweglichkeit, Verlust oder Herabsetzung der groben Kraft eines für die Durchführung der Tätigkeit wichtigen Gliedes führen;
10. chronischer Alkoholmissbrauch, Betäubungsmittelsucht oder andere Suchtformen.

**Anlage B2
(Muster)**

Arbeitsmedizinischer Dienst

Ärztliches Zeugnis über die Untersuchung der Tauglichkeit in der Rheinschifffahrt

Zutreffendes ankreuzen oder ausfüllen

Familienname, ggf. Geburtsname, Vornamen :

Geburtstag, -ort :

Identitätsnachweis :

I.	Sehvermögen					
	1. Tagesehschärfe					
	<input type="checkbox"/> ohne Sehhilfe	links	rechts	<input type="checkbox"/> mit Sehhilfe	links	rechts
	2. Dämmerungsehvermögen ⁵ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	3. Dunkeladaption ¹ ausreichend <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	4. Gesichtsfeld ohne Einschränkungen perimetrische Untersuchung ¹ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	5. Farbunterscheidungsvermögen ausreichend Prüfung mit Anomaloskop ¹ <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
	6. Motilität : unauffällig <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein					
Untersuchungsergebnis			<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> ausreichend mit Sehhilfe <input type="checkbox"/> nicht ausreichend			
II.	Hörvermögen		Hörgerät	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	
	Hörverluste überschreiten 40 dB in		links	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	
	den Frequenzen 500, 1000, 2000 und 3000Hz		rechts	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	
	Untersuchungsergebnis			<input type="checkbox"/> ausreichend <input type="checkbox"/> ausreichend mit Hörgerät <input type="checkbox"/> nicht ausreichend		
III.	Krankheiten oder körperliche Mängel					
Anzeichen für sonstige Krankheiten oder körperliche Mängel, die die Tauglichkeit ausschließen oder einschränken						
<input type="checkbox"/> liegen nicht vor						
<input type="checkbox"/> liegen vor						

Gesamturteil

tauglich
 eingeschränkt tauglich (Hinweise für Auflagen, siehe Rückseite)
 eingeschränkt tauglich mit Hörgerät
 eingeschränkt tauglich mit Sehhilfe
 untauglich

Ort, Datum	Unterschrift / Siegel / Stempel
------------	---------------------------------

⁵ Nur in Zweifelsfällen prüfen. Anforderungen und Prüfmethoden: siehe Anlage B1.

PROTOKOLL 19

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)

Beschluss

Die Zentralkommission,
in Anwendung des § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,
verlängert die Anordnungen vorübergehender Art zu §§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1
Buchstabe g und h der Rheinschiffsuntersuchungsordnung.

Diese Vorschriften gelten vom 1. April 2007 bis zum 31. Dezember 2008.

PROTOKOLL 20

Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)

Beschluss

Die Zentralkommission,
zur definitiven Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 der
Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die sich in der Zwischenzeit in der praktischen Anwendung
bewährt haben,
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,
beschließt die definitive Übernahme der Änderungen zu §§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1
Buchstabe g und h der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss
aufgeführt sind.

Diese Änderungen treten am 1. Januar 2009 in Kraft.

Anlage

1. § 23.03 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Für die Tauglichkeit zum Beruf gelten die Anforderungen nach den Anlagen B1 und
B2 der Rheinpatentverordnung. Sie ist für die erstmalige Ausstellung des Schiffer-
dienstbuches nachzuweisen durch
- a) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B2 der Rheinpatentverordnung oder
 - b) ein nach § 3.02 der Rheinpatentverordnung anerkanntes
 - aa) ärztliches Zeugnis oder
 - bb) gültiges Befähigungszeugnis.

Ein ärztliches Zeugnis darf nicht älter als drei Monate sein.“

2. § 23.09 Nr. 11 Buchstabe g) wird wie folgt gefasst:

„g) (Ohne Inhalt).“

3. § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe h) wird wie folgt gefasst:

„h) (Ohne Inhalt).“

PROTOKOLL 21

Änderung der Polizeiverordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.22 (§§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 und 14.13)

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Anpassung an die Bedürfnisse der Schifffahrt, zur Berücksichtigung der Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer sowie zur Klarstellung bestimmter Vorschriften,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

gemäß § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung,

beschließt die Änderungen der §§ 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 und 14.13 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2010. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 1.25 wird wie folgt gefasst:*

„1.25 Anordnungen, Erlaubnisse und Genehmigungen“

b) *Die Angaben zu den §§ 9.12, 9.13 und 14.11 werden wie folgt gefasst:*

„9.12 Boven-Rijn und Waal

9.13 Pannerdensch kanaal, Neder-Rijn und Lek

14.11 Übernachtungshäfen Boven-Rijn und Waal“

c) *Die Angaben zu den §§ 14.12 und 14.13 entfallen.*

2. § 1.08 wird folgende Nr. 4 angefügt:

„4. Unbeschadet der Nummer 3 und des § 15.09 Nr. 4 Rheinschiffsuntersuchungsordnung müssen für alle Fahrgäste an Bord geeignete Einzelrettungsmittel vorhanden sein. Einzelrettungsmittel gelten als geeignet, wenn sie den Europäischen Normen EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998 entsprechen und in einer der Verteilung der Fahrgäste entsprechenden Anzahl für Erwachsene und für Kinder vorhanden sind.“

3. § 1.10 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) das ordnungsgemäß ausgefüllte Bordbuch einschließlich der Bescheinigung nach Anlage K der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder einer Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat.“

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe a, e und f müssen jedoch nicht mitgeführt werden auf Schubleichtern, auf denen eine Metalltafel nach folgendem Muster angebracht ist:

EINHEITLICHE EUROPÄISCHE SCHIFFSNUMMER:- R
SCHIFFSATTEST
- NUMMER:
- SUK:
- GÜLTIG BIS:

wobei der Hinweis auf die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde in einem Großbuchstaben R nach der einheitlichen europäischen Schiffsnummer besteht.

Sofern der Schubleichter über eine amtliche Schiffsnummer verfügt, ist dieser Begriff auf der Metalltafel anzubringen und die amtliche Schiffsnummer des Schubleichters anzugeben.

Die geforderten Angaben müssen auf der Metalltafel in gut lesbaren Buchstaben von mindestens 6 mm Höhe eingeschlagen oder eingekörnt sein.

Die Metalltafel muss mindestens 60 mm hoch und 120 mm lang sein. Sie muss gut sichtbar und dauerhaft auf der hinteren Steuerbordseite des Schubleichters befestigt sein.

Die Übereinstimmung der Angaben auf der Metalltafel, mit Ausnahme des Buchstabens R, mit denen im Schiffsattest des Schubleichters muss von einer Schiffsuntersuchungskommission dadurch bestätigt sein, dass ihr Zeichen auf der Metalltafel eingeschlagen ist.

Die Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe a, e und f muss der Eigentümer des Schubleichters aufbewahren.

Auf die Mitführung der Schiffspapiere nach Nummer 1 Buchstabe x kann verzichtet werden, wenn zusätzlich die Typgenehmigungsnummer nach Anlage J Teil I Nr. 1.1.3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf der Metalltafel angebracht ist.“

4. § 1.13 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Es ist verboten, Schifffahrtszeichen (z.B. Tonnen, Schwimmstangen, Baken, Wahrschauflöße mit Schifffahrtszeichen) zum Festmachen oder Verholen von Fahrzeugen zu benutzen, sie zu beschädigen oder unbrauchbar zu machen.“

5. Folgender § 1.25 wird nach dem § 1.24 eingefügt:

„§ 1.25

Anordnungen, Erlaubnisse und Genehmigungen

Anordnungen, Erlaubnisse und Genehmigungen können von der zuständigen Behörde mit Auflagen und Bedingungen versehen werden.“

6. § 2.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. An jedem Fahrzeug - mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge und der Seeschiffe - müssen entweder auf dem Schiffkörper oder auf dauerhaft befestigten Platten oder Schildern folgende Kennzeichen angebracht sein:

a) sein Name, der auch eine Devise sein kann.

Der Name ist auf beiden Seiten des Fahrzeugs und, mit Ausnahme von Schubleichtern, auch von hinten sichtbar anzubringen. Wird eine solche Aufschrift bei einem Fahrzeug, das gekuppelte Fahrzeuge oder einen Schubverband fortbewegt, verdeckt, ist der Name auf Tafeln in der Richtung, in der die Aufschrift verdeckt ist, gut sichtbar zu zeigen.

In Ermangelung eines Namens für das Fahrzeug ist entweder der Name der Organisation, der das Fahrzeug gehört, oder deren gebräuchliche Abkürzung, erforderlichenfalls mit einer Nummer dahinter,

oder die Registernummer anzubringen, welcher der Buchstabe oder die Buchstabengruppe des Landes folgt, in dem der Heimat- oder Registerort liegt (Anlage 1);

- b) sein Heimat- oder Registerort.

Der Name des Heimat- oder Registerortes ist entweder auf beiden Seiten oder am Heck des Fahrzeugs anzubringen; ihm folgt der Buchstabe oder die Buchstabengruppe des Landes, in dem der Heimat- oder Registerort liegt;

- c) seine einheitliche europäische Schiffsnummer, die aus acht arabischen Ziffern besteht. Die drei ersten Ziffern dienen der Bezeichnung des Landes und der Ausgabestelle dieser einheitlichen europäischen Schiffsnummer. Diese Kennzeichnung ist nur für die Fahrzeuge verbindlich, denen eine einheitliche europäische Schiffsnummer erteilt wurde;
- d) seine amtliche Schiffsnummer, die aus sieben arabischen Ziffern besteht, denen gegebenenfalls ein Kleinbuchstabe folgt. Die beiden ersten Ziffern dienen der Bezeichnung des Landes und der Ausgabestelle dieser amtlichen Schiffsnummer. Diese Kennzeichnung ist nur für die Fahrzeuge verbindlich, denen eine amtliche Schiffsnummer erteilt wurde, die noch nicht in eine einheitliche europäische Schiffsnummer umgewandelt wurde.

Die einheitliche europäische Schiffsnummer und die amtliche Schiffsnummer sind nach den unter Buchstabe a aufgeführten Bedingungen anzubringen.“

- b) *Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*

„3. Die Kennzeichen nach den Nummern 1 und 2 sind in gut lesbaren und dauerhaften lateinischen Schriftzeichen anzubringen. Die Höhe der Schriftzeichen muss beim Namen, der einheitlichen europäischen Schiffsnummer und der amtlichen Schiffsnummer mindestens 20 cm, bei den anderen Zeichen mindestens 15 cm betragen.

Die Breite der Schriftzeichen und die Stärke der Striche müssen der Höhe entsprechen. Die Schriftzeichen müssen in heller Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf hellem Grund angebracht sein.“

7. § 9.07 wird wie folgt geändert:

- a) § 9.07 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Geisenheim – Rhens

Zwischen Geisenheim (km 524,00) bis Rhens (km 582,00) ist das Segelsurfen verboten.“

- b) *Die ursprüngliche Nummer 2 wird Nummer 3.*
- c) *Die ursprüngliche Nummer 3 wird Nummer 4.*
- d) *Die ursprüngliche Nummer 4 wird Nummer 5.*

e) *Die ursprüngliche Nummer 5 wird Nummer 6.*

f) *Nummer 6 wird wie folgt gefasst und als neue Nummer 7 angefügt:*

„7. Mit Ausnahme der Nummern 2 und 5 Buchstabe b findet diese Bestimmung auf Kleinfahrzeuge keine Anwendung.“

8. *§ 9.12 wird wie folgt gefasst:*

„§ 9.12

Boven-Rijn und Waal

1. Fahrzeuge, Schwimmkörper, sowie schwimmende Anlagen dürfen auf der Boven-Rijn und Waal zwischen km 857,77 und 952,50, einschließlich der Übernachtungshäfen und angrenzender Wasserflächen insoweit diese zu der nationalen Behörde gehören, grundsätzlich nicht stilliegen. In der Grenzstrecke von km 857,77 bis km 865,50 gilt dieses Verbot für den Teil zwischen dem rechten Ufer und der Achse des Flusses.
2. Abweichend von Nummer 1 ist auf den genannten Wasserstraßen, den angrenzenden Wasserflächen und in den Häfen an den entsprechend ausgewiesenen Stellen das Stilliegen gestattet.
3. Im Ausnahmefall kann die zuständige Behörde das Stilliegen auch an nicht dazu ausgewiesenen Stellen genehmigen.“

9. *§ 9.13 wird wie folgt gefasst:*

„§ 9.13

Pannerdensch kanaal, Neder-Rijn und Lek

1. Fahrzeuge, Schwimmkörper, sowie schwimmende Anlagen dürfen auf dem Pannerdensch Kanaal, Neder-Rijn und Lek zwischen km 867,46 und km 989,20, einschließlich angrenzender Wasserflächen insoweit diese zu der nationalen Behörde gehören, grundsätzlich nicht stilliegen.
2. Abweichend von Nummer 1 ist auf den genannten Wasserstraßen, den angrenzenden Wasserflächen und in den Häfen an den entsprechend ausgewiesenen Stellen das Stilliegen gestattet.
3. Im Ausnahmefall kann die zuständige Behörde das Stilliegen auch an nicht dazu ausgewiesenen Stellen genehmigen.“

10. § 10.01 wird wie folgt geändert:

a) In der Tabelle von Nummer 3 wird die Angabe zu Basel wie folgt gefasst:

„Basel (km 166,64) _____

Basel - Schleusen Kembs	7,00	Basel-Rheinhalle 8,20“
-------------------------	------	---------------------------

b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Zwischen Basel und den Schleusen Kembs können die zuständigen Behörden einzelnen Fahrzeugen und Verbänden für diesen Streckenabschnitt bis zu einem Wasserstand von 8,50 m am Pegel Basel-Rheinhalle die Fahrt freigeben, wenn der Wasserstand bereits seit mehr als drei aufeinander folgenden Tagen überwiegend über der Marke von 8,20 m lag und die Vorhersagen dahin gehen, dass der Wasserstand auch an den folgenden zwei Tagen noch über dieser Marke liegen wird.“

11. § 12.01 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die Schiffsführer von Fahrzeugen, die dem ADNR unterliegen, von Tankschiffen, von Fahrzeugen mit einer Länge über 110 m, von Verbänden, Kabinenschiffen, Seeschiffen und Sondertransporten nach § 1.21 müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 5 genannten Strecken auf dem bekannt gegebenen Kanal melden und folgende Angaben machen:

- a) Schiffsgattung;
- b) Schiffsname;
- c) Standort, Fahrtrichtung;
- d) einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer, bei Seeschiffen IMO-Nummer;
- e) Tragfähigkeit;
- f) Länge und Breite des Fahrzeugs;
- g) Art, Länge und Breite des Verbandes;
- h) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
- i) Fahrtroute;
- j) Beladehafen;
- k) Entladehafen;
- l) bei Gefahrgütern nach ADNR:
 - die UN-Nummer oder Stoffnummer,
 - die offizielle Benennung für die Beförderung, sofern zutreffend ergänzt durch die technische Bezeichnung,
 - die Klasse, der Klassifizierungscode und gegebenenfalls die Verpackungsgruppe,
 - die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, für die diese Angaben gelten,bei anderen Gütern:
 - die Art der Ladung (Stoffname, Stoffmenge);
- m) 0, 1, 2, 3 blaue Lichter/blau Kegel;
- n) Anzahl der an Bord befindlichen Personen.“

12. § 14.02 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. Die auf Tafeln am Ufer angegebenen Liegestellenbreiten gelten nur bei Wasserständen ab 7,00 m am Pegel Basel-Rheinhalle.“

13. § 14.11 wird wie folgt gefasst:

„§ 14.11

Übernachtungshäfen Boven-Rijn und Waal

1. In den Übernachtungshäfen Lobith (km 863,40), IJzendoorn (km 907,80) und Haaften (km 936,00) ist es ohne Erlaubnis der zuständigen Behörde verboten:
 - a) Fahrzeuge zu beladen oder zu entladen;
 - b) Güter oder andere Gegenstände am Ufer oder auf einer Landebrücke abzustellen;
 - c) Tanks zu entgasen;
 - d) Fahrgäste an Bord zu nehmen oder an Land zu setzen;
 - e) mit Schwimmkörpern oder schwimmenden Anlagen einzufahren;
 - f) mit Fahrzeugen einzufahren, die eine Bezeichnung nach § 3.14 Nr. 2 oder 3 führen müssen;
 - g) länger als drei Tage hintereinander stillzuliegen;
 - h) innerhalb von zwölf Stunden, nachdem die unter g genannte Periode beendet ist, wieder stillzuliegen;
 - i) mit dem Hinterschiff am Ufer anzulegen;
 - j) mit Verbänden mit einer Länge von mehr als 135 m an den Landebrücken anzulegen.
2. Der Schiffsführer muss die Wahl des Liegeplatzes in den Übernachtungshäfen sowie die Abfahrt aus diesen unverzüglich den Verkehrsposten Nijmegen (Übernachtungshafen Lobith) oder Tiel (Übernachtungshafen IJzendoorn und Haaften) mitteilen.
3. Die zuständige Behörde kann Anordnungen erteilen, die diesen Paragraphen ergänzen oder von ihm abweichen.“

14. §§ 14.12 und 14.13 entfallen

**PROTOKOLL 22
(2001–I–16)**

Standard

System zur Elektronischen Darstellung von Binnenschiffahrtskarten und von damit verbundenen Informationen (Inland ECDIS Standard) - Edition 2.0

1. Die ZKR hat im Frühjahr 2001 den Standard für Systeme zur elektronischen Darstellung von Binnenschiffahrtskarten (Inland Electronic Navigational Charts – Inland ENC) und von damit verbundenen Informationen verabschiedet. Mit dem Klarstellungs-, Korrektur- und Erweiterungs-dokument vom 16. Oktober 2003 für die Edition 1.02 wurde der Standard erstmals überarbeitet. Diese elektronische Darstellung zur Information der Schiffsführer (Informationsmodus) wie auch zur Unterstützung der Navigation (Navigationsmodus – Überlagerung von Radarbild und elektronischer Kartendarstellung auf einem Bildschirm) ist mittlerweile auf vielen Binnenschiffen in Europa zu finden.
2. Der Standard war seinerzeit durch die europäisch ausgerichtete Inland ECDIS Expertengruppe erarbeitet worden und wird auch von ihr weiter entwickelt. Zusätzlich hat sich eine internationale Inland ENC Harmonisierungsgruppe (IEHG) etabliert, die insbesondere die Produktspezifikationen des Standards weltweit harmonisiert.
3. Der Standard ist einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unterworfen. Daraus resultierende Änderungen können für eine sichere Navigation von entscheidender Bedeutung sein. Derartige Änderungen sollten für die Rheinschiffahrt allein von den zuständigen Gremien der ZKR autorisiert werden. Die Kompetenz der Arbeitsgruppe RIS der ZKR sollte weitgehend für diese Änderungen genutzt werden, da die Arbeitsgruppe einerseits über den notwendigen Sachverstand für derartige Änderungen verfügt und gleichzeitig mögliche Auswirkungen auf die Sicherheit der Schifffahrt beurteilen kann, andererseits so häufig tagt, dass diese Änderungen ohne zeitlichen Verzug durchgeführt werden können. Andere Änderungen hingegen können aus Gründen der Arbeitseffizienz der Experten- oder der Harmonisierungsgruppe überlassen bleiben, sofern diese nach einem transparenten sowie für alle Staaten offenen Verfahren und nach festgelegten Regeln arbeiten. Das Verfahren muss sicherstellen, dass die Kompatibilität mit dem maritimen ECDIS gewahrt bleibt und auch keinen Anpassungsbedarf für bestehende elektronische Karten auslöst. Letzteres würde die Investitionssicherheit von Nutzern und Applikationsherstellern gefährden.
4. Das in der Seeschifffahrt international eingeführte elektronische Karten-, Anzeige- und Informationssystem (ECDIS) basiert auf Standards der Internationalen Hydrographischen Organisation (IHO). Die IHO beabsichtigt nunmehr, auch Inland ECDIS in ihre Arbeiten und Verfahren einzubeziehen. Dies wird der wachsenden Bedeutung des Inland ECDIS gerecht und hilft, die Kompatibilität zwischen den Systemen für die See- und für die Binnenschifffahrt langfristig sicherzustellen.
5. Eine elektronische Karte, die im Navigationsmodus genutzt wird, muss über einen Mindestinhalt verfügen und die tatsächlichen Bedingungen der Wasserstraße korrekt wiedergeben. Daher sollte jede Karte von der Behörde, die für die Erstellung von Schifffahrtskarten für die jeweilige Wasserstraße oder Abschnitte davon zuständig ist (zuständige Behörde), auf ihre Eignung hin geprüft und bei vorhandener Eignung mit einem Zertifikat versehen werden. Das erlaubt sowohl dem Schiffsführer wie auch den Polizeibehörden die einfache Feststellung der Eignung einer Karte für den Navigationsmodus.
6. Die jetzt vorliegende Neufassung des Standards, die von der Inland ECDIS Expertengruppe ausgearbeitet wurde, berücksichtigt die mittlerweile teilweise weltweite Harmonisierung der elektronischen Karten für die Binnenschifffahrt, ihre Einbeziehung in die Verfahren der IHO, die Notwendigkeit der Zertifizierung der im Navigationsmodus verwendeten Karten sowie andere Änderungen, deren Notwendigkeit in den vergangenen Jahren im praktischen Schiffsbetrieb mit Inland ECDIS festgestellt wurde.

