



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2017
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2017-I)**

Schaffhausen, den 31. Mai 2017

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (17) 1 endg.

FRÜHJAHRSSITZUNG 2017

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2017-I)

Schaffhausen, den 31. Mai 2017

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

I. Eröffnung der Plenarsitzung - Zusammensetzung der Zentralkommission - Genehmigung der Tagesordnung	
Protokoll 1 : Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission.....	1
II. Allgemeine Fragen und Rechtsfragen	
Protokoll 2 : Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union	1
Protokoll 3 : Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI).....	1
Protokoll 4 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	1
Protokoll 5 : Rechtsfragen.....	1
Protokoll 6 : Beschwerde des Fährvereins Nibelungenland e.V. und des Wirtschafts-& Verkehrsvereins Lampertheim e.V.	2
III. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 7 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt.....	4
IV. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 8 : Schifferpatente und Besatzungen.....	10
V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein	
Protokoll 9 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 4.07 und 7.01	10
Protokoll 10 : Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nr. 3 und Anlage 7).....	10
Protokoll 11 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12).....	14
Protokoll 12 : Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05).....	24
Protokoll 13 : Neue Ausgabe des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschifffahrtfunk	29
Protokoll 14 : Annahme des Stabilitätsleitfadens für den Containertransport in der Binnenschifffahrt	76

VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Protokoll 15 : Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 11.02 Nr. 4 bis 7, 11.04 Nr. 2, Kapitel 14a, außer 14a.07 Nr. 1, 15.14 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 1 und 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, Anlage I, Bild 10, Anlagen Q, R und S) 102

Protokoll 16 : Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 8.05 Nr. 6, 8.10 Nr. 3, 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3, 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmungen zu §§ 3.04 Nr. 7, 7.01 Nr. 2, 8.10 Nr. 2, 9.01 und 12.02 Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3) 103

VII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Protokoll 17 : Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen 105

VIII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 18 : Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten 105

Protokoll 19 : Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2016-I-15)..... 107

Protokoll 20 : Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke – Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim – Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2016 (2016-I-16) 112

Protokoll 21 : Fischaufstiegsanlage für das Wasserkraftwerk Rhinau..... 116

IX. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahme von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften

Protokoll 22 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art 122

X. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 23 : Haushalt der Zentralkommission für 2018.....	213
Protokoll 24 : Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2018.....	213
Protokoll 25 : Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2016	213

XI. Verschiedenes

Protokoll 26 : Pressemitteilung	227
Protokoll 27 : Termin der nächsten Sitzung.....	227

ANLÄSSLICH DER FRÜHJAHRSSITZUNG 2017 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Plenarsitzung – Genehmigung der Tagesordnung Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Rechtsfragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Beschwerde des Fährvereins Nibelungenland e.V. und des Wirtschafts-& Verkehrsvereins Lampertheim e.V.

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom Bericht des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht,

beauftragt ihren Generalsekretär, den Beschwerdeführern das in der Anlage beigefügte Schreiben zu übermitteln.

Anlage

Anlage zu Protokoll 6

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt,

die ZKR hat die Beschwerde des Fährvereins Nibelungenland e.V. und des Wirtschafts- & Verkehrsvereins Lampertheim e.V. vom 28. Oktober 2016 gemäß Artikel 45 Absatz 1 Buchstabe a) der Mannheimer Akte geprüft. Die Beschwerdeführer machen unter Berufung auf Artikel 28 der Mannheimer Akte geltend, dass die Nichterhaltung des Fahrwassers des Rheines in Gestalt des Lampertheimer Altrheines zwischen Altrhein-km 2,6 und Altrhein-km 4,75 gegen die oben genannte Bestimmung verstoße.

Die ZKR prüft gemäß Artikel 45 Absatz 1 Buchstabe a) der Mannheimer Akte alle Beschwerden in Zusammenhang mit der Ausführung der Akte und der von den Uferregierungen vereinbarten Verordnungen und Maßregeln. Der vorliegende Fall betrifft einen Altarm des Rheins, nicht den eigentlichen Rhein. Ob es wegen dieses Umstandes überhaupt um die Anwendung der Mannheimer Akte geht, ob also die Mannheimer Akte für Altrheinarme anwendbar ist, kann an dieser Stelle dahin stehen.

Gegenstand der Beschwerde können gem. Artikel 2 der Regelung des Beschwerderechts Entscheidungen, Handlungen und Unterlassen sein. Hier geht es um das Unterlassen, den Lampertheimer Altrhein zu entschlammen, bzw. um die entsprechende Entscheidung der zuständigen Behörde, ihn nicht zu entschlammen.