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit dem Ziel, die Verwendung von elektronischen Binnenschifffahrtskarten weiter zu fördern, zu ihrer weltweiten Harmonisierung beizutragen, bei ihrer Nutzung eine sichere Navigation zu gewährleisten und im praktischen Schiffsbetrieb festgestellte Verbesserungsmöglichkeiten des Standards zu nutzen,

in dem Bewusstsein, dass zur Gewährleistung der Sicherheit der Rheinschifffahrt wie auch des Schutzes der Investitionen der Behörden und des Schifffahrtsgewerbes Änderungen des Standards nur durch die zuständigen Gremien der Zentralkommission erfolgen können, sich die Gremien aber dabei auf die Arbeiten der europäisch ausgerichteten Inland ECDIS Expertengruppe und der internationalen Inland ENC Harmonisierungsgruppe (IEHG) stützen und Arbeiten im Rahmen anderer internationaler Organisationen berücksichtigen sollten,

beschließt die Neufassung des Inland ECDIS Standards, die als Anlage zu diesem Beschluss in deutscher, französischer, niederländischer und englischer Sprache beigefügt ist,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, den Standard durch die Arbeitsgruppe RIS sowie nach den in den jeweiligen Teilen des Standards beschriebenen Verfahren zu deren Pflege fortführen und – insbesondere aufgrund des technischen Fortschritts – notwendige Änderungen in eigener Zuständigkeit beschließen zu lassen.

Anlage: Edition 2.0 des Inland ECDIS Standard (in einer separaten Anlage).

PROTOKOLL 23

Erweiterung des Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, Einführung des elektronischen Meldens in der Rheinschifffahrt (2003-I-23)

1. Die ZKR hat im Frühjahr 2003 einen Standard mit Regeln für den Austausch von elektronischen Meldungen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt beschlossen. Er war von der internationalen Expertengruppe Electronic Reporting entwickelt worden und beschreibt die Meldungen, Dateninhalte und Codes, die bei elektronischen Meldungen über die Ladung an Bord von Binnenschiffen verwendet werden können. Der Standard kann den Datenaustausch zwischen den Partnern in der Binnenschifffahrt wie auch zwischen den Partnern im Multimodalen Verkehr, soweit sie am Binnenschiffsverkehr beteiligt sind, erleichtern und vermeiden, dass die Daten mehr als einmal an die verschiedenen Behörden und/oder die kommerziellen Partner gemeldet werden müssen.
2. Seit seiner Verabschiedung konnten praktische Erfahrungen bei der Anwendung des Standards gewonnen werden. Diese und Entwicklungen, wie die Einführung einer einheitlichen europäischen Schiffsnummer, haben zu Änderungsvorschlägen der Expertengruppe geführt. Der Übergang von ERINOT 1.0 auf ERINOT 1.2 steht dabei im Mittelpunkt.
3. Vermehrt werden zur Übertragung von Informationen Schemata, die auf der Programmiersprache XML beruhen, genutzt. Dementsprechend hat die Expertengruppe ein Schema für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt entwickelt, das den Standard ergänzen wird.
4. Neben dem Austausch von Meldungen über die Ladung besteht auch ein Interesse, andere Meldungen, wie z. B. über die Personen an Bord, oder die Daten der Ladungspapiere und solcher Daten, die der Abwehr äußerer Gefahren für den Verkehr dienen, elektronisch auszutauschen.
5. Nach § 12.01 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung unterliegen bestimmte Fahrzeuge auf dem Rhein einer Meldepflicht, die auch auf elektronischem Wege erfüllt werden kann. Die ZKR hat diese Meldepflicht in den vergangenen Jahren ausgeweitet. Um die Vielzahl der Meldungen in den Meldestellen sicher und effektiv bearbeiten zu können, scheint es erforderlich, in der Zukunft insbesondere für Schiffe mit einer großen Zahl von Containern an Bord die Übermittlung der vorgeschriebenen Meldungen in elektronischer Form zu verlangen. Dies gilt sowohl für die Meldungen zwischen den Schiffen und der Meldestelle wie auch für die Weitergabe der Meldungen zwischen den Meldestellen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag des Polizeiausschusses sowie unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2003-I-23,

mit dem Ziel, den elektronischen Datenaustausch zwischen den Partnern in der Binnenschifffahrt durch einheitliche Regelungen weiter zu erleichtern und künftig zu erweitern,

nimmt Kenntnis von der Fortschreibung des Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt, die der Polizeiausschuss in eigener Zuständigkeit vorgenommen hat,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, durch

- die Arbeitsgruppe RIS in Zusammenarbeit mit der bestehenden internationalen Expertengruppe Vorschläge auszuarbeiten, den Standard um zusätzliche Meldungen über die Ladung und die Personen an Bord sowie andere Aspekte zu erweitern,
- die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung unter Beteiligung des Schifffahrtsgewerbes bis zur Plenartagung im Frühjahr 2007 Vorschläge auszuarbeiten, mit der das Übermitteln von nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgeschriebenen Meldungen auf elektronischem Weg nach diesem Standard schrittweise und unter Berücksichtigung der an Bord der betroffenen Schiffe und in den Meldestellen verfügbaren Geräteausstattungen in der Verordnung verbindlich vorgeschrieben wird.

PROTOKOLL 24

Untersuchungsordnung - Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 1.02 Nr. 2 - Geltungsbereich
(angenommen mit Beschluss 2003-II-25),
- b) § 7.02 Nr. 3 - Steuerhaus, freies Blickfeld
(angenommen mit Beschluss 2003-II-24),
- c) § 8.03 Nr. 4 und 5 - Antriebsanlagen
(angenommen mit Beschluss 2003-II-25),
- d) § 11.05 Nr. 5 - Zugänge der Arbeitsplätze
(angenommen mit Beschluss 2003-II-25),
- e) § 11.07 Nr. 5 - Steigvorrichtungen
(angenommen mit Beschluss 2003-II-25),
- f) Anlage B Nr. 36 - Eintragung der Absperrorgane
(angenommen mit Beschluss 2003-II-24).

Die Vorschriften gelten vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2010.

PROTOKOLL 25

Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Harmonisierung der Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit denen der demnächst in Kraft tretenden Gemeinschaftsrichtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe sowie zur Berücksichtigung von in der Praxis gewonnenen Erfahrungen und des technischen Fortschritts,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu den §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B, die in den Anlagen zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2010. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

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

„7.05 Signallichter, Licht- und Schallzeichen“.

b) *Die Angaben zu § 8.06 und § 8.07 werden wie folgt gefasst:*

„8.06 Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör

8.07 Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör“.

c) *Die Überschrift von § 8.06 wird die Überschrift von § 8.08.*

d) *Die Überschrift von § 8.07 wird die Überschrift von § 8.09.*

e) *Die Überschrift von § 8.08 wird die Überschrift von § 8.10.*

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

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

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

3. § 6.02 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Bei Rudermaschinen mit motorischem Antrieb muss eine zweite unabhängige Antriebsanlage oder ein zusätzlicher Handantrieb vorhanden sein. Bei Ausfall oder Störung der Antriebsanlage der Rudermaschine muss innerhalb von 5 Sekunden die zweite unabhängige Antriebsanlage oder der Handantrieb in Betrieb gesetzt werden können.“

4. § 6.03 wird wie folgt gefasst:

„§ 6.03

Hydraulische Antriebsanlage der Rudermaschine

1. An die hydraulische Antriebsanlage der Rudermaschine dürfen keine anderen Verbraucher angeschlossen sein.
2. Hydrauliktanks sind mit Niveaularmgebern auszurüsten, die ein Absinken des Ölstandes unter den für den sicheren Betrieb niedrigsten zulässigen Füllstand überwachen.
3. Abmessungen, Konstruktion und Verlegung der Rohrleitungen müssen Beschädigungen durch mechanische Einflüsse oder Feuer soweit wie möglich ausschließen.
4. Hydraulikschläuche sind
 - a) nur zulässig, wenn Vibrationsdämpfung oder Bewegungsfreiheit der Bauteile deren Verwendung unumgänglich macht,
 - b) mindestens für den höchstzulässigen Betriebsdruck auszulegen,
 - c) spätestens alle acht Jahre zu erneuern.
5. Hydraulikzylinder, -pumpen und -motoren sowie Elektromotoren müssen spätestens alle acht Jahre von einer Fachfirma geprüft und erforderlichenfalls instand gesetzt werden.“

5. § 6.07 Nr. 2 wird wie folgt geändert:

a) *Der einleitende Satzteil wird wie folgt gefasst:*

„Für die folgenden Fälle muss ein optischer und akustischer Alarm im Steuerstand vorhanden sein:“

b) *Buchstabe a wird wie folgt gefasst:*

„a) Unterschreitung des Niveaus des Ölstands der Hydrauliktanks nach § 6.03 Nr. 2 und des Betriebsdrucks des hydraulischen Systems;“

6. § 6.09 wird wie folgt gefasst:

„§ 6.09

Abnahme und wiederkehrende Prüfungen

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

7. § 7.04 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die Richtung der vom Antrieb auf das Schiff wirkenden Schubkraft und die Drehzahl der Propeller oder der Antriebsmaschinen muss angezeigt werden.“

b) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

„9. Bei Ruderpropeller-, Wasserstrahl-, Zykloidalpropeller- und Bugstrahlanlagen sind gleichwertige Bedienungs-, Anzeige- und Überwachungseinrichtungen zulässig.

Die Anforderungen nach Nummer 1 bis 8 sind sinngemäß und unter Beachtung der besonderen Eigenschaften und der gewählten Anordnung der genannten aktiven Steuer- und Antriebsorgane zu erfüllen. In Analogie zu Nummer 2 muss für jede Anlage die Bedienung mittels eines Hebels erfolgen, der sich auf einem Kreisbogen zu einer senkrechten, zur Richtung der Schubkraft der Anlage annähernd parallelen Ebene bewegt. Aus der Position des Hebels muss für jede Anlage die Richtung der auf das Schiff wirkenden Schubkraft erkennbar sein.

Sofern Ruderpropeller- oder Zykloidalpropelleranlagen nicht mittels Hebel bedient werden, kann die Untersuchungskommission Abweichungen von Nummer 2 zulassen. Die Abweichungen sind von der Untersuchungskommission im Schiffsattest unter der Nummer 52 zu vermerken.“

8. § 7.05 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Signallichter, Licht- und Schallzeichen“

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Signallichter müssen den Anforderungen der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschiffahrt entsprechen.“

9. § 8.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Wo dies erforderlich ist, müssen Verbindungsstellen von Leitungen für Brennstoff, Schmieröl und Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, abgeschirmt oder auf andere geeignete Weise geschützt sein, um ein Versprühen oder Auslaufen dieser Flüssigkeiten auf erhitzte Flächen, in die Luftansaugung von Maschinen oder sonstige Zündquellen zu verhindern. Die Anzahl der Verbindungsstellen in diesen Rohrleitungssystemen muss auf ein Mindestmaß beschränkt sein.“

b) *Folgende Nummern 5 und 6 werden angefügt:*

- „5. Frei liegende Hochdruck-Brennstoffförderleitungen von Dieselmotoren zwischen den Hochdruck-Brennstoffpumpen und den Einspritzvorrichtungen müssen durch ein Mantelrohr-System geschützt sein, das austretenden Brennstoff bei einem Schaden an der Hochdruckleitung auffängt. Das Mantelrohr-System ist durch einen Sammler für Leckagen zu ergänzen, und es müssen Einrichtungen vorgesehen sein, die im Fall eines Schadens an der Brennstoffleitung ein Alarmsignal geben; für Maschinen mit nur zwei Zylindern ist dieses Alarmsystem jedoch nicht erforderlich. Bei Maschinen für Ankerwinden und Spills auf offenen Decks sind keine Mantelrohr-Systeme erforderlich.
6. Isolierungen von Maschinenteilen müssen § 3.04 Nr. 3 Absatz 2 entsprechen.“

10. § 8.05 wird wie folgt geändert:

a) *Nummer 1 (betrifft nur die französische Fassung)*

b) *Nummer 2 wird wie folgt gefasst:*

- „2. Brennstofftanks sowie Brennstoffleitungen und weiteres Zubehör müssen so angeordnet und eingerichtet sein, dass weder Brennstoff noch Brennstoffdämpfe unbeabsichtigt in die Schiffsräume gelangen können. Ventile an Brennstofftanks, die zur Entnahme von Brennstoff oder zur Entwässerung dienen, müssen selbstschließend sein.“

c) *Nummer 4 wird wie folgt gefasst:*

- „4. Brennstofftanks und deren Armaturen dürfen nicht über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen angeordnet sein.“

d) *Nummer 6, Absatz 1 (betrifft nur die französische Fassung)*

e) *Nummer 6 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:*

„Sind Tanks für Brennstoffe miteinander verbunden, muss der Querschnitt der Verbindungsleitung mindestens das 1,25 fache des Füllrohrquerschnitts betragen.“

f) *Nummer 7 wird wie folgt gefasst:*

„7. Austrittsleitungen für Brennstoffe müssen unmittelbar an den Tanks mit einer Absperrvorrichtung versehen sein, die von Deck aus betätigt werden kann.

Dies gilt nicht für Brennstofftanks, die direkt am Motor angebaut sind.“

g) *Nummer 8 (betrifft nur die französische Fassung)*

h) *Nummer 9 wird wie folgt gefasst:*

„9. Brennstofftanks müssen mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein. Die Peileinrichtung muss bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein. Peilgläser müssen gegen Beschädigungen geschützt, am unteren Ende mittels Selbstschlusseinrichtungen absperrbar und am oberen Ende wieder an die Tanks oberhalb des höchsten Füllstandes angeschlossen sein. Das Material der Peilgläser muss bei normalen Umgebungstemperaturen formfest bleiben. Peilrohre dürfen nicht in Wohnungen enden. Peilrohre, die in einem Maschinen- oder Kesselraum enden, müssen mit selbstschließenden Verschlussvorrichtungen versehen sein.“

- i) Nummer 10 (betrifft nur die französische Fassung)
- j) Nummer 11 (betrifft nur die französische Fassung)
- k) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

„12. Tanks für Brennstoffe müssen mit dicht verschließbaren Öffnungen versehen sein, die das Reinigen und Untersuchen ermöglichen.“

11. § 8.06 wird wie folgt gefasst:

„§ 8.06

Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör

1. Schmieröl muss in zum Schiffskörper gehörenden oder in fest im Schiff eingebauten Tanks aus Stahl oder, wenn die Bauart des Schiffes es erfordert, aus einem hinsichtlich Feuerbeständigkeit gleichwertigen Werkstoff untergebracht sein. Dies gilt nicht für Tanks mit einem Inhalt bis zu 25 l. Schmieröltanks dürfen keine gemeinsamen Begrenzungsflächen mit Trinkwasserbehältern haben.
2. Schmieröltanks sowie die dazugehörigen Leitungen und weiteres Zubehör müssen so angeordnet und eingerichtet sein, dass weder Schmieröl noch Schmieröldämpfe unbeabsichtigt in die Schiffsräume gelangen können.

3. Vor dem Kollisionsschott dürfen sich keine Schmieröltanks befinden.
4. Schmieröltanks und deren Armaturen dürfen nicht unmittelbar über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen angeordnet sein.
5. Füllöffnungen von Schmieröltanks müssen deutlich bezeichnet sein.
6. Schmierölleitungen, ihre Verbindungen, Dichtungen und Armaturen müssen aus Werkstoffen hergestellt sein, die den zu erwartenden mechanischen, chemischen und thermischen Beanspruchungen standhalten. Die Leitungen dürfen schädlicher Wärmeeinwirkung nicht ausgesetzt sein und müssen auf ihrer ganzen Länge kontrolliert werden können.
7. Schmieröltanks müssen mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein. Die Peileinrichtung muss bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein. Peilgläser müssen gegen Beschädigungen geschützt, am unteren Ende mittels einer Selbstschlusseinrichtung absperrbar und am oberen Ende wieder an die Tanks oberhalb des höchsten Füllstandes angeschlossen sein. Das Material der Peilgläser muss bei normalen Umgebungstemperaturen formfest bleiben. Peilrohre dürfen nicht in Wohnungen enden. Peilrohre, die in einem Maschinen- oder Kesselraum enden, müssen mit selbstschließenden Verschlussvorrichtungen versehen sein.“

12. § 8.07 wird wie folgt gefasst:

„§ 8.07

Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör

1. Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, müssen in zum Schiffskörper gehörenden oder in fest im Schiff eingebauten Tanks aus Stahl oder, wenn die Bauart des Schiffes es erfordert, aus einem hinsichtlich Feuerbeständigkeit gleichwertigen Werkstoff untergebracht sein. Dies gilt nicht für Tanks mit einem Inhalt bis zu 25 l. Tanks nach Satz 1 dürfen keine gemeinsamen Begrenzungsflächen mit Trinkwasserbehältern haben.
2. Tanks nach Nummer 1 sowie die dazugehörigen Leitungen und weiteres Zubehör müssen so angeordnet und eingerichtet sein, dass weder das entsprechende Öl noch Dämpfe dieses Öls unbeabsichtigt in die Schiffsräume gelangen können.
3. Vor dem Kollisionsschott dürfen sich keine Tanks nach Nummer 1 befinden.

4. Tanks nach Nummer 1 und deren Armaturen dürfen nicht unmittelbar über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen angeordnet sein.
5. Die Füllöffnungen der Tanks nach Nummer 1 müssen deutlich bezeichnet sein.
6. Die Leitungen für Öle nach Nummer 1, ihre Verbindungen, Dichtungen und Armaturen müssen aus Werkstoffen hergestellt sein, die den zu erwartenden mechanischen, chemischen und thermischen Beanspruchungen standhalten. Die Leitungen dürfen schädlicher Wärmeeinwirkung nicht ausgesetzt sein und müssen auf ihrer ganzen Länge kontrolliert werden können.
7. Tanks nach Nummer 1 müssen mit einer geeigneten Peileinrichtung versehen sein. Die Peileinrichtung muss bis zum höchsten Füllstand ablesbar sein. Peilgläser müssen gegen Beschädigungen geschützt, am unteren Ende mittels einer Selbstschlusseinrichtung absperrbar und am oberen Ende wieder an die Tanks oberhalb des höchsten Füllstandes angeschlossen sein. Das Material der Peilgläser muss bei normalen Umgebungstemperaturen formfest bleiben. Peilrohre dürfen nicht in Wohnungen enden. Peilrohre, die in einem Maschinen- oder Kesselraum enden, müssen mit selbstschließenden Verschlussvorrichtungen versehen sein.“

13. § 8.06 wird § 8.08

14. § 8.08 Nr. 3 (betrifft nur die französische Fassung)

15. § 8.07 wird § 8.09

16. § 8.08 wird § 8.10.

17. § 8.10 Nr. 3 (betrifft nur die französische Fassung)

18. § 9.15 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

„9. Endverschlüsse und Verbindungen aller Leiter müssen so beschaffen sein, dass die ursprünglichen elektrischen, mechanischen, feuerhemmenden und erforderlichenfalls feuerbeständigen Eigenschaften des Kabels erhalten bleiben. Die Anzahl der Kabelverbindungen muss auf ein Minimum beschränkt sein.“

b) Nummer 9 wird Nummer 10.

19. § 10.01 Nr. 3 Satz 1 und 2 wird wie folgt gefasst:

„3. Schiffe nach Nummer 1 mit L von nicht mehr als 86 m müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 25 % der Masse P beträgt.

Schiffe mit L von mehr als 86 m müssen mit Heckankern ausgerüstet sein, deren Gesamtmasse 50 % der Masse P nach Nummer 1 oder 2 beträgt.“

20. § 12.02 Nr. 4 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Satz 1 gilt nicht für Räume, deren Ausgang direkt nach Deck oder auf einen Gang, der als Fluchtweg dient, führt, sofern dieser zwei voneinander entfernt liegende Ausgänge nach Back- und Steuerbord hat.“

21. § 15.01 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) § 8.08 Nr. 2 Satz 2 und Nr. 7;“.

22. § 15.03 Nr. 3 Buchstabe c) wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche und die französische Fassungen):

„c) Die Fläche A unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme muss in Abhängigkeit von der Lage von φ_f und φ_{\max} mindestens folgende Werte erreichen:

Fall			A
1	$\varphi_{\max} \leq 15^\circ$ oder $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 mrad bis zum kleineren der Winkel φ_{\max} oder φ_f
2	$15^\circ < \varphi_{\max} < 30^\circ$	$\varphi_{\max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{\max})$ mrad bis zum Winkel φ_{\max}
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{\max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ mrad bis zum Winkel φ_f
4	$\varphi_{\max} \geq 30^\circ$ und $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 mrad bis zum Winkel $\varphi = 30^\circ$

Dabei ist

h_{\max} der maximale Hebelarm;

φ der Krängungswinkel;

φ_f der Flutungswinkel, d.h. der Krängungswinkel, bei dem Öffnungen im Rumpf, in den Aufbauten oder Deckshäusern, die nicht wasserdicht verschlossen werden können, eintauchen;

φ_{mom} der maximale Krängungswinkel nach Buchstabe e;

φ_{\max} der Krängungswinkel, bei dem der maximal aufrichtende Hebelarm auftritt;

A die Fläche unter der Kurve der aufrichtenden Hebelarme.“

23. § 15.06 Nr. 5 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

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

24. § 16.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) § 8.08 Nr. 2 bis 8, § 10.02, § 10.05 Nr. 1.“

b) Nummer 2 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Abweichend von § 8.08 Nr. 1 müssen schwer zugängliche Doppelbodenzellen nur dann lenzbar sein, wenn ihr Rauminhalt 5 % der Wasserverdrängung des Trägerschiffsleichters bei größter zulässiger Einsenkung übersteigt.“

25. § 17.02 Nr. 3 Buchstabe a und b wird wie folgt gefasst:

- „a) für § 8.08 Nr. 2 Satz 2: Die Lenzpumpe muss motorisch angetrieben sein;
- b) für § 8.10 Nr. 3: Bei stillliegenden schwimmenden Geräten darf während des Betriebes der Arbeitseinrichtungen das Geräusch in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand den Wert von 65 dB(A) überschreiten;“.

26. § 17.04 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Für die Zwecke dieses Kapitels und abweichend von § 1.01 ist der Restsicherheitsabstand der kleinste senkrechte Abstand zwischen dem glatten Wasserspiegel und dem tiefsten Punkt, über dem das schwimmende Gerät nicht mehr wasserdicht ist, unter Berücksichtigung von Trimm und Krängung, die unter Einfluss der Momente nach § 17.07 Nr. 4 auftreten.“

27. § 17.05 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Für die Zwecke dieses Kapitels und abweichend von § 1.01 ist der Restfreibord der kleinste senkrechte Abstand zwischen dem glatten Wasserspiegel und Seite Deck unter Berücksichtigung von Trimm und Krängung, die unter Einfluss der Momente nach § 17.07 Nr. 4 auftreten.“

28. § 18.03 Nr. 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

- „a) auf § 8.08 Nr. 2 bis 8, wenn keine Besatzung vorgeschrieben ist;“.

29. § 20.01 Nr. 5 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

- „d) aus Kapitel 8:
§ 8.03 Nr. 3, für Seeschiffe ist es jedoch zulässig, wenn eine automatische Stoppvorrichtung vom Steuerstand aus außer Betrieb gesetzt werden kann; § 8.05 Nr. 13, § 8.08 Nr. 10, § 8.09 Nr. 1 und 2, § 8.10.

Einer Plombierung des Absperrorgans nach § 8.08 Nr. 10 ist ein Abschließen der Absperrorgane im Lenzsystem, über die das ölhaltige Wasser außenbords gepumpt werden kann, als gleichwertig anzusehen. Der oder die Schlüssel hierfür müssen an einem zentralen, entsprechend gekennzeichneten Ort aufbewahrt werden.

Ein Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl nach MARPOL 73/78 Regel 16 ist einer Plombierung des Absperrorgans nach § 8.08 Nr. 10 als gleichwertig anzusehen. Das Vorhandensein des Überwachungs- und Kontrollsystems ist durch ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Meeresverschmutzung nach MARPOL 73/78 nachzuweisen.

Geht aus dem IOPP-Zeugnis nach Nummer 3 oder aus dem von einem Flaggenstaat ausgestellten nationalen Zeugnis nach Nummer 4 hervor, dass das Schiff mit Sammeltanks ausgerüstet ist, um das gesamte ölhaltige Bilgenwasser und Ölrückstände an Bord behalten zu können, ist § 8.09 Nr. 2 als erfüllt anzusehen;“.

30. § 21.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) aus Kapitel 8:

§ 8.01 Nr. 1, 2, § 8.02 Nr. 1, 2, § 8.03 Nr. 1, 3, § 8.04, § 8.05 Nr. 1 bis 10, 13, § 8.06, § 8.07, § 8.08 Nr. 1, 2, 5, 7, 10, § 8.09 Nr. 1, § 8.10;“.

b) Nummer 2 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) § 8.01 Nr. 2, § 8.02 Nr. 1, § 8.03 Nr. 3, § 8.05 Nr. 5, § 8.08 Nr. 2, § 8.10;“.

31. § 22a.05 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) über ein festinstalliertes Lenzsystem nach § 8.08 verfügen;“.

b) Nummer 3 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) einen Eintrag im Schiffsattest unter der Nummer 52 haben, dass sie den besonderen Anforderungen nach Buchstaben a bis d genügen.“

32. § 22b.03 Nr. 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) § 8.08 Nr. 2 Satz 2;“.

33. § 24.01 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Anwendung der Übergangsbestimmungen auf Fahrzeuge, die schon in Betrieb sind“.

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die Bestimmungen der §§ 24.02 bis 24.04 gelten nur für Fahrzeuge, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung im Besitz eines gültigen Schiffsattestes nach der am 31. Dezember 1994 geltenden Rheinschiffsuntersuchungsordnung sind oder sich am 31. Dezember 1994 in Bau oder Umbau befunden haben.“

c) Nummer 2 entfällt wegen Fristablauf.

d) Nummer 3 wird Nummer 2.

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

a) Die Angabe zu § 6.02 Nr. 1 wird wie folgt eingefügt:

„6.02 Nr. 1	Vorhandensein separater Hydrauliktanks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
	Doppelung von Steuerventilen bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020
	Getrennte Führung der Rohrleitung für die zweite Antriebsanlage bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020“.

b) Die Angabe zu § 6.03 Nr. 2 ist nicht anzuwenden.

c) Die Angabe zu § 6.07 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„6.07 Nr. 2 Buchstabe a	Niveaularm der Hydrauliktanks und Alarm des Betriebsdrucks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
----------------------------	--	---

d) Die Angabe zu § 7.04 Nr. 3 wird wie folgt eingefügt:

„Nr. 3	Anzeige	soweit nicht ein Radareinmannsteuerstand vorhanden: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
--------	---------	---

e) Die Angaben zu § 7.04 Nr. 9 Satz 3 und 4 werden wie folgt eingefügt:

„Nr. 9 Satz 3	Bedienung mittels eines Hebels	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010
Satz 4	Anzeige der Richtung der Schubkraft	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.

f) Die Angabe zu § 8.02 Nr. 4 wird wie folgt eingefügt:

„Nr. 4	Abschirmung von Leitungsverbindungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025“.
--------	--------------------------------------	---

g) Die Angabe zu § 8.02 Nr. 5 wird wie folgt eingefügt:

„Nr. 5	Mantelrohrsysteme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025“.
--------	-------------------	---

h) Die ursprüngliche Angabe zu § 8.02 Nr. 4 wird die Angabe zu § 8.02 Nr. 6.

i) Die Angabe zu § 8.03 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 4	Anzeige und Außerbetriebsetzung der automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
--------	---	---

j) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 4	Keine Brennstofftanks und deren Armaturen über Maschinenanlagen oder Abgasleitungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010. Bis zu diesem Zeitpunkt muss durch Auffangbehälter oder Tropfbleche sichergestellt sein, dass auslaufender Brennstoff gefahrlos abgeleitet werden kann“.
--------	---	---

k) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 9 Satz 1 wird wie folgt gefasst (betrifft nur den deutschen Text):

„Nr. 9 Satz 1	Ablesbarkeit der Peileinrichtungen bis zum höchsten Füllstand	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
------------------	---	---

l) Die Angabe zu § 8.06 wird wie folgt gefasst:

„8.06	Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“.
-------	--	---

m) Die Angabe zu § 8.07 wird wie folgt gefasst:

„8.07	Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“.
-------	--	---

n) Die Angabe zu § 8.08 Nr. 8 wird wie folgt eingefügt:

„8.08 Nr. 8	Unzulässigkeit einfacher Absperrorgane als Anschluss von Ballastzellen an das Lenzsystem für Laderäume, die zur Ballastaufnahme eingerichtet sind	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.
----------------	---	---

o) Die Angabe zu § 8.07 Nr. 2 wird die Angabe zu § 8.09 Nr. 2.

p) Die Angabe zu § 8.08 Nr. 3 wird die Angabe zu § 8.10 Nr. 3.

q) Die Angabe zu § 9.15 Nr. 9 wird die Angabe zu § 9.15 Nr. 10.

r) Die Angabe zu § 11.05 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 2 und 3	Türen sowie Ein- und Ausgänge und Gänge mit Höhenunterschieden von mehr als 0,50 m	N.E.U., spätestens Erneuerung des Schiffsattestes“.
--------------	--	---

s) Die Angabe zu § 11.07 Nr. 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 2 und 3		N.E.U., spätestens Erneuerung des Schiffsattestes“.
--------------	--	---

t) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„15.01 Nr. 1 Buchstabe c	Nichtanwendung des § 8.08 Nr. 2 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007“.
--------------------------	--	---

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

„Nr. 4	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2006 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2006 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.“
--------	------------------------	--

v) Die Angabe zu § 15.11 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 3	In Räumen, ausgenommen Maschinen- und Vorratsräumen, verwendete Oberflächenbehandlungen und Deckbeläge sowie Gegenstände nach Satz 2 müssen schwer entflammbar sein	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“.
--------	---	---

w) Die Angabe zu § 20.01 wird wie folgt gefasst:

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

35. Die Tabelle zu § 24.03 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zu § 8.06 Nr. 3 und 4 wird die Angabe zu § 8.08 Nr. 3 und 4.

b) Die Angabe zu § 8.08 Nr. 2 wird die Angabe zu 8.10 Nr. 2.

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

a) Die Angaben zu den Kapiteln 6 und 7 werden wie folgt eingefügt:

	„KAPITEL 6		
6.02 Nr. 1	Doppelung von Steuerventilen bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.4.2007
	Getrennte Führung der Rohrleitung für die zweite Antriebsanlage bei hydraulischen Antriebsanlagen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2020	1.4.2007
6.07 Nr. 2 Buchstabe a	Niveaularm der Hydrauliktanks und Alarm des Betriebsdrucks	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2007
	KAPITEL 7		
„7.04 Nr. 3	Anzeige	soweit nicht ein Radareinmannsteuerstand vorhanden: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.	1.4.2007
Nr. 9 Satz 3	Bedienung mittels eines Hebels	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2007
Satz 4	Unzulässigkeit der Anzeige Richtung des Schubstrahls	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“.	1.4.2007“.

b) Die Angabe zu § 8.02 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„8.02 Nr. 4	Abschirmung von Leitungsverbindungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025	1.4.2007“.
-------------	--------------------------------------	---	------------

c) Die Angabe zu § 8.02 Nr. 5 wird wie folgt eingefügt:

„Nr. 5	Mantelrohrsysteme	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025	1.4.2007“.
--------	-------------------	---	------------

d) Die Angabe zu § 8.02 Nr. 4 wird die Angabe zu § 8.02 Nr. 6.

e) Die Angabe zu § 8.03 Nr. 4 wird wie folgt gefasst:

„8.03 Nr. 4	Anzeige und Außerbetriebsetzung der automatischen Drehzahlreduzierung	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.2004“.
-------------	---	---	------------

f) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 9 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„8.05 Nr. 9 Satz 1	Ablesbarkeit der Peileinrichtungen bis zum höchsten Füllstand	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.4.1999“.
-----------------------	---	---	------------

g) Die Angabe zu § 8.06 wird wie folgt eingefügt:

„8.06	Schmieröltanks, -leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.4.2007“.
-------	--	---	------------

h) Die Angabe zu § 8.07 wird wie folgt eingefügt:

„8.07	Tanks für Öle, die in Kraftübertragungssystemen, Schalt-, Antriebs- und Heizsystemen verwendet werden, Leitungen und Zubehör	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.4.2007“.
-------	--	---	------------

i) Die Angabe zu § 15.01 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„15.01 Nr. 1 Buchstabe c	Nichtanwendung des § 8.08 Nr. 2 Satz 2	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.1.2006“.
--------------------------	--	---	------------

j) Die Angabe zu § 15.08 Nr. 6 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 6	Fest installiertes Lenzsystem nach § 8.08 Nr. 4	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	---	---	------------

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

„Nr. 4	Art der Rettungsmittel	Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2006 mit geeigneten Sammelrettungsmitteln ausgestattet waren, werden diese alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet. Für Fahrgastschiffe, die vor dem 1.1.2006 mit Sammelrettungsmitteln nach § 15.09 Nr. 6 ausgestattet waren, werden diese bis zur Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010 alternativ zu den Einzelrettungsmitteln angerechnet.	1.1.2006“.
--------	------------------------	---	------------

l) Die Angabe zu 15.11 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 3	In Räumen, ausgenommen Maschinen- und Vorratsräumen verwendete Oberflächenbehandlungen und Deckbeläge sowie Gegenstände nach Satz 2 müssen schwer entflammbar sein.	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015	1.1.2006“.
--------	---	---	------------

37. Anlage B Nummer 42 bis 44 wird wie folgt gefasst:

<p>„42. Sonstige Ausrüstung Wurfleine Landsteg nach § 10.02 Nr. 2 d^{*)} / nach § 15.06 Nr. 12^{*)}, Länge m Bootshaken Anzahl Verbandkästen Doppelglas Plakat betreffend Rettung Ertrinkender vom Steuerstand bedienbarer Scheinwerfer Anzahl feuerbeständige Behälter Außenbordleiter/-treppe^{*)}</p>	<p>Sprechverbindung Sprechfunkanlage</p>	<p>Wechselsprechanlage^{*)} Gegensprechanlage^{*)} interne betriebliche Sprechverbindung^{*)} Verkehrskreis Schiff – Schiff Verkehrskreis nautische Informationen Verkehrskreis Schiff – Hafenbehörde</p>
<p>43. Einrichtungen zur Brandbekämpfung Anzahl tragbare Feuerlöscher, Feuerlöschpumpen, Hydranten fest installierte Feuerlöschanlage in Wohnungen usw. Nein / Anzahl^{*)} fest installierte Feuerlöschanlage in Maschinenräumen usw. Nein / Anzahl^{*)} Die Motorlenzpumpe ersetzt eine Feuerlöschpumpe Ja/Nein^{*)}</p>		
<p>44. Rettungsmittel Anzahl Rettungsringe, davon mit Licht, mit Leine^{*)} eine Rettungsweste für jede gewöhnlich an Bord befindliche Person/nach EN 395 : 1998 oder EN 396 : 1998^{*)} ein Beiboot mit 1 Satz Ruderriemen, 1 Festmacheleine, 1 Schöpfgefäß / nach EN 1914 : 1997^{*)} Plattform oder Einrichtung nach § 15.15 Nr. 5 oder Nr. 6^{*)} Anzahl, Art und Aufstellungsort(e) der Übergangseinrichtung(en) nach § 15.09 Nr. 3 Anzahl Einzelrettungsmittel für Bordpersonal, davon nach § 10.05 Nr. 2^{*)} Anzahl Einzelrettungsmittel für Fahrgäste^{*)} Sammelrettungsmittel, anrechenbar auf Anzahl Einzelrettungsmittel^{*)} zwei Atemschutzgeräte, zwei Ausrüstungssätze, Anzahl Fluchthauben^{*)} Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan sind wie folgt ausgehängt:</p>		

^{*)} Nichtzutreffendes streichen“

PROTOKOLL 26

Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Änderung der Untersuchungsordnung durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L)

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

zur Berücksichtigung der Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer und zur Harmonisierung der Vorschriften der Rheinschiffsuntersuchungsordnung mit denen der demnächst in Kraft tretenden Gemeinschaftsrichtlinie über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe,

gemäß § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung,

beschließt die Änderungen zu den §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L, die in den Anlagen zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. April 2007 bis zum 31. März 2010.