Als eingetragene Vereine sind die beiden Beschwerdeführer – der Fährverein Nibelungenland e.V. und der Wirtschafts- und Verkehrsverein Lampertheim e.V. - juristische Personen und damit gemäß Artikel 3 der Regelung des Beschwerderechts beschwerdeberechtigt, sofern sie ein berechtigtes Interesse haben. Als Betreiber der Fähre hat der Verein ein berechtigtes Interesse an einer Entschlammung, denn die Fähre kann wegen der Verlandung des betreffenden Altrheinabschnitts trotz ihres geringen Tiefgangs nur bei hohen Wasserständen des Rheins verkehren. Der Wirtschafts- und Verkehrsverein Lampertheim e.V. ist ausweislich seines Namens zur Förderung der Wirtschaft und des Verkehrs in Lampertheim gegründet worden und hat daher ebenfalls ein berechtigtes Interesse an dem Funktionieren des Verkehrs auf dem dortigen Altrhein.

Die Beschwerdeführer stützen sich auf Artikel 28 Absatz 1 Satz 1 der Mannheimer Akte. Danach sind die Vertragsparteien verpflichtet, das „Fahrwasser des Rheins“ in einem guten Zustand zu erhalten. Hier handelt es sich nicht um den Hauptstrom des Rheins, sondern um einen Altrheinarm. Dieser war jedoch zur Zeit der Unterzeichnung der Mannheimer Akte, also im Jahre 1868, noch Teil des Hauptfahrwassers. Denn nach Ihren Ausführungen erfolgte der Durchstich an dieser Stelle erst 1879. Es spricht vieles dafür, dass Altrheinarme nicht zum Fahrwasser des Rheins im Sinne des Artikels 28 zählen. Insbesondere legt die umfassende Revision der Mannheimer Akte im Jahre 1963 den Schluss nahe, dass nicht auf den historischen Zustand im Zeitpunkt der Unterzeichnung der Mannheimer Akte im Jahre 1868, sondern auf den aktuellen Zustand abzustellen ist. Dies kann aber letztlich dahinstehen, ebenso wie die Frage, ob sich aus Artikel 28 Absatz 1 Satz 1 für Dritte ein Anspruch gegen die Vertragspartei auf Entschlammung herleitet. Denn in jedem Falle steht Artikel 24 der geforderten Entschlammung zugunsten des Fährverkehrs entgegen. Nach dieser Vorschrift nämlich beziehen sich die Bestimmungen der Mannheimer Akte, also auch der Artikel 28, nicht auf das Übersetzen von einem Ufer nach dem gegenüberliegenden. Darum, d.h. um das Übersetzen von einem Ufer zum gegenüberliegenden, geht es hier aber, da ein Fährbetrieb ermöglicht werden soll. Die in Artikel 24 genannte Ausnahme, für welche die Bestimmungen der Mannheimer Akte gelten würden, betreffen nur Zuwiderhandlungen gemäß Artikel 32, die hier nicht einschlägig sind.

Aufgrund dieser Feststellungen ist die ZKR der Auffassung, dass die Beschwerde unbegründet ist.

PROTOKOLL 7

Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission

nach Kenntnisnahme vom mündlichen Bericht des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2016.