Anlage

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

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

„2.18 Einheitliche europäische Schiffsnummer“

2. *§ 2.17 wird wie folgt gefasst:*

„§ 2.17

Verzeichnis der Schiffsatteste

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

3. § 2.18 wird wie folgt gefasst:

„§ 2.18

Einheitliche europäische Schiffsnummer

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

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

Diese Bestimmungen gelten nicht für Seeschiffe.

3. Einem Fahrzeug kann nur eine einzige europäische Schiffsnummer erteilt werden. Die europäische Schiffsnummer wird nur ein Mal vergeben und bleibt während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges bestehen."
4. Der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter muss bei der zuständigen Behörde die Erteilung der europäischen Schiffsnummer beantragen. Ebenso ist er dafür verantwortlich, bei Schiffen nach § 2.01 Nr. 1 Buchstabe c der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung die im Schiffsattest eingetragene europäische Schiffsnummer auf dem Fahrzeug anbringen zu lassen.
5. Die Rheinuferstaaten und Belgien teilen die Behörden, die zur Erteilung der europäischen Schiffsnummer berechtigt sind, dem Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mit. Das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt führt ein Verzeichnis dieser Behörden.
6. Jede Behörde nach Nummer 5 trifft die notwendigen Vorkehrungen, um alle anderen für die Erteilung der europäischen Schiffsnummer zuständigen Behörden über jede von ihr neu erteilte europäische Schiffsnummer sowie über die zur Identifikation des Fahrzeuges notwendigen Daten zu unterrichten.“

4. Dem Kapitel 24 wird folgender § 24.08 angefügt:

„§ 24.08

Übergangsbestimmung zu § 2.18

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

5. Anlage A wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5 Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer:“.

b) Nummer 20 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b)*) Urkunde über die Zuteilung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer oder der amtlichen Schiffsnummer,“.

6. Anlage B wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 der Bemerkungen auf Seite 1 wird wie folgt gefasst:

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

b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Einheitliche europäische Schiffsnummer“

c) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

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

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

„Einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer“

8. Anlage D wird wie folgt geändert:

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

„3. Einheitliche europäische Schiffsnummer“

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

„3. Einheitliche europäische Schiffsnummer“

9. Anlage E, Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Dieses Bordbuch umfasst 200 Seiten, nummeriert von 1 bis 200. Die Eintragungen in diesem Buch müssen mit Tinte in lesbarer Schrift (z.B. Druckschrift) vorgenommen werden.

Name des Schiffes: Einheitliche europäische Schiffsnummer oder
amtliche Schiffsnummer:“

10. Anlage F wird wie folgt geändert:

a) Seite 9 wird wie folgt gefasst:

„Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord, Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam: UNTERWALDEN

Numéro européen unique d'identification des navires ou numéro officiel du bateau /einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer / uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer: 7000281

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: TMS

Pavillon/Flagge/Vlag: CH

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in m^{*)}, nombre de passagers/Anzahl Fahrgäste/aantal passagiers^{*)}: 105 m

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

TSAG, Hauptstrasse 55, CH-4127 Riehen, Basel-Stadt

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als: Steuermann

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am(Datum)/Aanvang diensttijd (datum): 22.10.1995

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): 22.11.1996

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

K. Huber, Rheinstrasse 55, D-76497 Wintersdorf

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum en handtekening van de schipper: Rotterdam, 20.11.1996

K. Huber

Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord, Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam: _____

Numéro européen unique d'identification des navires ou numéro officiel du bateau /einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer / uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer: _____

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: _____

Pavillon/Flagge/Vlag: _____

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in m^{*)}, nombre de passagers/Anzahl Fahrgäste/aantal passagiers^{*)}: _____

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als: _____

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am(Datum)/Aanvang diensttijd (datum): _____

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): _____

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum en handtekening van de schipper: _____

A-00735“

*) rayer la mention inutile/nichtzuttreffendes streichen/doorhalen wat niet van toepassing is

11. *Anlage H, wird wie folgt gefasst:*

a) *Teil A Nr. 2 wird wie folgt geändert:*

„2. Identifizierung des Schiffes

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

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

„Die Bescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

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

12. *Anlage J Teil VIII Anhang I Zeile 1 nach der Überschrift, wird wie folgt gefasst:*

„Schiffsname: Einheitliche europäische Schiffsnummer:“

13. *In der Tabelle zu Anlage K wird Spalte 1 wie folgt gefasst:*

„Schiffsname, einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer“

14. Anlage L wird wie folgt angefügt:

„Anlage L

Schema der einheitlichen europäischen Schiffsnummer (ENI)

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

AAA dreistelliger Code der zuständigen Behörde gemäß den folgenden Zahlenbereichen
xxxxx fünfstellige fortlaufende Nummer

Zahlenbereiche für zuständige Behörden

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

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

Vor dem 1. April 2007 erteilte amtliche Schiffsnummern werden mit dem 1. April 2007 durch Voranstellung der Ziffer „0“ zur einheitlichen europäischen Schiffsnummer.“

PROTOKOLL 27

**Definitive Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung
(§§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a,
10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05
Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J,
Teil I)**

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Untersuchungsausschusses,

I

zur definitiven Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung, die sich in der Zwischenzeit in der praktischen Anwendung bewährt haben,

beschließt die definitive Übernahme von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06, die in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Diese Änderungen treten am 1. Oktober 2007 in Kraft. Die Anordnungen vorübergehender Art zu den in der Anlage aufgeführten Bestimmungen, die zu diesem Zeitpunkt noch gelten, werden mit diesem Zeitpunkt aufgehoben.

II

beschließt die in der Anlage 2 aufgeführten Berichtigungen, die im Text der Rheinschiffsuntersuchungsordnung vorzunehmen sind,

bittet ihre Mitgliedsstaaten, diese Berichtigungen entsprechend den jeweiligen nationalen Verfahren in den jeweiligen nationalen Vorschriften vorzunehmen.

Anlage 1

1. *Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:*

a) *Die Angabe zu § 5.06 wird wie folgt gefasst:*

„5.06 Geschwindigkeit (Vorausfahrt)“

b) *Die Angabe zu § 10.03a wird wie folgt gefasst:*

„10.03a Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Wohnungen,
Steuerhäusern und Fahrgasträumen“

c) *Die Angabe zu § 10.03b wird wie folgt gefasst:*

„10.03b Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-,
Kessel- und Pumpenräumen“

d) *Die Angabe zu § 10.03c wird wie folgt eingefügt:*

„10.03c Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Objektschutz“

e) *Die Angabe zu § 11.01 wird wie folgt gefasst:*

„11.01 Allgemeines“

f) *Die Angaben zu Kapitel 22b werden wie folgt eingefügt:*

„Kapitel 22b Sonderbestimmungen für schnelle Schiffe

22b.01 Allgemeines
22b.02 Anwendung des Teils I
22b.03 Anwendung des Teils II
22b.04 Sitze und Sicherheitsgurte
22b.05 Freibord
22b.06 Auftrieb, Stabilität und Unterteilung
22b.07 Steuerhaus
22b.08 Zusätzliche Ausrüstung
22b.09 Geschlossene Bereiche
22b.10 Ausgänge und Fluchtwege
22b.11 Feuerschutz und Feuerbekämpfung
22b.12 Übergangsbestimmungen“.

2. *§ 1.01 wird wie folgt geändert:*

a) *Nummer 20a wird wie folgt gefasst:*

„20a. „Schnelles Schiff“ ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das eine Geschwindigkeit gegen Wasser von mehr als 40 km/h erreichen kann.“

b) *Nummer 83 wird wie folgt gefasst:*

„1. „höchste Klasse“ ein Schiff hat höchste Klasse, wenn:

- der Schiffskörper einschließlich Ruderanlage und Manövriereinrichtung sowie die Ausrüstung mit Ankern und Ketten den Vorschriften einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft entspricht und unter deren Aufsicht gebaut und geprüft worden ist;
- die Antriebsanlage sowie die für den Bordbetrieb notwendigen Hilfsmaschinen, maschinenbaulichen und elektrischen Einrichtungen nach den Vorschriften dieser Klassifikationsgesellschaft gefertigt und geprüft worden sind, ihr Einbau unter Aufsicht der Klassifikationsgesellschaft ausgeführt und die Gesamtanlage nach dem Einbau von ihr erfolgreich erprobt worden ist.“

3. § 1.02 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Darüber hinaus gilt diese Verordnung für alle

- a) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, Schiffe nach Nummer 1 oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;
- b) Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach dem ADNR verfügen;
- c) Fahrgastschiffe;
- d) schwimmende Geräte.“

4. § 3.04 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Wände, Decken und Türen der Maschinen-, Kessel- und Bunkerräume müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Werkstoff hergestellt sein.

Isolierungen in Maschinenräumen müssen gegen das Eindringen von Öl und Öldämpfen geschützt sein.

Sämtliche Öffnungen in Wänden, Decken und Türen der Maschinen-, Kessel- und Bunkerräume müssen von außen verschließbar sein. Die Verschlussorgane müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Werkstoff hergestellt sein.“

5. § 5.02 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die Fahr- und Manövriereigenschaften sind durch Probefahrten zu ermitteln. Dabei sind festzustellen:

- | | |
|-------------------------------|------------|
| Geschwindigkeit (Vorausfahrt) | (§ 5.06); |
| Stoppeigenschaften | (§ 5.07); |
| Rückwärtsfahreigenschaften | (§ 5.08); |
| Ausweicheigenschaften | (§ 5.09); |
| Wendeeigenschaften | (§ 5.10).“ |

6. § 5.06 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Geschwindigkeit (Vorausfahrt)“

b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die Untersuchungskommission prüft, ob das unbeladene Fahrzeug eine Geschwindigkeit gegen Wasser von 40 km/h überschreiten kann. Trifft dies zu, ist in das Schiffsattest unter Nr. 52 einzutragen:

Das Fahrzeug kann eine Geschwindigkeit gegen Wasser von 40 km/h überschreiten.“

7. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Drahtseile zum Festmachen:

Schiffe müssen mit drei Drahtseilen zum Festmachen ausgerüstet sein. Ihre Mindestlänge muss betragen:

Erstes Seil: $L + 20$ m, jedoch nicht mehr als 100 m,

Zweites Seil: $2/3$ des ersten Seils,

Drittes Seil: $1/3$ des ersten Seils.

Bei Schiffen mit L von weniger als 20 m kann auf das kürzeste Seil verzichtet werden.

Diese Drahtseile müssen für eine Mindestbruchkraft R_S ausgelegt sein, die nach folgender Formel zu berechnen ist:

$$\text{für } L \cdot B \cdot T \text{ bis } 1000 \text{ m}^3 \quad : \quad R_S = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10} \quad [\text{kN}];$$

$$\text{für } L \cdot B \cdot T \text{ über } 1000 \text{ m}^3 \quad : \quad R_S = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100} \quad [\text{kN}].$$

Für die vorgeschriebenen Drahtseile muss sich eine Bescheinigung gemäß Europäischer Norm EN 10 204 : 1991, Zeugnisform 3.1, an Bord befinden.

Diese Drahtseile dürfen durch andere Seile gleicher Länge und gleicher Mindestbruchkraft ersetzt werden. Die Mindestbruchkraft für diese Seile muss in einer Bescheinigung nachgewiesen werden.“

8. § 10.03a wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen“

b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Für den Schutz von Wohnungen, Steuerhäusern und Fahrgasträumen dürfen nur geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlagen als fest installierte Feuerlöschanlagen eingesetzt werden.“

c) Nummer 10 wird gestrichen.

9. § 10.03b wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen“

b) *Nummer 1 wird wie folgt gefasst:*

„1. Löschmittel

Für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen dürfen in fest installierten Feuerlöschanlagen folgende Löschmittel verwendet werden:

- a) CO₂ (Kohlenstoffdioxid);
- b) HFC 227ea (Heptafluorpropan);
- c) IG-541 (52 % Stickstoff, 40 % Argon, 8 % Kohlenstoffdioxid);
- d) FK-5-1-12 (Dodecafluoro-2-methylpentan-3-on).

Andere Löschmittel sind nur auf Grund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zulässig.“

c) *Nummer 4 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:*

„b) Die Austrittsdüsen müssen so bemessen und angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Flurplatten wirken.“

d) *Nummer 5 Buchstabe e, cc wird wie folgt gefasst:*

„cc) das Verhalten der Besatzung bei Auslösung und bei dem Betreten des zu schützenden Raumes nach Auslösung oder Flutung insbesondere hinsichtlich des möglichen Auftretens gefährlicher Substanzen;“.

e) *Nummer 11 (betrifft nur die französische Fassung)*

f) *Nummer 12 (betrifft nur die französische Fassung)*

g) *Nummer 13 wird wie folgt gefasst:*

„13. FK-5-1-12 – Feuerlöschanlagen

Feuerlöschanlagen, die mit FK-5-1-12 als Löschmittel betrieben werden, müssen über die Anforderungen nach Nummer 1 bis 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen:

- a) Sind mehrere zu schützende Räume mit unterschiedlichen Bruttoraumvolumina vorhanden, ist jeder Raum mit einer eigenen Feuerlöschanlage zu versehen.

- b) Jeder Behälter, der FK-5-1-12 enthält und in dem zu schützenden Raum aufgestellt ist, muss mit einer Überdrucksicherung ausgerüstet sein. Diese hat den Inhalt des Behälters gefahrlos in den zu schützenden Raum abzugeben, wenn der Behälter Brandeinwirkungen ausgesetzt ist und die Feuerlöschanlage nicht ausgelöst wurde.
- c) Jeder Behälter muss mit einer Einrichtung, die die Kontrolle des Gasdrucks erlaubt, ausgestattet sein.
- d) Der Füllungsgrad der Behälter darf 1,00 kg/l nicht überschreiten. Für das spezifische Volumen des entspannten FK-5-1-12 sind 0,0719 m³/kg zu Grunde zu legen.
- e) Das Volumen an FK-5-1-12 für den zu schützenden Raum muss mindestens 5,5 % dessen Bruttoraumvolumens betragen. Dieses Volumen muss innerhalb von 10 Sekunden zugeführt sein.
- f) Die FK-5-1-12 - Behälter sind mit einer Drucküberwachung zu versehen, die im Steuerhaus bei einem unzulässigen Verlust von Treibgas ein akustisches und optisches Alarmsignal auslöst. Wenn kein Steuerhaus vorhanden ist, muss dieses Alarmsignal außerhalb des zu schützenden Raumes erfolgen.
- g) Nach Flutung darf die Konzentration im zu schützenden Raum nicht größer als 10,0 % sein.“

10. Nach § 10.03b wird folgender § 10.03c eingefügt:

„§ 10.03c

Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Objektschutz

Für den Objektschutz sind fest installierte Feuerlöschanlagen nur auf Grund von Empfehlungen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zulässig.“

11. § 11.01 wird wie folgt gefasst:

„§ 11.01

Allgemeines

- 1. Schiffe müssen so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, dass Personen darauf sicher arbeiten und die Verkehrswege sicher benutzen können.
- 2. Für die Arbeit an Bord notwendige und fest installierte Einrichtungen müssen so beschaffen, angeordnet und gesichert sein, dass sie leicht und gefahrlos bedient, benutzt und gewartet werden können. Erforderlichenfalls müssen bewegliche und heiße Teile mit Schutzvorrichtungen versehen sein.“

12. § 11.02 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

- „5. In Arbeitsbereichen, in denen die Fallhöhe mehr als 1 Meter beträgt, kann die Untersuchungskommission geeignete Einrichtungen und Ausrüstungen zum sicheren Arbeiten fordern.“

13. § 11.05 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

- „5. Bei Schiffen mit Laderaum muss mindestens an jedem Ende eines jeden Laderaums je eine fest installierte Steigvorrichtung vorhanden sein.

Abweichend von Satz 1 kann auf die fest installierte Steigvorrichtung verzichtet werden, wenn mindestens zwei tragbare Raumleitern vorhanden sind, die bei einem Steigungswinkel von 60° mindestens 3 Sprossen über den Lukenrand reichen müssen.“

14. § 11.07 Nr. 5 wird gestrichen.

15. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

- „d § 10.01 Nr. 2, 3, 6 und 14, § 10.02 Nr. 1 Buchstabe b und c, Nr. 2 Buchstabe a und e bis h, § 10.03 Nr. 1 Buchstabe b und d, Nr. 2 bis 6, § 10.05;“.

16. Nach Kapitel 22a wird folgendes Kapitel 22b eingefügt:

„KAPITEL 22b

SONDERBESTIMMUNGEN FÜR SCHNELLE SCHIFFE

§ 22b.01

Allgemeines

1. Schnelle Schiffe dürfen nicht als Kabinenschiffe gebaut sein.
2. Folgende Einrichtungen sind auf schnellen Schiffen verboten:
 - a) mit Dochtbrennern ausgerüstete Einrichtungen nach § 13.02;
 - b) Ölheizöfen mit Verdampfungsbrennern nach §§ 13.03 und 13.04;
 - c) Heizungen mit festen Brennstoffen nach § 13.07;
 - d) Flüssiggasanlagen nach Kapitel 14.

§ 22b.02

Anwendung des Teils I

1. Zusätzlich zu § 2.03 müssen schnelle Schiffe unter Aufsicht einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, die über besondere Regeln für schnelle Schiffe verfügt, nach deren anwendbaren Vorschriften gebaut und klassifiziert sein. Die Klasse ist aufrecht zu erhalten.
2. Abweichend von § 2.06 beträgt die Gültigkeitsdauer der nach den Bestimmungen dieses Kapitels ausgestellten Schiffsatteste maximal fünf Jahre.