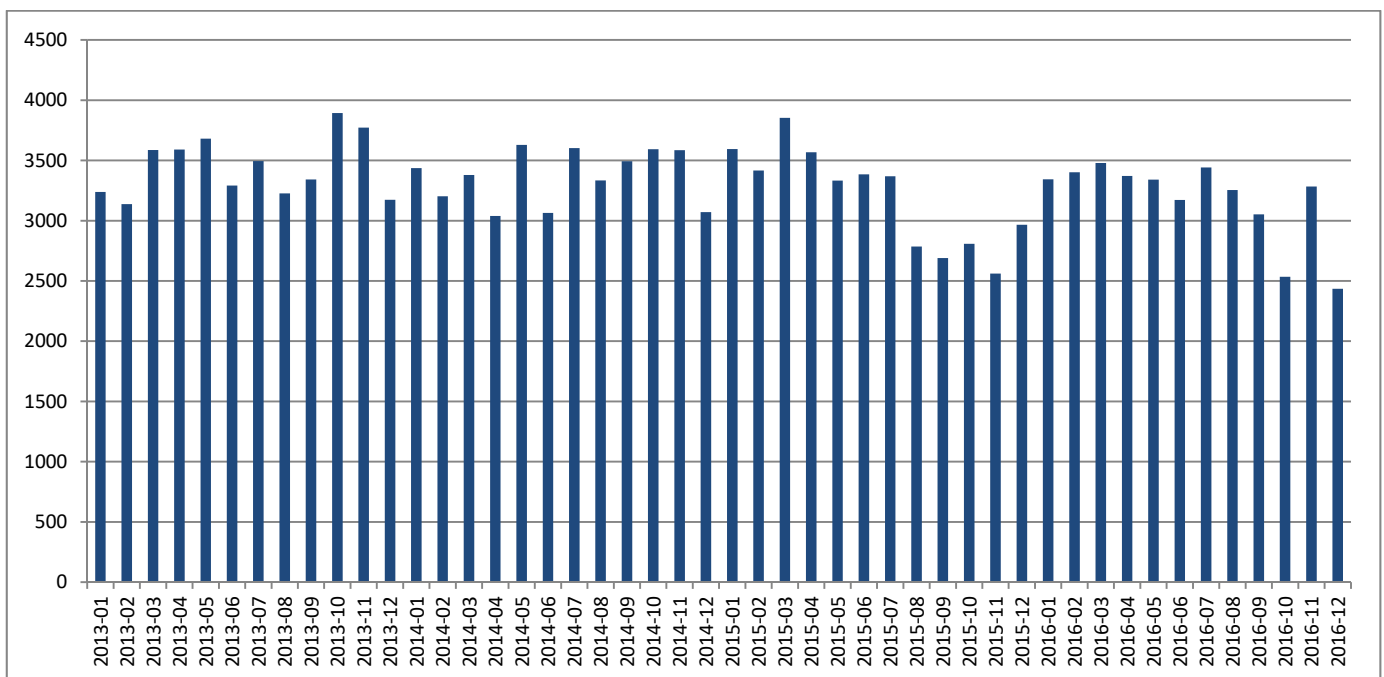
Anlage

1. Schwerpunkt Güterverkehr im Jahr 2016

Die Gütermengen, die im Jahr 2016 auf dem Rhein befördert wurden, litten deutlich unter den Niedrigwasserperioden. Im Jahr 2015 war zwischen August und Oktober des Jahres 2015 bereits eine Niedrigwasserperiode aufgetreten, die die Verkehrsleistung der Rheinschifffahrt im letzten Halbjahr 2015 erheblich beeinträchtigte. Im ersten Halbjahr 2016 konnte sich der Verkehr daher erholen, es gab jedoch trotzdem einige Schwierigkeiten, das Verkehrsaufkommen des ersten Halbjahres 2015 zu erreichen. Beim Vergleich des ersten Halbjahres 2016 mit dem ersten Halbjahr 2015 ist tatsächlich ein Rückgang von 4,9 % bei der Verkehrsleistung in der traditionellen Rheinschifffahrt zu verzeichnen (und ein Rückgang von 2,2 % bei der transportierten Gütermenge). Auch im zweiten Halbjahr 2016 gab es eine Niedrigwasserperiode, die allerdings später begann als die des Jahres 2015. Ab Oktober 2016 sind deutliche Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt zu beobachten. Diese Wasserführung war günstiger als die Verhältnisse im Jahr 2015 und ermöglichte einen Anstieg der Verkehrsleistung von 4,8 % zwischen dem zweiten Halbjahr 2015 und dem zweiten Halbjahr 2016 (und einen Anstieg der transportierten Gütermenge von 3,9 %).

Zu beachten ist allerdings, dass die im zweiten Halbjahr 2016 in der traditionellen Rheinschifffahrt beobachtete Verkehrsleistung um 13 % bzw. um 14 % niedriger ist als die Leistung in den zweiten Halbjahren 2014 und 2013, ein Zeichen der Auswirkungen der Niedrigwasserperiode Ende 2016.

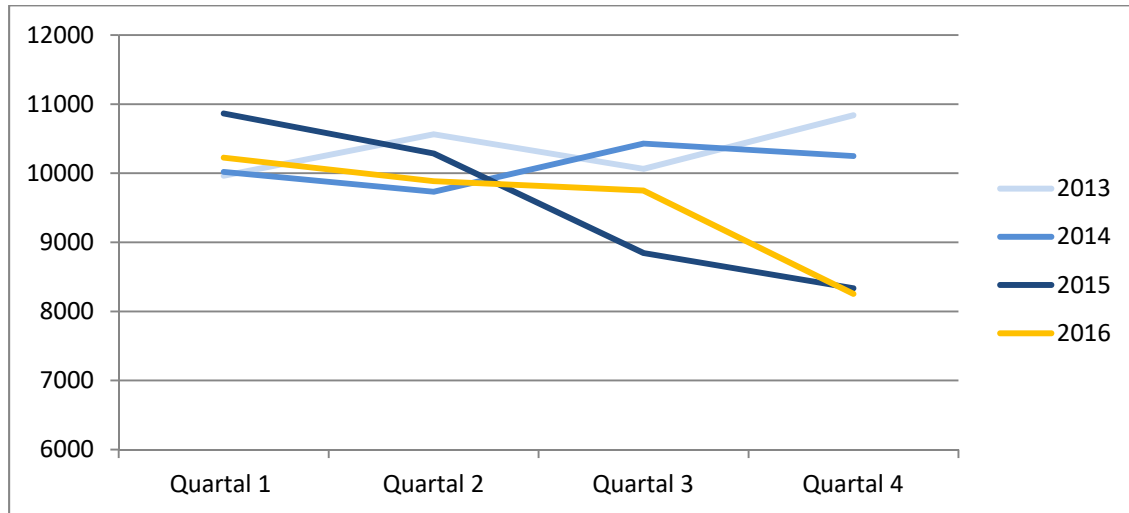
Abbildung 1 - Güterverkehr in der traditionellen Rheinschifffahrt – Monatliche Verkehrsleistung in Millionen TKM



Quelle: ZKR – Destatis

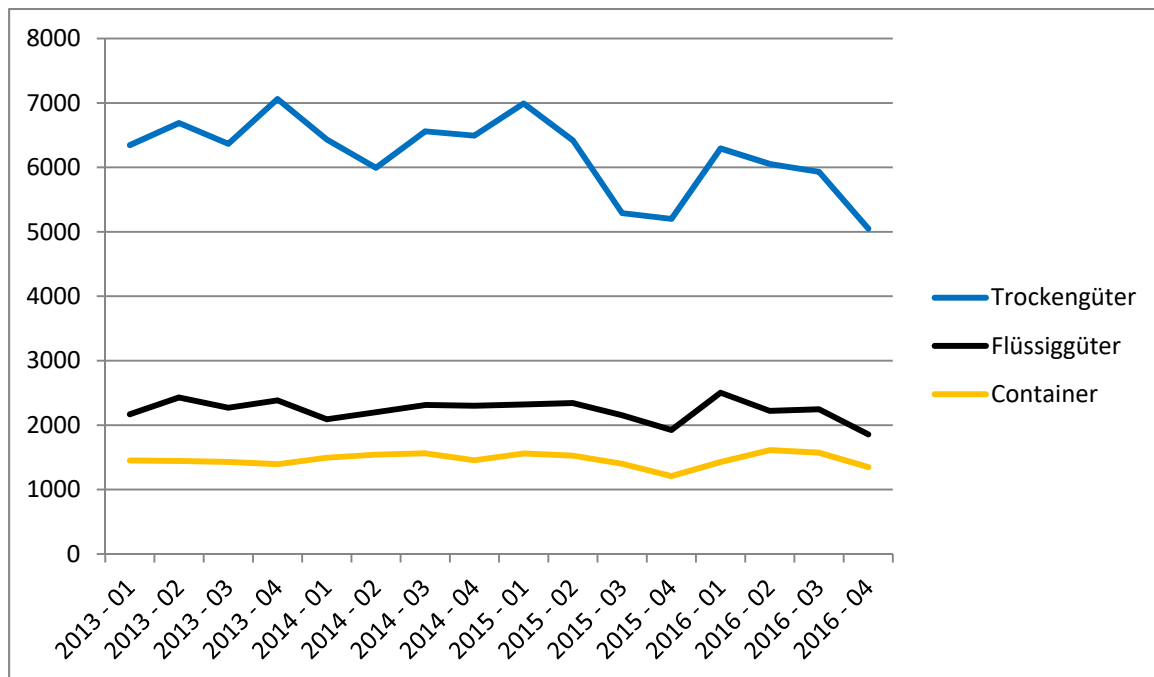
Im Jahr 2016 rückte auch die enorme Reaktionsfähigkeit des Sektors in den Vordergrund, die es ermöglichte, die Frachtmengen zu erhöhen, sobald die Wasserführung es zuließ. Im Monat November 2016 zeigte sich dies deutlich mit einer Verkehrsleistung, die wieder auf das Monatsniveau der vier letzten Jahre angestiegen war, während der Monat Oktober noch um 25 % unter diesem Durchschnittsniveau lag. Ebenso wird in **Abbildung 2** deutlich, dass außerhalb dieser Niedrigwasserperioden das Leistungsniveau des Güterverkehrs in der traditionellen Rheinschifffahrt dem der vorangegangenen Jahre weiterhin sehr ähnlich ist. Vor allem die Verkehrsleistungen in den ersten und zweiten Quartalen jedes Jahres sind in den letzten vier Jahren relativ stabil geblieben.