§ 22b.03

Anwendung des Teils II

1. Unbeschadet der Nummer 2 und § 22b.02 Nr. 2 gelten für schnelle Schiffe die Kapitel 3 bis 15 mit Ausnahme folgender Bestimmungen:
 - a) § 3.04 Nr. 6 Absatz 2;
 - b) § 8.08 Nr. 2 Satz 2;
 - c) § 11.02 Nr. 4 Satz 2 und Satz 3;
 - d) § 12.02 Nr. 4 Satz 2;
 - e) § 15.06 Nr. 3 Buchstabe a Satz 2.
2. Abweichend von § 15.02 Nr. 9 und § 15.15 Nr. 7 müssen alle Schotttüren fernbedient werden können.
3. Abweichend von § 6.02 Nr. 1 muss bei Ausfall oder Störung der Antriebsanlage der Rudermaschine ohne Zeitverzug eine zweite unabhängige Antriebsanlage der Rudermaschine oder ein Handantrieb in Betrieb gehen.
4. Zusätzlich zu den Anforderungen des Teils II gelten für schnelle Schiffe die §§ 22b.04 bis 22b.12.

§ 22b.04

Sitze und Sicherheitsgurte

Für die höchstzulässige Anzahl von Personen an Bord müssen Sitze vorhanden sein. Sitze sind mit Sicherheitsgurten zu versehen. Auf Sicherheitsgurte kann verzichtet werden, wenn ein geeigneter Aufprallschutz vorhanden ist oder in den Fällen, wo diese im HSC Code 2000 Kapitel 4 Abschnitt 6 nicht gefordert werden.

§ 22b.05

Freibord

Abweichend von § 4.02 und § 4.03 muss der Freibord mindestens 500 mm betragen.

§ 22b.06

Auftrieb, Stabilität und Unterteilung

Für schnelle Schiffe müssen

- a) Auftriebs- und Stabilitätseigenschaften, die die Sicherheit des Fahrzeuges in der Verdrängerfahrt sowohl im unbeschädigten Zustand als auch im Leckfall sicherstellen,

- b) Stabilitätseigenschaften und Stabilisierungssysteme, die die Sicherheit des Fahrzeugs im Betriebszustand mit dynamischem Auftrieb und in der Übergangsphase sicherstellen,
- c) Stabilitätseigenschaften im Betriebszustand mit dynamischem Auftrieb und in der Übergangsphase, die das Fahrzeug bei jeglichem Systemfehlverhalten sicher in dem Verdrängerzustand gelangen lassen,

in ausreichendem Maße nachgewiesen sein.

§ 22b.07

Steuerhaus

1. Einrichtung

- a) Abweichend von § 7.01 Nr. 1 ist das Steuerhaus so einzurichten, dass sowohl der Rudergänger als auch ein zweites Besatzungsmitglied ihre Aufgaben während der Fahrt jederzeit erfüllen können.
- b) Der Steuerstand ist so anzuordnen, dass die in Buchstabe a genannten Personen darin ihren Arbeitsplatz finden. Die Navigations-, Manövrier-, Überwachungs-, Nachrichtenübermittlungseinrichtungen und sonstigen betriebswichtigen Geräte sind so nahe nebeneinander anzuordnen, dass sowohl der Rudergänger als auch ein zweites Besatzungsmitglied alle erforderlichen Informationen erhält, um je nach Erfordernis die Ausrüstungs- und Bedienungseinrichtungen im Sitzen betätigen zu können. In jedem Fall muss:
 - aa) der Steuerstand des Rudergängers als Radareinmannsteuerstand ausgeführt sein;
 - bb) das zweite Besatzungsmitglied an seinem Arbeitsplatz über ein eigenes Radarbild (slave) verfügen und von seinem Arbeitsplatz aus in der Lage sein, die Nachrichtenübermittlung zu erwirken und in den Antrieb des Fahrzeuges einzugreifen.
- c) Die in Buchstabe a aufgeführten Personen müssen auch bei ordnungsgemäß angelegten Sicherheitsgurten in der Lage sein, die Einrichtungen nach Buchstabe b ohne Behinderung zu bedienen.

2. Freie Sicht

- a) Abweichend von § 7.02 Nr. 2 darf der Schattenschatten aus sitzender Position und bei jedem Beladungszustand nicht mehr als eine Fahrzeuglänge vor dem Bug betragen.
- b) Abweichend von § 7.02 Nr. 3 darf die Summe der Sektoren ohne freies Blickfeld von voraus bis zu $22,5^\circ$ nach hinten querab nach jeder Seite nicht mehr als 20° betragen. Jeder einzelne Sektor ohne freies Blickfeld darf 5° nicht überschreiten. Der überschaubare Sektor zwischen zwei Sektoren ohne freies Blickfeld darf nicht weniger als 10° betragen.

3. Instrumente

Die Instrumententafeln für die Bedienung und für die Überwachung der in § 22b.11 genannten Anlagen müssen getrennt an deutlich markierter Stelle innerhalb des Steuerhauses angeordnet sein. Dies gilt gegebenenfalls auch für Einrichtungen für das Zuwasserlassen von Sammelrettungsmitteln.

4. Beleuchtung

In Bereichen oder an Ausrüstungsgegenständen, die während des Betriebs beleuchtet sein müssen, ist rotes Licht zu verwenden.

5. Fenster

Spiegelungen sind zu verhindern. Einrichtungen zur Vermeidung von Blendung durch Sonnenlicht müssen vorhanden sein.

6. Oberflächenwerkstoffe

Spiegelungen durch Oberflächenwerkstoffe sind im Steuerhaus zu verhindern.

§ 22b.08

Zusätzliche Ausrüstung

Schnelle Fahrzeuge müssen ausgerüstet sein mit:

- a) einem Radargerät und einem Wendeanzeiger nach § 7.06 Nr. 1 und
- b) griffbereiten Einzelrettungsmitteln nach der Europäischen Norm EN 395 : 1998 für die gesamte höchstzulässige Anzahl der Personen an Bord.

§ 22b.09

Geschlossene Bereiche

1. Allgemeines

Öffentlich zugängliche Räume und Wohnungen und die dazugehörige Ausstattung müssen so gestaltet sein, dass Personen bei ordnungsgemäßer Benutzung sich weder bei normalem Start beziehungsweise Stopp oder Notstart beziehungsweise Notstopp, noch beim Manövrieren unter normalen Fahrtbedingungen beziehungsweise bei Ausfall oder Fehlbedienung verletzen können.

2. Kommunikation

- a) Zur Information über Sicherheitsmaßnahmen müssen alle Fahrgastschiffe mit optischen und akustischen Einrichtungen ausgestattet sein, die von allen Fahrgästen gesehen und gehört werden können.

- b) Mit Hilfe der unter Buchstabe a beschriebenen Einrichtungen muss der Schiffsführer Anweisungen an die Fahrgäste geben können.
- c) Für jeden Fahrgast müssen in der Nähe des Sitzes Anweisungen für Notfälle einschließlich einer allgemeinen Skizze des Fahrzeugs verfügbar sein, aus der sämtliche Ausgänge, Evakuierungswege, Notausrüstung, Rettungsmittel sowie das Anlegen der Rettungswesten ersichtlich sind.

§ 22b.10

Ausgänge und Fluchtwege

Flucht- und Rettungswege müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Ein leichter, sicherer und schneller Zugang vom Steuerstand zu den öffentlich zugänglichen Räumen und den Wohnungen muss sichergestellt sein.
- b) Die Fluchtwege zu den Notausgängen müssen deutlich und dauerhaft gekennzeichnet sein.
- c) Sämtliche Ausgänge müssen ausreichend gekennzeichnet sein. Die Funktionsweise des Öffnungsmechanismus muss von außen und innen klar erkennlich sein.
- d) Die Fluchtwege und Notausgänge müssen über ein geeignetes Sicherheitsleitsystem verfügen.
- e) Neben den Ausgängen muss genügend Raum für ein Besatzungsmitglied vorhanden sein.

§ 22b.11

Feuerschutz und Feuerbekämpfung

1. Gänge, öffentlich zugängliche Räume und Wohnungen sowie Küchen und Maschinenräume müssen an ein zweckmäßiges Feuermeldesystem angeschlossen sein. Das Vorhandensein eines Brandes sowie der Brandbereich müssen selbsttätig an einer ständig vom Schiffspersonal besetzten Stelle angezeigt werden.
2. Maschinenräume sind mit einer fest installierten Feuerlöschanlage nach § 10.03b zu versehen.
3. Öffentlich zugängliche Räume und Wohnungen und ihre Fluchtwege müssen mit einer selbsttätigen Druckwassersprühanlage nach § 10.03a ausgestattet sein. Löschwasser muss schnell und unmittelbar nach außen abgeleitet werden können.

§ 22b.12

Übergangsbestimmungen

Schnelle Schiffe im Sinne des § 1.01 Nummer 20a, die am 31. März 2003 über ein gültiges Schiffsattest verfügen, müssen folgenden Vorschriften dieses Kapitels entsprechen:

- a) bei der Erneuerung des Schiffsattestes
§§ 22b.01; 22b.04; 22b.08; 22b.09; 22b.10; 22b.11 Nr. 1;
- b) am 1. April 2013
§ 22b.07 Nr. 1, 3, 4, 5 und 6;
- c) am 1. Januar 2023
den übrigen Vorschriften.“

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

a) Die Angabe zu § 8.05 Nr. 6 Satz 3 bis Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 6 Satz 3 bis Satz 5	Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“
--------------------------------	---	---

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

a) Die Angabe zu § 22a.05 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„22a.05 Nr. 2	Zusätzliche Anforderungen für Fahrzeuge mit L von mehr als 110 m, die oberhalb von Mannheim fahren wollen	Für Fahrzeuge, die eine am 30.9.2001 gültige Sondererlaubnis einer zustän- digen Behörde besitzen, gelten die Vorschriften auf dem Streckenabschnitt nicht, für den die Sondererlaubnis erteilt worden ist.	1.10.2001“
---------------	---	--	------------

b) Die Angabe zu § 22b.03 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„22b.03 Nr. 3	In Betrieb gehen der zweiten unabhängigen Antriebsanlage oder des Handantriebs	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025	1.4.2005“
---------------	---	--	-----------

19. Anlage A Nr. 20 wird wie folgt gefasst:

„20 Folgende Anlagen sind zur Einsicht diesem Antrag beigelegt:

- a)*) Schiffsbrief,
- b)*) Urkunde über die Zuteilung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer oder der amtlichen Schiffsnummer,
- c)*) Eichschein,
- d)*) Urkunde über die Dampfkessel und sonstigen Druckbehälter,
- e)*) Zulassungszeugnis für die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein,
- f)*) Attest über die Voruntersuchung,
- g)*) Bescheinigung nach § 2.12, ausgestellt durch die anerkannte Klassifikationsgesellschaft
- h)*) Plan der elektrischen Anlagen und Steuerungen,
- i)*) Bescheinigung über die fest eingebauten Feuerlöschanlagen,
- k)*) Bescheinigung über die Flüssiggasanlagen,
- l)*) Pläne und Berechnungsunterlagen für Fahrgastschiffe,
- m)*) sonstige Berechnungsunterlagen und Nachweise,
- n)*) Typgenehmigungsbogen,
- o)*) Motorparameterprotokoll und Anleitung des Herstellers zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter.

.....
.....

....., den
(Ort) (Datum)

.....
(Unterschrift des Eigners oder seines Vertreters)“

20. Anlage B Nr. 36 wird wie folgt gefasst:

36.	Anzahl und Lage der Absperrorgane nach § 8.06 Nr. 10 und 11
-----	---

“

21. Anlage D wird wie folgt geändert:

a) Muster 1 ad Nr. 9 wird wie folgt gefasst:

„9. Beförderung gefährlicher Güter

- 9.1 Art des Schiffes:
- 9.2 Zusätzliche Anforderungen: Schiff aufgrund von 7.1.2.19.1¹⁾
Schiff aufgrund von 7.2.2.19.3¹⁾
Das Schiff entspricht den zusätzlichen Bauvorschriften für Doppelhüllenschiffe in 9.1.0.80 bis 9.1.0.95/9.2.0.80 bis 9.2.0.95¹⁾
- 9.3 Zusätzliche Bemerkungen:
-
-
-

1) Nichtzutreffendes streichen oder nicht ausdrucken “

b) Muster 2 ad Nr. 9 wird wie folgt gefasst:

„9. Beförderung gefährlicher Güter

- 9.1 Tankschiff des Typs:
- 9.2 Ladetankzustand:
- | | |
|--|------|
| 1. Drucktank | 1)2) |
| 2. Ladetank, geschlossen | 1)2) |
| 3. Ladetank, offen mit Flammen
durchschlagsicherung | 1)2) |
| 4. Ladetank, offen | 1)2) |
- 9.3 Ladetanktyp:
- | | |
|------------------------------------|------|
| 1. unabhängiger Ladetank | 1)2) |
| 2. integraler Ladetank | 1)2) |
| 3. Ladetankwandung nicht Außenhaut | 1)2) |
- 9.4 Öffnungsdruck Hochgeschwindigkeitsventil/Sicherheitsventil: kPa 1)2)
- 9.5 Zusätzliche Einrichtungen:**
- Probeentnahmeeinrichtung
- | | | |
|----------------------|---------|------|
| Anschlussmöglichkeit | Ja/Nein | 1)2) |
| Probeentnahmeöffnung | Ja/Nein | 1)2) |
- Berieselungsanlage
- | | | |
|------------------------------|---------|------|
| Druckalarmeinrichtung 40 kPa | Ja/Nein | 1)2) |
|------------------------------|---------|------|
- Heizung
- | | | |
|--------------------------|---------|------|
| Heizmöglichkeit von Land | Ja/Nein | 1)2) |
| Heizanlage an Bord | Ja/Nein | 1)2) |
- Kühlanlage
- | | | |
|--|---------|------|
| | Ja/Nein | 1)2) |
|--|---------|------|
- Inertgasanlage
- | | | |
|--|---------|------|
| | Ja/Nein | 1)2) |
|--|---------|------|
- Pumpenraum unter Deck
- | | | |
|--|---------|----|
| | Ja/Nein | 1) |
|--|---------|----|

- Überdruckeinrichtung Ja/Nein 1)
in
- Ausführung der Gassammel-/Gasabfuhrleitung nach
Gassammelleitung und Einrichtungen beheizt Ja/Nein 1)2)
- Entspricht den Bauvorschriften, die sich aus der(n) Bemerkung(en)
der Spalte 20 von 3.2 Tabelle C ergeben.

9.6 Elektrische Einrichtungen:

- Temperaturklasse:
- Explosionsgruppe:

9.7 Laderate: m³/h oder
Siehe Ladeinstruktion

9.8 Zugelassene Dichte:

9.9 Zusätzliche Bemerkungen:
.....
.....
.....

1) Nichtzutreffendes streichen oder nicht ausdrucken
2) Falls kein einheitlicher Typ der Ladetanks: siehe Seite 3“

22. Anlage J, Teil I Nr. 2.4 wird wie folgt gefasst:

„2.4 Die Motoren müssen so konzipiert sein, dass sie eine einfache Kontrolle der Komponenten, der einstellbaren Merkmale und der Motorparameter, die ihr Emissionsverhalten beeinflussen, ermöglichen. Der Hersteller hat eine Anleitung zur Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter nach § 8a.01 Nr. 17 dem Beschreibungsbogen beizufügen.“

23. Anlage J, Teil II Anhang 3, Satz 2 der Fußnote zur Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Tabellarische Auflistungen sind zulässig.“

24. Anlage J Teil IV wird wie folgt geändert:

a) Nr. 1 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„Abschnitt 5: Eine zweistellige laufende Nummer (mit ggf. vorangestellter Null) für die Erweiterung. Die Reihenfolge beginnt mit 01 für jede Nummer einer Grundgenehmigung.“

b) Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Beispiele

- a) Dritte von den Niederlanden erteilte Genehmigung entsprechend Stufe I, und der Anwendung des Motors für Schiffsantrieb - Propellerkurve (bislang noch ohne Erweiterung):

R 4*I*E3*0003*00

- b) Zweite Erweiterung zu der von Deutschland erteilten vierten Genehmigung entsprechend Stufe II, für Schiffsantrieb - konstante Drehzahl und - Schiffsantrieb-Propellerkurve:

R 1*II*E2E3*0004*02^c.

25. Anlage J Teil VIII und Anhang werden wie folgt gefasst:

„Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage J, Teil VIII (Muster)

TEIL VIII

MOTORPARAMETERPROTOKOLL

0. Allgemeines

0.1 Angaben zum Motor

0.1.1 Fabrikmarke:

0.1.2 Herstellerseitige Bezeichnung:

.....

0.1.3 Typgenehmigungsnummer:

0.1.4 Motoridentifizierungsnummer:

.....

0.2 Dokumentation

Die Motorparameter sind zu prüfen und die Prüfergebnisse zu dokumentieren. Die Dokumentation erfolgt auf gesonderten Blättern, die einzeln zu nummerieren, vom Prüfer zu unterschreiben und diesem Protokoll beizuheften sind.

0.3 Prüfung

Die Prüfung ist auf Basis der Anleitung⁽¹⁾ des Herstellers zur Durchführung der Kontrolle der Komponenten, der einstellbaren Merkmale und der Motorparameter durchzuführen. Der Prüfer kann in begründeten Einzelfällen nach eigener Einschätzung von der Kontrolle bestimmter Motorparameter absehen.

0.4 Dieses Motorparameterprotokoll umfasst einschließlich der beigefügten Aufzeichnungen insgesamt⁽²⁾ Seiten.

(1) Siehe Rheinschiffsuntersuchungsordnung Anlage J Teil I Abschnitt 2.4 § 8a.11 Nr. 3.

(2) Vom Prüfer auszufüllen.

1. Motorparameter

Hiermit wird bescheinigt, dass der geprüfte Motor von den vorgegebenen Parametern nicht unzulässig abweicht.

1.1 Einbauprüfung

Name und Adresse der prüfenden Stelle:
.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch
zuständige Behörde:
.....
.....

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

1.2 Zwischenprüfung Sonderprüfung⁽¹⁾

Name und Adresse der prüfenden Stelle:
.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch
zuständige Behörde:
.....
.....

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

(1) Zutreffendes ankreuzen.

1.2 Zwischenprüfung Sonderprüfung⁽¹⁾

Name und Adresse der prüfenden Stelle:
.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch

zuständige Behörde:
.....
.....

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

1.2 Zwischenprüfung Sonderprüfung⁽¹⁾

Name und Adresse der prüfenden Stelle:
.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

Prüfung anerkannt durch

zuständige Behörde:
.....
.....

Ort und Datum:

Unterschrift:

Siegel der zuständigen Behörde

(1) Zutreffendes ankreuzen.

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage J, Teil VIII, Anhang 1 (Muster)

ANLAGE ZUM MOTORPARAMETERPROTOKOLL

Schiffsname: Einheitliche europäische Schiffsnummer:

Einbauprüfung¹⁾ Zwischenprüfung¹⁾ Sonderprüfung¹⁾

Hersteller: Motortyp:
(Fabrikmarke/Handelsmarke/Handelsname des Herstellers) (Motorenfamilie/-gruppe/Herstellerseitige Bezeichnung)

Nennleistung (kW): Nenndrehzahl (min⁻¹): Zylinderzahl:

Verwendungszweck des Motors:
(Schiffshauptantrieb/Generatorantrieb/Bugstrahlantrieb/Hilfsmotor usw.)

Typgenehmigungs-Nr.: Motorbaujahr:

Motoridentifizierungs-Nr.: Einbauort:
(Seriennummer/Eindeutige Identifizierungsnummer)

Der Motor und seine abgasrelevanten Bauteile wurden anhand des Typenschildes identifiziert.
Die Prüfung erfolgte auf Basis der „Anleitung des Herstellers zur Durchführung der Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter“.

A) Bauteilprüfung

Zusätzliche abgasrelevante Bauteile, die in der „Anleitung des Herstellers zur Durchführung der Kontrolle der abgasrelevanten Komponenten und Motorparameter“ aufgeführt sind, sind einzutragen.

Bauteil	Ermittelte Bauteilnummer	Übereinstimmung ¹⁾		
Nockenwelle/Kolben		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Einspritzventil		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Datensatz/Software-Nr.		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Einspritzpumpe		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Zylinderkopf		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Abgasturbolader		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
Ladeluftkühler		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt
		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> entfällt

B) Prüfung der einstellbaren Merkmale und Motorparameter

Parameter	Ermittelter Wert	Übereinstimmung ¹⁾	
Einspritzzeitpunkt, Einspritzdauer		<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

C) Prüfung des Ansaugsystems und der Abgasanlage

<input type="checkbox"/>	Die Einhaltung der genehmigten Werte wurde durch eine Messung überprüft. Ansaugunterdruck: kPa bei Nenndrehzahl und Vollast. Abgasegendruck: kPa bei Nenndrehzahl und Vollast.
<input type="checkbox"/>	Es wurde eine Sichtkontrolle des Ansaugsystems und der Abgasanlage durchgeführt. Es wurden keine Auffälligkeiten festgestellt, die auf Nichteinhaltung der genehmigten Werte schließen lassen.

D) Bemerkungen:

.....
(Folgende abweichende Einstellungen, Modifikationen oder Veränderungen am eingebauten Dieselmotor wurden festgestellt.)

.....
.....

Name des Prüfers:

Ort und Datum:

Unterschrift:

1) Zutreffendes ankreuzen“

Berichtigungen der RheinSchUO

1. § 1.01 Nr. 19 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„19. „Tagesausflugsschiff“ ein Fahrgastschiff ohne Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;“.

2. § 1.02 Nr. 2 Buchstabe d wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„d) schwimmenden Geräte.“

3. § 3.02 Nr. 1 Buchstabe b 2. Absatz wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Bei Schiffen, die aus Stahl gebaut sind, ist als Mindestdicke t_{\min} der größere der nach folgenden Formeln ermittelten Werte zu nehmen:

1. Für Schiffe mit L von mehr als 40 m: $t_{\min} = f \cdot b \cdot c (2,3 + 0,04 L)$ [mm];
für Schiffe mit L kleiner oder gleich 40 m: $t_{\min} = f \cdot b \cdot c (1,5 + 0,06 L)$ [mm], jedoch mindestens 3,0 mm.
2. $t_{\min} = 0,005 \cdot a \sqrt{T}$ [mm].“

4. § 3.03 Nr. 5 Satz 2 und 3 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Jedoch sind Heckschotttüren und Durchführungen insbesondere von Wellenleitungen und Rohrleitungen zulässig, wenn sie so ausgeführt sind, dass der Zweck der Schotte und Raumbegrenzungen nicht beeinträchtigt wird. Heckschotttüren sind nur zulässig, wenn durch eine Fernüberwachung im Steuerhaus festgestellt werden kann, ob sie geschlossen oder geöffnet sind und auf beiden Seiten gut leserlich folgende Aufschrift angebracht ist: „Türe unmittelbar nach jedem Öffnen wieder schließen“.“

5. § 4.04 Nr. 6 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„6. Ist das Schiff nach dem Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen geeicht worden und liegen die Eichmarken in der gleichen Höhe wie die in dieser Verordnung vorgeschriebenen Einsenkungsmarken, gelten diese Eichmarken auch als Einsenkungsmarken; ein entsprechender Vermerk ist in das Schiffsattest einzutragen.“

6. § 9.03 Zeile 1 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Die Mindestschutzart der fest installierten Teile einer Anlage muss dem jeweiligen Aufstellungsort gemäß nachstehender Tabelle entsprechen.“

7. § 9.06 Nr. 2 Buchstaben a und b wird wie folgt gefasst:

- „2. Unter Beachtung der erforderlichen Schutzmaßnahmen sind höhere Spannungen zulässig für:
- a) Kraftanlagen, deren Leistungen dies erfordern;
 - b) bordeigene Sonderanlagen wie Funkanlagen und Zündeinrichtungen.“

8. § 9.18 Überschrift wird wie folgt gefasst:

„(Ohne Inhalt)“.

9. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe f wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „f) ein geeigneter Verbandkasten mit einem Inhalt entsprechend einer Norm eines Rheinanliegerstaates oder Belgiens. Der Verbandkasten muss in der Wohnung oder im Steuerhaus aufbewahrt und so untergebracht sein, dass er im Bedarfsfall leicht und sicher erreicht werden kann. Sind Verbandkästen verdeckt aufgestellt, muss die Abdeckung durch ein Symbol für Verbandkasten gemäß Anlage I Bild 8 mit einer Kantelänge von mindestens 10 cm gekennzeichnet sein.“.

10. § 10.03 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1, zweite Zeile wird wie folgt gefasst:

- „1. An folgenden Stellen muss je ein tragbarer Feuerlöscher entsprechend der Europäischen Norm EN 3 : 1996 vorhanden sein.“.

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „2. Für die in Nummer 1 geforderten tragbaren Feuerlöscher dürfen nur Pulverlöscher mit einer Füllmasse von mindestens 6 kg oder andere tragbare Feuerlöscher gleicher Löschkapazität verwendet werden. Sie müssen für die Brandklassen A, B und C sowie für das Löschen von Bränden in elektrischen Anlagen bis 1000 V geeignet sein.“

11. § 10.03a Nr. 5 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „5. Anlagen, die geringere Wassermengen versprühen, müssen über eine Typgenehmigung auf Grund der IMO-Resolution A 800 (19) oder eines anderen, von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt anerkannten Standards verfügen. Die Typgenehmigung erfolgt durch eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft oder eine akkreditierte Prüfinstitution. Die akkreditierte Prüfinstitution muss der Europäischen Norm über die allgemeinen Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien (EN ISO/IEC 17025 : 2000) genügen.“

12. § 10.03b wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 5 Buchstabe c Absatz 2 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Nichtmechanische Auslöseeinrichtungen müssen von zwei verschiedenen voneinander unabhängigen Energiequellen gespeist werden. Diese Energiequellen müssen sich außerhalb des zu schützenden Raumes befinden. Steuerleitungen im geschützten Raum müssen so ausgeführt sein, dass sie im Brandfall mindestens 30 Minuten funktionsfähig bleiben. Für elektrische Leitungen ist diese Anforderung erfüllt, wenn sie der Norm IEC 60331-21 : 1999 entsprechen.“

- b) Nummer 10 Buchstabe a Satz 2 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Die Türen dieser Aufstellungsräume und Schränke müssen nach außen öffnen, abschließbar sein und auf der Außenseite mit einem Symbol für „Warnung vor allgemeiner Gefahr“ nach Anlage I Bild 4 mit einer Höhe von mindestens 5 cm sowie dem Zusatz „CO₂“ in gleicher Farbgebung und Höhe gekennzeichnet sein.“

13. § 10.04 Nr. 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) schwimmende Geräte;“.

14. § 13.04 Nr. 1 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„1. Ölheizöfen mit Verdampfungsbrennern müssen ohne Zuhilfenahme einer anderen brennbaren Flüssigkeit angezündet werden können. Sie müssen über einer Metallwanne befestigt sein, die die ölführenden Teile erfasst und eine Randhöhe von mindestens 20 mm und ein Fassungsvermögen von mindestens 2 Litern hat.“

15. § 13.06 Buchstabe e wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„e) Wird die Heizluft von außen angesaugt, müssen die Ansaugöffnungen möglichst hoch über Deck liegen. Deren Ausführung muss sprühwasser- und wetterdicht sein.“

16. § 15.02 Nr. 1 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Die Mindestdicke t_{\min} der Boden-, Kimm- und Seitenbeplattung der Außenhaut von Fahrgastschiffen bestimmt sich nach dem größeren Wert der folgenden Formeln:

$$t_{1\min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm];}$$

$$t_{2\min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_{\text{WL}}} \text{ [mm].}$$

In diesen Formeln bedeuten:

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

a = Längs- oder Querspantabstand [mm]. Bei einem geringeren Spantabstand als 400 mm ist a = 400 mm zu setzen.“

17. § 15.03 Nr. 2 Buchstabe d wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„d) leeres Schiff
keine Fahrgäste, 10 % Brennstoff und Frischwasser, kein Abwasser.“

18. § 15.08 Nr. 9 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„9. Zusätzlich zu dem Verbandkasten nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe f müssen weitere Verbandkästen in ausreichender Zahl vorhanden sein. Die Verbandkästen und ihre Unterbringung müssen den Anforderungen nach § 10.02 Nr. 2 Buchstabe f entsprechen.“

19. § 15.09 Nr. 5 wird wie folgt gefasst:

„5. (Ohne Inhalt)“

20. § 15.12 Nr. 3 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

c) auf allen Decks eine Wasserstrahlänge von mindestens 6 m erreicht werden kann.

Wenn Hydrantenschränke vorhanden sind, muss an ihren Außenseiten ein Symbol für „Löschschlauch“ entsprechend Anlage I Bild 5 mit einer Kantenlänge von mindestens 10 cm angebracht sein.

21. § 15.13 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 Buchstabe s wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„s) Verbandkästen.“

b) Nummer 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„4. In jeder Kabine müssen sich Verhaltensregeln für Fahrgäste sowie ein gekürzter Sicherheitsplan, der nur die Angaben nach Nummer 2 Buchstaben a bis f enthält, befinden.“

22. § 15.15 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Für Schiffe mit einer Länge von mehr als 15 m darf der Restauftrieb durch eine Kombination aus Auftriebskörpern und Schotteinteilung für den 1-Abteilungsstatus nach § 15.03 sichergestellt werden.“

b) Nummer 5 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „5. Die Untersuchungskommission kann bei Fahrgastschiffen, die für die Beförderung von höchstens 250 Fahrgästen zugelassen sind und deren L_{WL} 25 m nicht überschreitet, von der Erfüllung des § 10.04 absehen, wenn das Fahrgastschiff mit einer beidseitig erreichbaren Plattform kurz oberhalb der Schwimmwasserlinie ausgerüstet ist, die es ermöglicht, Personen aus dem Wasser zu bergen. Das Fahrgastschiff kann mit einer vergleichbaren Einrichtung versehen sein, wobei:
- für die Bedienung der Einrichtung eine Person ausreichen muss;
 - mobile Einrichtungen zulässig sind;
 - die Einrichtung sich außerhalb des Gefahrenbereichs der Propulsionsorgane befinden muss und
 - eine effektive Kommunikation zwischen dem Schiffsführer und der die Einrichtung bedienenden Person möglich sein muss.“

23. § 16.02 Nr. 3 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „3. Fahrzeuge, die geschoben werden sollen, müssen mit Kupplungseinrichtungen versehen sein, die eine sichere Verbindung mit anderen Fahrzeugen gewährleisten.“

24. § 17.02 Nr. 3 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

- „c) für § 10.03 Nr. 1: Bei frei auf Deck stehenden Arbeitsgeräten muss mindestens ein zusätzlicher tragbarer Feuerlöscher vorhanden sein;“

25. § 17.07 Nr. 5 Vorletzter Satz wird wie folgt gefasst:

- „Bei schräg verlaufenden Seitenwänden gilt die Formel bis zu Krängungswinkeln von 5° ; im übrigen gelten die Randbedingungen nach Nummer 3 und 4.1 bis 4.6.“

26. § 18.03 Nr. 2 Buchstaben a, b und c wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

- „a) § 8.06 Nr. 2 bis 8, wenn keine Besatzung vorgeschrieben ist;
- b) § 10.01 Nr. 1 und 3, wenn das Baustellenfahrzeug mittels Arbeitsankern oder Pfählen sicher verankert werden kann. Ein Baustellenfahrzeug mit eigenem Fahrentrieb muss jedoch mindestens einen Anker nach § 10.01 Nr. 1 haben, wobei der Koeffizient k gleich 45 und für T die kleinste Seitenhöhe einzusetzen sind;
- c) § 10.02 Nr. 1 Buchstabe c, wenn das Baustellenfahrzeug nicht über einen eigenen Fahrentrieb verfügt.“

27. § 19.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5 Buchstabe h wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„h) ein Verbandkasten;“

b) Nummer 5 Buchstabe o wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„o) zwei tragbare Feuerlöscher;“.

28. § 21.02 Nr. 1 Buchstabe g wird wie folgt gefasst:

„g) aus Kapitel 10:

§ 10.01 Nr. 2, 3, 5 bis 14, § 10.02 Nr. 1 Buchstabe a bis c, Nr. 2 Buchstabe a und e bis h, § 10.03 Nr. 1 Buchstabe a, b und d, wobei mindestens zwei tragbare Feuerlöscher an Bord vorhanden sein müssen, § 10.03 Nr. 2 bis 6, §§ 10.03a, 10.03b, 10.03c, 10.05;“

29. § 22.03 Nr. 1 Buchstabe d wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„d) Für jeden Beladungsfall sind die halben Vorräte an Treibstoff und Frischwasser zugrunde zu legen.“

30. § 22a.04 Nr. 4 Buchstabe e wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„e) Die Unterkante von nicht wasserdicht verschließbaren Öffnungen (z.B. von Türen, Fenstern, Einstiegsluken) muss im Endzustand der Flutung mindestens 100 mm über der Schwimmebene liegen.“

31. § 22a.05 Nr. 2 Buchstabe e wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„e) einen Eintrag im Schiffsattest unter der Nummer 52 haben, dass sie den besonderen Anforderungen nach Buchstaben a bis d genügen.“

32. § 23.12 Nr. 2 Überschrift wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„2. Die Mindestbesatzung der Dampf-Tagesausflugsschiffe beträgt:“

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

a) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 14 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

Satz 1	„Nr. 14 Beschaffenheit von Glastüren, Glaswänden an Verkehrsflächen und Fensterscheiben	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“
--------	---	--

b) *Die Angabe zu § 15.08 Nr. 3 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):*

Nr. 3	Anforderungen an die Alarmanlage	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010.
-------	----------------------------------	---

c) *Die Angabe zu § 15.08 Nr. 5 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):*

„Nr. 5	Zwei motorische angetriebene Lenzpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“
--------	---	--

d) *Die Angabe zu § 15.08 Nr. 9 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):*

„Nr. 9	Verbandkästen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2007“
--------	---------------	--

e) *Die Angabe zu § 15.11 Nr. 9 wird wie folgt gefasst:*

„Nr. 9	Wände nach Nummer 2 von Deck zu Deck	Auf Kabinenschiffen ohne Druckwassersprühanlage, Enden der Wände zwischen Kabinen: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010“
--------	--------------------------------------	---

f) *Die Angabe zu § 15.11 Nr. 12 wird wie folgt gefasst:*

„Nr. 12	Treppenstufen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Material	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045“
---------	---	--

g) *Die Angabe zu § 16.01 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:*

„16.01 Nr. 2	Spezialwinden oder gleichwertige Einrichtungen auf dem zum Schieben geeigneten Fahrzeug	Für Fahrzeuge, die vor dem 1.1.1995 zum Schieben ohne eigene Spannvorrichtung zugelassen worden sind: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035“
--------------	---	--

h) *Die Angabe zu § 20.01 wird wie folgt gefasst:*

„20.01	§§ 7.01 Nr. 2; 8.05 Nr. 13 und 8.08	Für Seeschiffe, die nicht für die Beförderung von Gütern nach dem ADNR bestimmt sind und deren Kiel vor dem 1.10.1987 gelegt wurde: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2015“
--------	-------------------------------------	--

i) Die Angabe zu § 21.01 bis 21.03 wird wie folgt gefasst:

„21.01 bis 21.03	Für Sportfahrzeuge, die vor dem 1.1.1995 gebaut wurden: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2035“
---------------------	---

34. § 24.03 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. § 15.11 Nr. 3 Satz 1 und Nr. 6 ist auf Tagesausflugsschiffe, deren Kiel am 1. April 1976 oder früher gelegt wurde, bis zur ersten Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1. Januar 2045 mit der Maßgabe anzuwenden, dass nur die bei den Fluchtwegen zugewandten Oberflächen verwendeten Farben, Lacke und anderen Produkte zur Oberflächenbehandlung sowie Deckbeläge schwer entflammbar sein müssen und Rauch oder giftige Stoffe nicht in außergewöhnlichen Mengen entstehen dürfen.“

b) Nummer 3 (betrifft nur die französische Fassung)

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

a) Die Angabe zu § 15.06 Nr. 14 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

Satz 1	„Nr. 14 Beschaffenheit von Glastüren, Glaswänden an Verkehrsflächen und Fensterscheiben	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.1.2006"
--------	--	--	-----------

b) Die Angabe zu § 15.08 Nr. 3 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Nr. 3	Anforderungen an die Alarmanlage	Für Tagesausflugsschiffe gilt die Vorschrift bei N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010:	1.1.2006"
--------	----------------------------------	--	-----------

c) Die Angabe zu § 15.08 Nr. 5 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Nr. 5	Zwei motorisch angetriebene Lenzpumpen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.1.2006"
--------	--	--	-----------

d) Die Angabe zu § 15.08 Nr. 9 wird wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

„Nr. 9	Verbandkästen	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes	1.1.2006"
--------	---------------	--	-----------

e) Die Angabe zu § 15.11 Nr. 9 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 9	Wände nach Nummer 2 von Deck zu Deck	Auf Kabinenschiffen ohne Druckwassersprühanlage, Enden der Wände zwischen Kabinen: N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2010	1.1.2006"
--------	--------------------------------------	--	-----------

f) Die Angabe zu § 15.11 Nr. 12 wird wie folgt gefasst:

„Nr. 12	Treppenstufen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen nicht brennbaren Material	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2045	1.1.2006"
---------	---	---	-----------

g) Die Angabe zu der Überschrift zu § 22b.03 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

22b.03 Nr. 3	„KAPITEL 22b In Betrieb gehen der zweiten unabhängigen Antriebsanlage oder des Handantriebs	N.E.U., spätestens bei Erneuerung des Schiffsattestes nach dem 1.1.2025	1.4.2005"
--------------	---	---	-----------

36. Anlage B wird wie folgt geändert:

a) Nummer 15 ad Nr. 1 (betrifft nur die französische Fassung)

b) Nummer 15 ad Nr. 2 (betrifft nur die französische Fassung)

c) *Nummer 51 (betrifft nur die französische Fassung)*

37. Anlage I wird wie folgt geändert:

a) Bild 3 wie folgt gefasst:

<p>Bild 3 Hinweis auf einen tragbaren Feuerlöscher</p>		<p>Farbe: rot/weiß</p>
--	---	------------------------

b) Bild 8 wie folgt gefasst (betrifft nur die deutsche Fassung):

<p>Bild 8 Verbandkasten</p>		<p>Farbe: grün/weiß</p>
---------------------------------	--	-------------------------

PROTOKOLL 28

ADNR

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 29

Technische Fragen der Wasserstraße Rhein

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 30

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 (gesondert)

PROTOKOLL 31

Billigung der Rechnungslegung der Zentralkommission für das Rechnungsjahr 2005

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung für das Rechnungsjahr 2005.