Abbildung 2 - Güterverkehr in der traditionellen Rheinschifffahrt – Verkehrsleistung je Quartal und Jahr in Millionen TKM



Quelle: ZKR und Destatis

Abbildung 3 - Güterverkehr in der traditionellen Rheinschifffahrt nach Gütersegment – Verkehrsleistung je Quartal in Millionen TKM



Quelle: ZKR und Destatis

Ob es sich nun um den Transport von Trockengütern, Flüssiggütern oder von Containern handelt, die Auswirkungen der Niedrigwasserperioden sind spürbar - ebenso deutlich ist jedoch, dass verschiedene dynamische Kräfte am Werk sind. Der Transport von Flüssiggütern und von Containern konnte sich im Lauf des Jahres 2016 nach der Niedrigwasserperiode im Jahr 2015 deutlicher erholen. Die Quartalsleistung beim Transport von Flüssiggütern und von Containern weist 2016, d. h. im ersten und zweiten Quartal 2016, ihr bestes Ergebnis seit vier Jahren auf. Trotz allem waren diese drei Segmente alle gleichermaßen vom Niedrigwasser im letzten Quartal 2016 betroffen, mit einem Rückgang der Verkehrsleistung von 15 % bis 20 % im Vergleich zum vorherigen Quartal.

Abbildung 4 - Entwicklung der jährlichen Frachtmenge in der traditionellen Rheinschifffahrt nach Güterart – Menge in 1.000 Tonnen

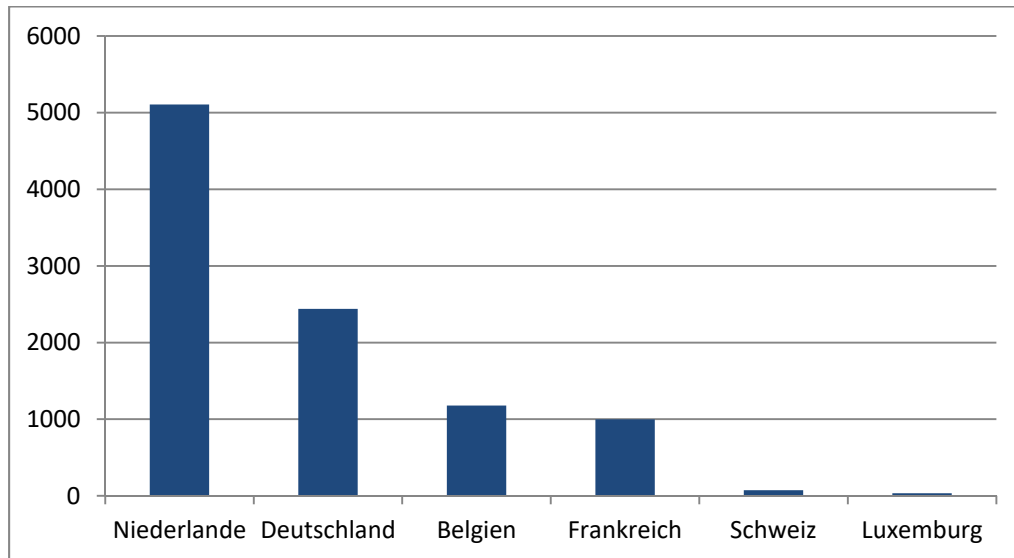
	2015 (1.000 t)	2016 (1.000 t)	Unterschied 2016 und 2015	Unterschied 2016 und Mittel 2013-2015
Kohle	30.453	30.923	2 %	-3 %
Mineralölerzeugnisse	28.681	28.466	-1 %	-4 %
Container	24.890	26.117	5 %	3 %
Mineralerze	25.993	25.600	-2 %	1 %
Baustoffe	23.994	24.107	0 %	-3 %
Chemische Produkte	19.883	20.942	5 %	1 %
Agrarprodukte	20.603	20.057	-3 %	-7 %
Metalle	11.138	10.727	-4 %	-3 %
Gesamt	185.635	186.939	1 %	-2 %

Quelle: ZKR und Destatis

Die Tabelle in **Abbildung 4** hebt gleichzeitig die Unterschiede bei den 2016 transportierten Mengen im Vergleich zu 2015 und zu den durchschnittlich zwischen 2013 und 2014 transportierten Mengen hervor (die Jahre 2013 und 2014 waren kaum von Niedrigwasserperioden beeinflusst). Insbesondere ist festzustellen, dass die Kohle im Jahr 2016 zwar eine positive Entwicklung im Vergleich zu 2015 aufweist, dies jedoch vor allem der langen Niedrigwasserperiode des Jahre 2015 zu verdanken ist, denn beim Vergleich der durchschnittlichen Transportmengen 2013 bis 2015 ist tatsächlich ein Rückgang zu beobachten, der für die rückläufige Tendenz in diesem Transportsegment bezeichnend ist. Die Segmente, die im Vergleich zu den Jahren 2013 bis 2015 einen Aufwärtstrend verzeichnen können, sind Container, chemische Produkte und Mineralerze. Das Segment der Agrarprodukte wies mit schlechten Ernteergebnissen im Jahr 2016 übrigens eine besonders negative Konjunktur auf, wodurch sich auch der deutliche Rückgang der 2016 transportierten Mengen erklärt.

2. Schwerpunkt Frachtangebot für den Güterverkehr im Jahr 2016

Abbildung 5 - Situation der Flotte in Westeuropa im Jahr 2016 (Trockenladung, Tankschiffe, Schubboote und Schlepper)

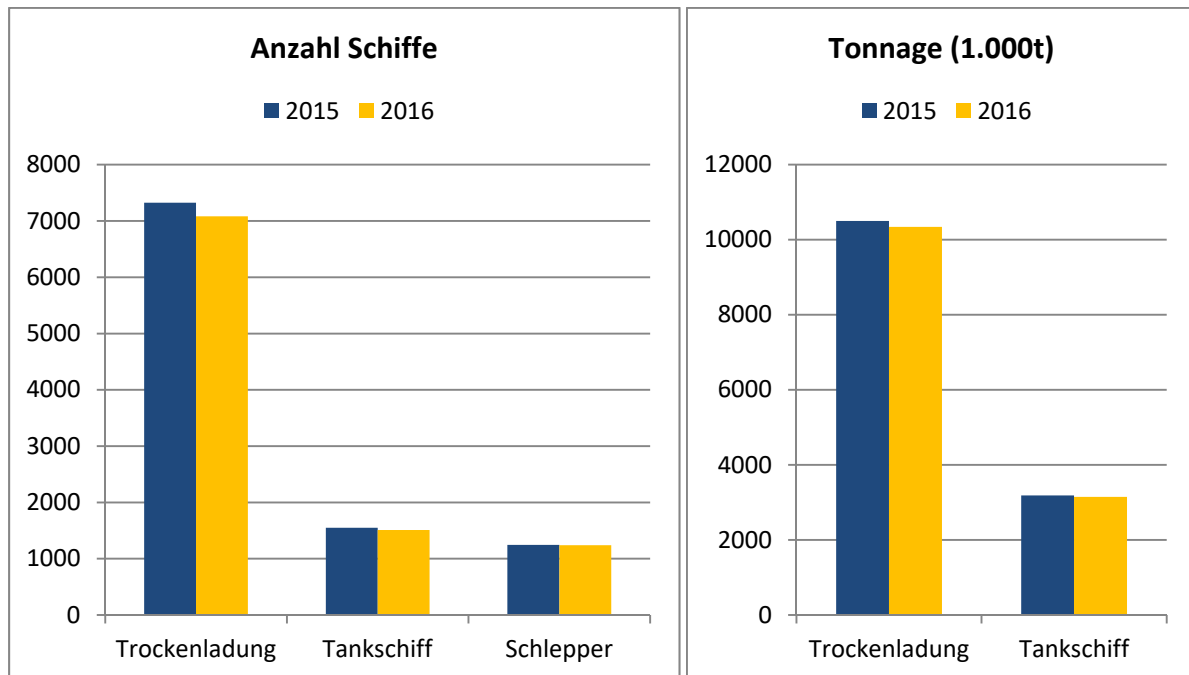


Quelle: Nationale Ämter

Anmerkung: 2015 für die Daten aus Deutschland

Die niederländische Flotte stellt das größte Laderaumangebot in Westeuropa zur Verfügung. Zahlenmäßig entspricht die niederländische Flotte etwa der Hälfte der gesamten Flotte in Westeuropa. Die Anzahl der Binnenschiffe für den Güterverkehr lag 2016 in Westeuropa bei 9.833, im Vergleich zu 10.120 Schiffen, die 2015 registriert waren; das ist ein Rückgang von 2,8 %.