PROTOKOLL 32

Billigung der Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Jahr 2005

Beschluss

Nachdem die Zentralkommission vom Bericht des Rechnungsprüfers Kenntnis genommen hat, billigt sie die Rechnungslegung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Rechnungsjahr 2005. Die betreffende Rechnungslegung wird dieser Organisation übermittelt.

PROTOKOLL 33

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2006 und vom 31. Dezember 2006 auf den 1. Januar 2007 zwischen 20 Uhr und 6.00 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2006 sowie vom 31. Dezember 2006 auf den 1. Januar 2007 zwischen 18.00 Uhr und 8.00 Uhr

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 34

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8.00 Uhr und von Sonntag um 20.00 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2007 keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 35

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 36

Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 31. Mai 2007, in Straßburg, statt.

Umfangreiche Anlagen

- zu Protokoll 30: Kenntnisnahmen

PROTOKOLL 30

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	*)	Vorgesehene 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
2006-I-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 1. § 10.01 Nr. 3 2. §§ 11.03, 11.04, 11.05	W	1.1.2007	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
			1.10.2006	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-I-18	Änderung durch Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 (§§ 3.09 und 11.02)	I	1.10.2006	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007				21.6.2006

*) 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	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
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 Rhein-SchUO - §§ 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 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 entsprechenden 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
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

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

3. ADNR: Inkraftsetzung

ADNR

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

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

*) 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

7. Polizeiausschuss (Beschluss 2003-I-23)

Erweiterung des Standards für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (gesondert)

*) 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.

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

Der Untersuchungsausschuss hat am 18. Oktober 2006 die folgenden Änderungen, Hinzufügung und Zurückziehungen von Richtlinien für die Untersuchungskommissionen beschlossen:

Nr.	Richtlinie		Datum
	Titel	Aktion	
4	Erteilung der amtlichen Schiffsnummer an Fahrzeuge, die weder in einem Rheinuferstaat noch in Belgien registriert oder beheimatet sind	zurück-gezogen	1. April 2007
5	Geräuschemessungen	geändert	1. April 2007
6	Brandschutztechnische Eignung von Werkstoffen und Bauteilen	zurück-gezogen	1. Januar 2007
8	Festigkeit von wasserdichten Schiffsfenstern	geändert	sofort
10	Muster der Bescheinigung für Flüssiggasanlagen auf Kanalpenichen	geändert	1. April 2007
17	Zweckmäßiges Feuermeldesystem	geändert	sofort
24	Geeignete Gaswarneinrichtung	hinzugefügt	sofort

Die neu hinzugefügte und die geänderten Richtlinien sind nachstehend aufgeführt.

**RICHTLINIE Nr. 5 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
nach § 1.07 RheinSchUO**

Geräuschmessungen

(§ 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 7.03 Nr. 6, § 7.09 Nr. 3, § 8.08, § 11.09 Nr. 3,
§ 12.02 Nr. 5, § 17.02 Nr. 3b, § 17.03 Nr. 1)

1. Allgemeines

Zur Überprüfung der in der RheinSchUO genannten maximalen Schalldruckpegel sind Messgrößen, Messverfahren und die Bedingungen für die quantitative, reproduzierbare Erfassung der Schalldruckpegel nach den Abschnitten 2 und 3 festzulegen.

2. Messgeräte

Das Messgerät muss die Anforderungen eines Klasse-1-Gerätes nach EN 60651 : 1994 erfüllen.

Vor und nach jeder Messreihe muss auf das Mikrofon ein Kalibrator der Klasse 1 nach EN 60942 : 1998 aufgesteckt werden, um das Messsystem zu kalibrieren. Die Übereinstimmung des Kalibrators mit den Anforderungen nach EN 60942 : 1998 muss einmal im Jahr geprüft werden. Die Übereinstimmung der Messausrüstung mit den Anforderungen nach EN 60651 : 1994 muss alle zwei Jahre geprüft werden.

3. Geräuschmessungen

3.1 Auf Wasserfahrzeugen

Die Messungen sind entsprechend ISO 2923 : 2003 Abschnitte 5 bis 8 durchzuführen. Jedoch sind nur die A-bewerteten Schalldruckpegel zu messen.

3.2 Des von Wasserfahrzeugen abgestrahlten Luftschalls

Die Geräuschemission von Wasserfahrzeugen auf Binnengewässern und in Häfen wird durch Messungen entsprechend EN ISO 2922 : 2000 Abschnitte 7 bis 11 erfasst. Bei der Messung müssen die Maschinenraumtüren und -fenster geschlossen sein.

4. Dokumentation

Die Messungen sind entsprechend dem „Protokoll Geräuschmessungen“ (Anlage) zu dokumentieren.

Protokoll Geräuschmessungen

- auf Wasserfahrzeugen nach ISO 2923 : 2003
- des von Wasserfahrzeugen abgestrahlten Luftschalls nach EN ISO 2922 : 2000⁾

A Fahrzeugdaten

- 1. Fahrzeugart und -name: Einheitliche europäische
Schiffsnummer :
- 2. Eigentümer:
- 3. Hauptantrieb
- 3.1 Hauptmaschine(n)

Nr.	Hersteller	Typ	Baujahr	Leistung (kW)	Drehzahl (min ⁻¹)	Zweitakt/-Viertakt	Aufladung ja/nein
1							
2							

- 3.2 Getriebe:
Hersteller: Typ: Untersetzung: 1
- 3.3 Propeller
Anzahl: Flügelzahl: Durchmesser: mm Düse: ja/nein⁾

- 3.4 Ruderanlage
Art:

4. Hilfsaggregate:

Nr.	zum Antrieb von	Hersteller	Typ	Baujahr	Leistung (kW)	Drehzahl (min ⁻¹)
1						
2						
3						
4						
5						

- 5. Durchgeführte Schallschutzmaßnahmen:
- 6. Bemerkungen

⁾ Nichtzutreffendes streichen

B Verwendete Messgeräte

- 1. Schallpegelmesser
Hersteller: Typ: Letzte Prüfung:
- 2. Oktav-/Terzband-Analysator
Hersteller: Typ: Letzte Prüfung:
- 3. Kalibrator
Hersteller: Typ: Letzte Prüfung:
- 4. Zubehör
.....
- 5. Bemerkungen:
.....
.....

C Messzustand

- 1. Formation während der Messung:
- 2. Beladung/Verdrängung: t/m³ *) (entspricht ca. % des Maximalwertes)
- 3. Drehzahl Hauptmaschine: min⁻¹ (entspricht ca. % des Maximalwertes)
- 4. Mitlaufende Aggregate Nr.
- 5. Bemerkungen:
.....
.....

D Messbedingungen

- 1. Messstrecke zu Berg/zu Tal *)
- 2. Wassertiefe: m (Pegel = m)
- 3. Wetter: Temperatur: °C Windstärke: BF
- 4. Fremdgeräusche: nein/ja *) , welche
- 5. Bemerkungen:
.....
.....

E Messdurchführung

- 1. Messung durch:
- 2. am:
- 3. Bemerkungen:
.....
.....
- 4. Unterschrift:

*) Nichtzutreffendes streichen

F.1 Messergebnisse
Geräuschmessung auf Wasserfahrzeugen

Nr.	Messpunkt	Türen		Fenster		Messwert dB(A)	Bemerkungen
		ge- öffnet	ge- schl.	ge- öffnet	geschl.		

F.2 Messergebnisse
Geräuschmessung des von Wasserfahrzeugen abgestrahlten Luftschalls

Nr.	Messpunkt	Messwert dB(A)	Bemerkungen

**RICHTLINIE Nr. 8 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
nach § 1.07 RheinSchUO**

Festigkeit von wasserdichten Schiffsfenstern

(§ 15.02 Nr. 16)

1. Allgemeines

Nach § 15.02 Nr. 16 RheinSchUO dürfen wasserdichte Fenster unterhalb der Tauchgrenze liegen, wenn sie sich nicht öffnen lassen, eine ausreichende Festigkeit besitzen und den Anforderungen des § 15.06 Nr. 14 entsprechen.

2. Bauausführung wasserdichter Schiffsfenster

Die Anforderungen nach § 15.02 Nr. 16 RheinSchUO sind als erfüllt anzusehen, wenn die Bauausführung wasserdichter Schiffsfenster den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen.

2.1 Es darf nur vorgespanntes Glas nach
ISO 614, Ausgabe 04/94
verwendet werden.

2.2 Runde Schiffsfenster müssen der
ISO 1751, Ausgabe 04/94
Baureihe B: mittelschwere Fenster
Bauart: nicht zu öffnen/Festfenster
entsprechen

2.3 Eckige Schiffsfenster müssen der
ISO 3903, Ausgabe 04/94
Baureihe E: schwere Fenster
Bauart: nicht zu öffnen/Festfenster
entsprechen.

2.4 Anstelle von Fenstern des ISO-Typs können Fenster verwendet werden, deren Ausführung mindestens den Anforderungen nach den Absätzen 2.1 bis 2.3 gleichwertig ist.

**RICHTLINIE Nr. 10 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
nach § 1.07 RheinSchUO**

**Muster der Bescheinigung für
Flüssiggasanlagen auf Kanalpenichen**

(§ 19.02 Nr. 7)

Bescheinigung für Flüssiggasanlagen

1. Name des Fahrzeuges	2. Einheitliche europäische Schiffsnummer	3. Ort und Nummer der Registrierung
------------------------	---	-------------------------------------

4. Name und Adresse des Eigners

Die auf dem Fahrzeug vorhandene(n) Flüssiggasanlage(n) ist/sind^{*)} von dem Sachverständigen^{*)}

geprüft worden und entspricht/entsprechen^{*)} nach seinem Abnahmebericht vom^{*)} den vorgeschriebenen Bedingungen.

Die Anlage(n) umfaßt/umfassen^{*)} die folgenden Verbrauchsgeräte:

Anlage	Lfd. Nr.	Art	Marke	Typ	Standort

Diese Bescheinigung gilt bis zum

....., den

(Ort)

(Datum)

.....
Untersuchungskommission

.....
Sachverständiger³⁾

Siegel

.....
(Unterschrift)

^{*)} nicht zutreffendes streichen

Verlängerung der Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)

Die Gültigkeit der Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)
vom gültig bis zum
wird
- aufgrund der Nachprüfung durch den Sachverständigen
- laut Abnahmebericht vom
verlängert bis zum

....., den
(Ort) (Datum)

.....
Untersuchungskommission

Siegel

.....
(Unterschrift)

Verlängerung der Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)

Die Gültigkeit der Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)
vom gültig bis zum
wird
- aufgrund der Nachprüfung durch den Sachverständigen
- laut Abnahmebericht vom
verlängert bis zum

....., den
(Ort) (Datum)

.....
Untersuchungskommission

Siegel

.....
(Unterschrift)

Verlängerung der Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)

Die Gültigkeit der Bescheinigung für Flüssiggasanlage(n)
vom gültig bis zum
wird
- aufgrund der Nachprüfung durch den Sachverständigen
- laut Abnahmebericht vom
verlängert bis zum

....., den
(Ort) (Datum)

.....
Untersuchungskommission

Siegel

.....
(Unterschrift)

**RICHTLINIE Nr. 17 an die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
nach § 1.07 RheinSchUO**

Zweckmäßiges Feuermeldesystem

(§ 10.03b Nr. 3, § 15.11 Nr. 17)

Feuermeldesysteme werden als zweckmäßig angesehen, wenn sie die folgenden Bedingungen erfüllen.

0. Bauteile

0.1 Feuermeldesysteme bestehen aus

- a) Feuermeldeanlage,
 - b) Feueranzeiganlage,
 - c) Kontrolltafel
- sowie der externen Energieeinspeisung.

0.2 Die Feuermeldeanlage kann in eine oder mehrere Brandabschnitte aufgeteilt sein.

0.3 Die Feueranzeiganlage kann eine oder mehrere Anzeigeräte haben.

0.4 Die Kontrolltafel ist das zentrale Steuerungselement des Feuermeldesystems. Es enthält auch Teile der Feueranzeiganlage (ein Anzeigerät).

0.5 Ein Brandmeldeabschnitt kann einen oder mehrere Feuermelder haben.

0.6 Feuermelder können ausgeführt sein als

- a) Wärmemelder,
- b) Rauchmelder,
- c) Ionendetektor,
- d) Flammenmelder,
- e) Kombinationsmelder (Feuermelder, die aus einer Kombination von zwei oder mehr der unter a bis d genannten Melder bestehen).

Feuermelder, die auf andere den Beginn eines Brandes anzeigende Faktoren ansprechen, können von der Untersuchungskommission zugelassen werden, sofern sie nicht weniger empfindlich sind als die unter a) bis e) genannten Feuermelder.

0.7 Feuermelder können

- a) mit
 - b) ohne
- Einzelidentifikation ausgeführt sein.

1. Bauvorschriften

1.1 Allgemeines

1.1.1 Vorgeschriebene Feuermeldesysteme müssen jederzeit einsatzbereit sein.

1.1.2 Die entsprechend Abschnitt 2.2 geforderten Feuermelder müssen selbsttätig sein. Zusätzliche handbetätigte Feuermelder dürfen eingebaut sein.

1.1.3 Die Anlage mit Zubehör muss so ausgelegt sein, dass sie Ladespannungsschwankungen und Überspannungen, Änderungen der Umgebungstemperatur, Vibrationen, Feuchtigkeit, Schock, Stöße und Korrosion, wie sie üblicherweise auf Fahrzeugen vorkommen, standhalten.

1.2 Energieversorgung

1.2.1 Energiequellen und elektrische Stromkreise, die für den Betrieb des Feuermeldesystems erforderlich sind, müssen selbstüberwachend sein. Beim Auftreten eines Fehlers muss ein optisches und akustisches Alarmsignal an der Kontrolltafel ausgelöst werden, das sich von einem Feueralarmsignal unterscheidet.

1.2.2 Es müssen mindestens zwei Energiequellen für den elektrischen Teil des Feuermeldesystems vorhanden sein, von denen eine Quelle eine Notstromanlage (Notstromquelle und Notschalttafel) sein muss. Es müssen zwei ausschließlich diesem Zweck dienende separate Einspeisungen vorhanden sein. Diese müssen zu einem in oder in der Nähe der Kontrolltafel für die Feuermeldeanlage angeordneten selbsttätigen Umschalter führen. Auf Tagesausflugschiffen mit L_{wl} bis 25 m und auf Motorschiffen ist eine eigene Notstromquelle ausreichend.

1.3 Feuermeldeanlage

1.3.1 Feuermelder müssen in Brandmeldeabschnitten zusammengefasst werden

1.3.2 Feuermeldeanlagen dürfen nicht für einen anderen Zweck verwendet werden. Davon abweichend dürfen das Schließen der Türen nach § 15.11 Nr. 8 Buchstabe c und ähnliche Funktionen an der Kontrolltafel ausgelöst und an dieser angezeigt werden.

1.3.3 Feuermeldeanlagen müssen so ausgeführt sein, dass der erste angezeigte Feueralarm weitere Feueralarme durch andere Feuermelder nicht verhindert.

1.4 Brandmeldeabschnitte

1.4.1 Umfasst die Feuermeldeanlage keine fernübertragbare Feuermelder-Einzelidentifikation, so darf ein Brandmeldeabschnitt nicht mehr als ein Deck überwachen. Ausgenommen davon ist ein Brandmeldeabschnitt, der eine eingeschachtete Treppe überwacht.

Um Verzögerungen bei der Entdeckung des Brandherds zu vermeiden, muss die Anzahl der in jedem Brandmeldeabschnitt einbezogenen geschlossenen Räume begrenzt werden. Mehr als fünfzig geschlossene Räume in einem Brandmeldeabschnitt sind unzulässig.

Umfasst das Feuermeldesystem eine fernübertragbare Feuermelder-Einzelidentifikation, so dürfen die Brandmeldeabschnitte mehrere Decks und eine beliebige Anzahl geschlossener Räume überwachen.

1.4.2 Auf Fahrgastschiffen, die keine Feuermeldeanlage mit fernübertragbarer Feuermelder-Einzelidentifikation haben, darf ein Brandmeldeabschnitt nicht mehr als einen nach § 15.11 Nr. 10 gebildeten Bereich umfassen. Das Ansprechen eines Feuermelders in einer einzelnen Kabine in diesem Brandmeldebereich muss im Gang vor dieser Kabine ein optisches und akustisches Signal auslösen

1.4.3 Küchen, Maschinen- und Kesselräume müssen eigene Brandmeldeabschnitte bilden.

1.5 Feuermelder

- 1.5.1 Als Feuermelder müssen Wärme-, Rauchmelder oder Ionendetektoren verwendet werden. Andere Feuermelder dürfen nur zusätzlich verwendet werden.
- 1.5.2 Feuermelder müssen typgeprüft sein.
- 1.5.3 Alle selbsttätigen Feuermelder müssen so beschaffen sein, dass sie ohne Austausch eines Bestandteils auf ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit überprüft und wieder für die normale Überwachung eingesetzt werden können.
- 1.5.4 Rauchmelder müssen so eingestellt sein, dass sie bei einer durch Rauch verursachten Dämpfung der Helligkeit je Meter von mehr als 2 % bis 12,5 % ansprechen. In Küchen, Maschinen- und Kesselräumen eingebaute Rauchmelder müssen innerhalb von Empfindlichkeitsgrenzen ansprechen, die den Anforderungen der Schiffsuntersuchungskommission genügen, wobei eine Unter- oder Überempfindlichkeit der Rauchmelder vermieden werden muss.
- 1.5.5 Wärmemelder müssen so eingestellt sein, dass sie bei Temperaturanstiegsraten von weniger als 1 °C/min bei Temperaturen von mehr als 54 °C bis 78 °C ansprechen.
Bei höheren Temperaturanstiegsraten muss der Wärmemelder innerhalb von Temperaturgrenzen ansprechen, bei denen eine Unter- oder Überempfindlichkeit der Wärmemelder vermieden wird.
- 1.5.6 Mit Zustimmung der Untersuchungskommission kann die zulässige Betriebstemperatur der Wärmemelder auf 30 °C über der Höchsttemperatur im oberen Raumteil von Maschinen- und Kesselräumen erhöht werden.
- 1.5.7 Die Empfindlichkeit der Flammenmelder muss ausreichen, um Flammen gegen einen erleuchteten Raumhintergrund festzustellen. Flammenmelder müssen zusätzlich mit einem System zur Erkennung von Fehlanzeigen ausgestattet sein.