Abbildung 6 - Entwicklung der Flotte in Westeuropa zwischen 2015 und 2016 (Trockenladung, Tankschiffe, Schubboote und Schlepper)

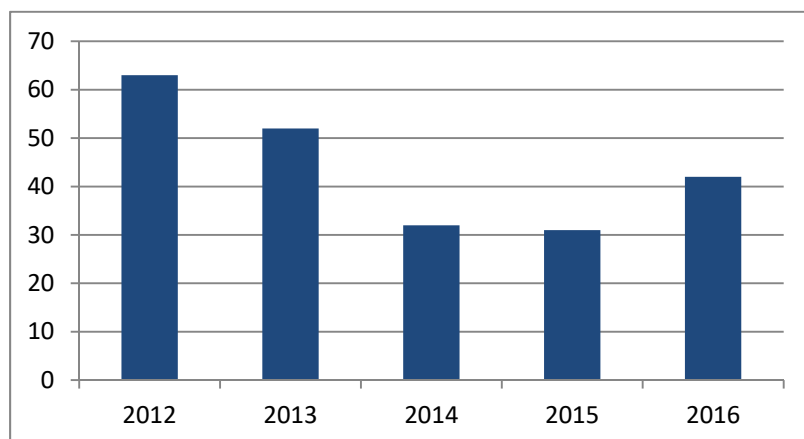


Quelle: Nationale Statistikämter

Anmerkung: 2015 für die Daten aus Deutschland

Es ist zu beobachten, dass Flotte und Tonnage zwischen 2015 und 2016 für alle Schiffstypen im Güterverkehr zurückgegangen sind. Der größte Einbruch betrifft die Schiffe für Trockengüter mit einem zahlenmäßigen Rückgang von 3,3 %. Der Rückgang der Zahl der Schiffe ist zahlenmäßig größer als der Rückgang bei der Tonnage. Dies gilt gleichermaßen für Trockengüter wie für Flüssiggüter. Die Tankschiffahrt beispielsweise verzeichnet zwischen 2015 und 2016 einen zahlenmäßigen Rückgang von 2,6 %, bei der Tonnage sind dies jedoch nur 1,1 %. Dies erklärt sich durch die durchschnittlich höhere Tonnage der neu konstruierten Schiffe im Gegensatz zu den Schiffen, die den westeuropäischen Markt verlassen.

Abbildung 7 - Entwicklung der neu konstruierten Schiffe für den Güterverkehr in der Binnenschiffahrt Westeuropas



Quelle: IVR

Im Jahr 2016 wurden in Westeuropa 14 neue Gütermotorschiffe (einschließlich Schiffe für die Containerschiffahrt) in Betrieb genommen, mit einer Tonnage von insgesamt 50.000 Tonnen. Von diesen 14 Einheiten sind: 2 Schubverbände für die Containerschiffahrt, 5 neue Motorschiffe für die Containerschiffahrt, 5 Gütermotorschiffe, 2 Motorschiffe für den Transport von Sand und Kies. Global gesehen spiegelt die Struktur der 2016 neu in Betrieb genommenen Schiffe das Wachstumspotenzial der Containerschiffahrt in Westeuropa wider.

Im Jahr 2016 wurden 20 neue Tankschiffe für den Flüssiggüterverkehr und 3 neue Bunkerschiffe in Betrieb genommen. Die Tonnage dieser neuen Tankschiffe beläuft sich insgesamt auf 51.000 Tonnen (die neuen Bunkerschiffe nicht mit eingerechnet). Dies ist ein relativ hoher Rückgang im Vergleich zum Jahr 2015, in dem 89.000 Tonnen für den Flüssiggütertransport in Betrieb genommen wurden. 2016 wurde übrigens ein Schiff namens ECOLINER in Europa in Betrieb genommen. Bis heute ist dieses Schiff die Einheit mit dem besten ökologischen Profil in der europäischen Binnenschiffahrt. Das größte Tankschiff der Welt für den Transport von Bitumen (LAPRESTA) ging übrigens auf der Schelde in Betrieb.

Im Jahr 2016 wurden auf dem westeuropäischen Markt 5 neue Schubboote und Schlepper eingeführt. Die meisten dieser Einheiten fahren in der Region der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) und auf dem Niederrhein. Ein Schub- / Schleppboot ist auch im Hafen Basel auf dem Oberrhein aktiv.