1.6 Feuermeldeanlage und Kontrolltafel

- 1.6.1 Die Aktivierung eines Feuermelders muss in der Kontrolltafel und den Anzeigegeräten ein optisches und akustisches Feueralarmsignal auslösen.
- 1.6.2 Die Kontrolltafel und die Anzeigegeräte müssen an einer ständig vom Schiffspersonal besetzten Stelle angeordnet sein. Ein Anzeigegerät muss sich im Steuerstand befinden.
- 1.6.3 Die Anzeigegeräte müssen mindestens den Brandmeldeabschnitt anzeigen, in dem ein Feuermelder wirksam geworden ist.
- 1.6.4 Auf oder neben jedem Anzeigegerät müssen unmissverständliche Informationen über die überwachten Räume und die Lage der Brandmeldeabschnitte angezeigt werden.

2. Einbauvorschriften

- 2.1 Feuermelder müssen so angebracht sein, dass eine bestmögliche Arbeitsweise gewährleistet ist. Stellen in der Nähe von Unterzügen und Lüftungsleitungen oder andere Stellen, an denen Luftströmungen die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen könnten, und Stellen, an denen Stöße oder mechanische Beschädigungen wahrscheinlich sind, müssen vermieden werden.

- 2.2 Im allgemeinen müssen Feuermelder, die sich an der Decke befinden, mindestens 0,5 Meter von den Schotten entfernt sein. Der größte Abstand zwischen den Feuermeldern und Schotten muss folgender Tabelle entsprechen:

Art des Feuermelders	Größte Bodenfläche pro Feuermelder	Größter Abstand zwischen den Feuermeldern	Größter Abstand der Feuermelder von den Schotten
Wärme	37 m ²	9 m	4,5 m
Rauch	74 m ²	11 m	5,5 m

Die Untersuchungskommission kann auf der Grundlage von Versuchen, welche die Charakteristik der Melder belegen, andere Abstände vorschreiben oder zulassen.

- 2.3 Die Verlegung von zur Feuermeldeanlage gehörenden elektrischen Leitungen durch Maschinen- und Kesselräume oder andere brandgefährdete Räume ist nicht zulässig, sofern dies nicht für die Feuermeldung aus diesen Räumen oder zum Anschluss an die entsprechende Energieversorgung erforderlich ist.

3. Prüfung

- 3.1 Feuermeldesysteme müssen

- a) nach dem Einbau,
- b) regelmäßig, mindestens aber alle zwei Jahre,

von einem Sachverständigen geprüft werden. Für Maschinen- und Kesselräume findet diese Prüfung unter wechselnden Maschinenbetriebs- und Lüftungsbedingungen statt.

- 3.2 Über die Prüfung ist eine vom Prüfer unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.

**RICHTLINIE Nr. 24 für die UNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
nach § 1.07 RheinSchUO**

Geeignete Gaswarneinrichtung

(§ 15.15 Nr. 9)

1. Nach §§ 24.02 Nr. 2 und 24.06 Nr. 5 (jeweils Übergangsvorschrift zu § 15.01 Nr. 2 Buchstabe e dürfen Flüssiggasanlagen zu Haushaltszwecken auf vorhandenen Fahrgastschiffen bis zur ersten Attestverlängerung nach dem 1.1.2045 nur unter der Voraussetzung weiterbetrieben werden, dass eine Gaswarneinrichtung nach § 15.15 Nr. 9 vorhanden ist. Nach § 15.15 Nr. 9 dürfen zukünftig auch auf erstmals zum Verkehr zugelassenen Fahrgastschiffen, deren Länge 45 m nicht überschreitet, Flüssiggasanlagen zu Haushaltszwecken eingebaut werden, wenn gleichzeitig eine solche Warneinrichtung eingebaut wird.
2. Nach §§ 24.02 Nr. 2 und 24.06 Nr. 5 (jeweils Übergangsvorschrift zu § 15.15 Nr. 9) müssen diese Gaswarneinrichtungen bei der ersten Erneuerung der Bescheinigung nach § 14.15 eingebaut sein.
3. Eine Gaswarneinrichtung besteht aus Sensoren, einem Gerät und Leitungen. Sie gilt als geeignet, wenn sie mindestens den nachfolgend beschriebenen Anforderungen genügt.
 - 3.1 Anforderung an das System (Sensoren, Gerät, Leitungen)
 - 3.1.1 Die Warnung muss spätestens erfolgen bei Erreichen oder Überschreiten einer der folgenden Werte:
 - a) 10 % Untere Explosionsgrenze (UEG) eines Propan-Luft-Gemisches und
 - b) 30 ppm CO (Kohlenmonoxid).
 - 3.1.2 Die Zeit bis zur Alarmauslösung des gesamten Systems darf 20 s nicht überschreiten.
 - 3.1.3 Die Einstellungen, die die Warnung nach 3.1.1 auslösen und die die Zeit nach 3.1.2 bestimmen, dürfen nicht verändert werden können.
 - 3.1.4 Die Messgasförderung muss so gestaltet sein, dass eine Unterbrechung oder Behinderung erkannt wird. Eine Verfälschung durch Luftzutritt oder Messgasverlust auf Grund von Undichtigkeiten muss vermieden oder erkannt und gemeldet werden.
 - 3.1.5 Die Einrichtungen müssen für Temperaturen von -10 bis 40 °C und 20 - 100 % Luftfeuchtigkeit ausgelegt sein.
 - 3.1.6 Die Gaswarneinrichtung muss selbstüberwachend und so beschaffen sein, dass ein unbefugtes Abschalten nicht möglich ist.
 - 3.1.7 Vom Bordnetz gespeiste Gaswarneinrichtungen sind gegen Stromausfall zu puffern. Batteriebetriebene Einrichtungen müssen mit einer Anzeige für das Absinken der Batteriespannung versehen sein.

3.2 Anforderungen an das Gerät

3.2.1 Das Gerät besteht aus Auswerte- und Anzeigeeinheit.

3.2.2 Der Alarm bei Erreichen oder Überschreiten der in Nummer 3.1.1 Buchstabe a und b angegebenen Grenzwerte muss optisch und akustisch erfolgen, sowohl im überwachten Raum als auch im Steuerhaus oder an einer anderen ständig besetzten Stelle. Er muss deutlich sichtbar und auch unter den Betriebsbedingungen mit dem größten Eigenlärm deutlich hörbar sein. Er muss sich eindeutig von allen anderen akustischen und optischen Signalzeichen im zu schützenden Raum unterscheiden. Der akustische Alarm muss auch bei geschlossenen Verbindungstüren vor den Zugängen und in den benachbarten Räumen deutlich hörbar sein.

Der akustische Alarm darf nach Auslösung abschaltbar sein. Der optische Alarm darf erst erlöschen, wenn die in Nummer 3.1.1 genannten Werte unterschritten sind.

3.2.3 Es muss möglich sein, die Meldungen für das Erreichen oder Überschreiten der in Nummer 3.1.1 Buchstabe a und b angegebenen Grenzwerte getrennt zu erkennen und eindeutig zuzuordnen.

3.2.4 Wenn das Gerät einen Sonderzustand (Inbetriebnahme, Störung, Kalibrierung, Parametrierung, Wartung, etc.) einnimmt, muss dies angezeigt werden. Störungen des Gesamtsystems oder einzelner Komponenten müssen über einen optischen und akustischen Alarm angezeigt werden, wobei der akustische Alarm nach Auslösung abschaltbar sein darf. Der optische Alarm darf jedoch erst nach Beseitigung der Störung erlöschen.

3.2.5 Besteht die Möglichkeit verschiedene Meldungen auszugeben (Grenzwerte, Sonderzustände), muss es möglich sein, diese getrennt zu erkennen und eindeutig zuzuordnen. Gegebenenfalls muss ein Sammelsignal anzeigen, dass nicht alle Meldungen ausgegeben werden können. In diesem Fall müssen die Meldungen prioritär mit der höchsten sicherheitstechnischen Relevanz beginnend angezeigt werden. Die Anzeige der nicht ausgebbaren Meldungen muss auf Knopfdruck möglich sein. Die Rangfolge muss aus der Dokumentation des Gerätes ersichtlich sein.

3.2.6 Die Geräte müssen so ausgeführt sein, dass ein unbefugter Eingriff nicht möglich ist.

3.3 Anforderungen an die Sensoren / Probennahmestellen

3.3.1 In jedem Raum mit Verbrauchsgeräten müssen in der Nähe dieser Geräte Sensoren der Gaswarneinrichtung vorhanden sein. Die Sensoren / Probennahmestellen sind so zu installieren, dass Gasansammlungen detektiert werden, bevor sie die in Nummer 3.1.1 genannten Werte erreichen. Anordnung und Installation sind zu dokumentieren. Die Auswahl der Standorte ist vom Hersteller bzw. der einbauenden Fachfirma zu begründen. Probennahmeleitungen sollten dabei so kurz wie möglich sein.

3.3.2 Die Sensoren müssen leicht zugänglich sein, um regelmäßige Kalibrierungen, Instandhaltungen sowie Sicherheitskontrollen zu ermöglichen.

3.4 Anforderungen an den Einbau

3.4.1 Der Einbau der gesamten Gaswarneinrichtung muss durch eine Fachfirma erfolgen.

- 3.4.2 Bei der Installation sind zu berücksichtigen:
- a) örtliche Belüftungseinrichtungen,
 - b) strukturelle Anordnungen (Gestaltung der Wände, Teilungen, etc.), die die Ansammlung von Gasen erleichtern oder erschweren und
 - c) Vermeidung von Beeinträchtigungen durch mechanische Beschädigung, Wasser- oder Hitzeschäden.
- 3.4.3 Sämtliche Probennahmeleitungen sind so anzuordnen, dass eine Kondensatbildung ausgeschlossen ist.
- 3.4.4 Die Installation hat so zu erfolgen, dass eine unbefugte Manipulation nach Möglichkeit ausgeschlossen ist.
4. Kalibrierung / Prüfung der Anlage
- 4.1 Vor der Inbetriebnahme ist die Gaswarneinrichtung nach Herstellerangaben zu kalibrieren.
- 4.2 Die Gaswarneinrichtung ist regelmäßig nach den Herstellerangaben durch einen Sachverständigen oder einen Sachkundigen zu kalibrieren und zu prüfen. Über die Prüfung ist eine vom Sachverständigen oder Sachkundigen unterzeichnete Bescheinigung auszustellen, aus der das Datum der Prüfung ersichtlich ist.
- 4.3 Elemente der Gaswarneinrichtung mit begrenzter Lebensdauer müssen rechtzeitig vor dem Ablauf der angegebenen Lebensdauer ausgetauscht werden.
5. Kennzeichnung
- 5.1 Alle Geräte müssen gut lesbar und unauslöschbar mindestens mit folgenden Angaben versehen sein:
- a) Name und Anschrift des Herstellers,
 - b) gesetzliche Kennzeichnung,
 - c) Bezeichnung von Serie und Typ,
 - d) gegebenenfalls Seriennummer,
 - e) soweit erforderlich, alle für den sicheren Einsatz unabdingbaren Hinweise und
 - f) je Sensor eine Angabe zum Kalibriergas.
- 5.2 Elemente der Gaswarneinrichtung mit begrenzter Lebensdauer müssen deutlich als solche gekennzeichnet sein.
6. Folgende Herstellerangaben zur Gaswarneinrichtung müssen an Bord vorhanden sein:
- a) vollständige Anweisungen, Zeichnungen und Diagramme zu sicherem und ordnungsgemäßigem Betrieb sowie zu Einbau, Inbetriebnahme und Instandhaltung der Gaswarneinrichtung;
 - b) Betriebsanweisungen, die mindestens enthalten müssen:
 - aa) die im Falle einer Alarm- oder Störungsmeldung einzuleitenden Maßnahmen,

- bb) die Sicherheitsmaßnahmen bei Nichtverfügbarkeit (z.B. Kalibrierung, Prüfung, Störung) und
- cc) die für die Installation und die Instandsetzung Verantwortlichen,
- c) Anweisungen für die Kalibrierung vor Inbetriebnahme und für routinemäßige Kalibrierungen einschließlich einzuhaltender Zeitintervalle,
- d) Versorgungsspannung,
- e) Art und Bedeutung der Alarme und Anzeigen (z.B. Sonderzustände),
- f) Angaben zum Erkennen von Betriebsstörungen und für die Fehlerbeseitigung,
- g) Art und Umfang des Austausches von Bauelementen mit begrenzter Lebensdauer und
- h) Art, Umfang und Zeitintervall der Prüfungen.

9. Untersuchungsausschuss (Beschluss 1994-I-23 (II))

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2006 vom 22. Juni 2006

zu § 11.04 – Gangbord und § 15.10 Nr. 2 – Notstromanlage

HELENA

Bei dem Tagesausflugsschiff „Helena“, Baujahr 1875, amtliche Schiffsnummer 2324076, darf unter den nachfolgend genannten Bedingungen von den Vorschriften § 11.04 und § 15.10 Nr. 2 abgewichen werden. Die RheinSchUO in der Fassung vom 31.12.2005 ist zugrunde gelegt.

§ 11.04, Mindestbreite des Gangbords

Die Gangbordbreite beträgt 0,45 m. An der Außenkante des Schiffes ist ein Geländer nach EN 711 : 1995 mit einer Höhe von 1.00 Meter über Deck vorzusehen. Auf die in § 11.02 Nr. 4 geforderte Süllhöhe von 0,70 m an der Innenseite des Gangbords kann verzichtet werden unter der Bedingung, dass die Luken permanent verschlossen sind. Die Breite oberhalb der Luken, ab einer Höhe von 550 mm über Deck, entspricht den Anforderungen. Die Luken sind frei begehbar.

§ 15.10 Nr. 2, unabhängige Notstromanlage

Abweichend von § 9.18 Nr. 2 dürfen die Notstromanlage und die Hauptschalttafel in demselben Raum untergebracht sein, wenn die Unabhängigkeit der Stromquellen nach § 9.02 Nr. 1 durch eine wasserdichte Kapselung und eine Brandschutzisolierung entsprechend A30 der Hauptschalttafel gewährleistet ist.

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 2/2006
vom 14. September 2006

zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen
Feuerlöschmittel HFC 3-4-9 C2

VIKTORIA JAEGER

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz darf auf dem Tankmotorschiff "VIKTORIA JAEGER" - amtliche Schiffsnummer 4502540 - als Löschmittel HFC 3-4-9 C2 (R866) (Handelsname: Clean Agent FS 49 C2) in den Maschinenräumen unter nachstehenden Bedingungen verwendet werden:

1. § 10.03b Nr. 2 bis 9 sind einzuhalten.
2. Feuerlöschanlagen, die mit HFC 3-4-9 C2 als Löschmittel betrieben werden, müssen über die Anforderungen nach Nummer 2 bis 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen:
 - a) Jeder zu schützende Raum muss mit einer eigenen Feuerlöschanlage versehen sein.
 - b) Jeder Behälter, der HFC 3-4-9 C2 enthält und in dem zu schützenden Raum aufgestellt ist, muss mit einer Überdrucksicherung ausgerüstet sein. Diese hat den Inhalt des Behälters gefahrlos in den zu schützenden Raum abzugeben, wenn der Behälter Brandeinwirkungen ausgesetzt ist und die Feuerlöschanlage nicht ausgelöst wurde.
 - c) Jeder Behälter muss mit einer Einrichtung, die die Kontrolle des Gasdrucks erlaubt, ausgestattet sein.
 - d) Der Füllungsgrad der Behälter darf 1,01 kg/l nicht überschreiten. Für das spezifische Volumen des entspannten HFC 3-4-9 C2 sind 0,242 m³/kg zu Grunde zu legen.
 - e) Das Volumen an HFC 3-4-9 C2 für den zu schützenden Raum muss 12,1 % (design concentration) dessen Nettovolumens betragen. Dieses Volumen muss innerhalb von 8 Sekunden zugeführt sein.
 - f) Die HFC 3-4-9 C2-Behälter sind mit einer Drucküberwachung zu versehen, die im Steuerhaus bei einem unzulässigen Verlust von Treibgas ein akustisches und optisches Alarmsignal auslöst.
 - g) Nach Flutung darf die Konzentration in den zu schützenden Räumen nicht größer als 15,5 % sein.
 - h) Die Auslösung der Feuerlöschanlage muss in zwei aufeinander folgenden Bedienungshandlungen erfolgen.
3. Um den Gefahren aufgrund einer möglichen Dekomposition des Löschmittels infolge hoher Temperaturen während einer Brandbekämpfung vorzubeugen, sind bei Betreten der Räume nach Auslösen der Anlage geeignete Atemschutzgeräte anzulegen.

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

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,

unter Bezugnahme auf Beschluss 1996-I-31, mit dem sie „die Billigung der Richtlinien nach § 1.05 der Rheinpatentverordnung ihrem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen überträgt“,

unter Bezugnahme auch auf Beschluss 1997-II-33, mit dem sie „ihren Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen beauftragt, künftig die in § 3.05 Nr. 3 genannte Anerkennung durch die ZKR von Befähigungszeugnissen zur Führung von Fahrzeugen auf anderen Wasserstraßen auszusprechen.“

beschließt auf der Grundlage des § 3.05 Nr. 3 der Rheinpatentverordnung die rumänischen Schiffskapitänpatente der Kategorien A, B und C als gleichwertig mit dem großen Patent anzuerkennen.

Der entsprechend geänderte Anhang 7 der Richtlinie Nr. 2 ist zur Kenntnisnahme durch die Zentralkommission beigefügt.

Der Ausschuss ersucht die Regierungen, diese Änderungen den in § 1.05 der Rheinpatentverordnung genannten zuständigen Behörden zur Kenntnis zu bringen.

Anhang 7 zur Richtlinie Nr. 2

Von der ZKR als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse anderer Staaten

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
A	1	Kapitänpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Alle Fahrzeuge	§ 2.01 (ohne KVR)
A	2	Kapitänpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Fahrzeuge bis 30 m Länge	§ 2.02 (ohne KVR)
CS	1	Zeugnis über die Befähigung zum Schiffsführer- Kapitän der Klasse I	staatliche Schifffahrts- verwaltung	Alle Fahrzeuge, ausgenommen schwimmende Geräte	§ 2.01 (ohne KVR)
HU	1	Donauschifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Oberste Schifffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	1	Binnenschifffahrts- kapitän 1. Klasse	Binnenschiff- fahrtsaufsichts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
PL	2	Binnenschifffahrts- kapitän 2. Klasse	Binnenschiff- fahrtsaufsichts- behörde	Fahrzeuge bis 500 PS Fahrgastschiffe bis 300 Fahrgäste	§ 2.02
PL	3	Leutnant der Binnenschiffahrt	Binnenschiff- fahrtsaufsichts- behörde	Fahrzeuge bis 250 PS Fahrgastschiffe bis 100 Fahrgäste	§ 2.02
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschiffahrt	Binnenschiff- fahrtsaufsichts- behörde	Fahrzeuge bis 40 PS	§ 2.03
RO	1	Schiffskapitänpatent, Kategorie A	Rumänische Schifffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
RO	2	Schiffskapitänpatent, Kategorie B	Rumänische Schifffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01
RO	3	Schiffskapitänpatent, Kategorie C	Rumänische Schifffahrts- behörde	Alle Fahrzeuge	§ 2.01