PROTOKOLL 8

Schifferpatente und Besatzungen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 9

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (§§ 1.08, 4.07 und 7.01)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.22 Nr. 3 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung folgende Anordnungen vorübergehender Art:

- a) § 1.08 Nr. 5 und 6 – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-10)
- b) § 4.07 Nr. 3, 2. Satz - Inland AIS und Inland ECDIS
(angenommen mit Beschluss 2014-I-12)
- c) § 7.01 Nr. 5 – Reduzierung von Ertrinkungsunfällen
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-10).

Die Vorschriften gelten vom 1. Dezember 2017 bis zum 30. November 2020.

PROTOKOLL 10

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Besondere Liegestellen (§ 7.06 Nr. 3 und Anlage 7)

1. Der in vielen Städten am Rhein zu beobachtende Trend hin zum „Wohnen am Wasser“ und die zunehmende Intoleranz der Bürger gegenüber Lärm und Schadstoffen führen zunehmend zu Problemen im ruhenden Verkehr. Ohne eine Möglichkeit zur Regelung der Nutzung dieselbetriebener, bordeigener Stromgeneratoren sind der Bestand von bestehenden Liegestellen und die dringend erforderliche Realisierung zusätzlicher Liegestellen am Rhein gefährdet. Da Liegestellen zwingend erforderlich sind, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, besteht Handlungsbedarf.
2. Einige Staaten wollen daher an bestimmten Liegestellen Anschlussstellen für die Stromversorgung an Land einrichten. In diesem Fall könnte das Stillliegen nur erlaubt werden, wenn der Schiffsführer sein Schiff an das Landstromnetz anschliesse. Eine solche Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom würde zum Erhalt der bestehenden Liegemöglichkeiten in Wohngebieten beitragen.

3. Die ZKR möchte den lokal zuständigen Behörden Rahmenvorschriften zur Verfügung stellen, die den Herausforderungen der Binnenschifffahrt und den Erwartungen der Anwohner von Liegestellen Rechnung tragen. Aufgrund dieser Rahmenvorschriften können Fahrzeuge, die eine Liegestelle belegen, zum Anschluss an das Landstromnetz verpflichtet werden. Um eine ordnungsgemäße Information des Schiffsführers zu gewährleisten und eine einheitliche Kennzeichnung am Rhein sicherzustellen, wird ein neues Tafelzeichen geschaffen.
4. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Änderungen dienen in erster Linie der Ergänzung des § 7.06 der RheinSchPV, um Rahmenvorschriften zu schaffen, aufgrund derer Fahrzeuge verpflichtet werden können, sich an einen Landstromanschluss anzuschließen und ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie daraus zu decken. Einige Staaten haben festgestellt, dass es immer schwieriger wird, in dicht besiedelten Wohngebieten attraktive Liegestellen für Güterschiffe zu erhalten, da der Widerstand gegen die Lärm- und Abgasemissionen zunimmt.

In zweiter Linie soll mit den Änderungen sichergestellt werden, dass am Rhein eine einheitliche Kennzeichnung verwendet wird. Dazu wird für diese Verpflichtung durch Ergänzung der Anlage 7 eine neue Gebotstafel B.10 geschaffen. Die Verpflichtung kann außerdem durch Anbringung eines zusätzlichen Schildes unter dem Tafelzeichen eingeschränkt werden. Zum Beispiel könnte die Verpflichtung, wie vom Gewerbe gewünscht, bei kurzzeitigem Stillliegen keine Anwendung finden.

Ob ein Tafelzeichen aufgestellt wird oder nicht, entscheiden die lokal zuständigen Behörden unter der Voraussetzung, dass ein Landstromanschluss zur Verfügung steht und diese Behörden eine Anschlusspflicht im Interesse der Lärm- und Schadstoffminimierung für geboten erachten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Möglichkeit wäre, auf die Schaffung von Rahmenvorschriften zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden am Erlass einer solchen Verpflichtung jedoch nicht hindern. Die Folge wäre eine uneinheitliche Kennzeichnung, was einer ordnungsgemäßen Information des Schiffsführers abträglich wäre.

Eine weitere Möglichkeit wäre, keine Ausnahmen zu dieser Verpflichtung zu gestatten. Da es sich um eine neue Verpflichtung handelt, ist bei der Umsetzung jedoch eine gewisse Flexibilität erforderlich, um insbesondere die Akzeptanz des Gewerbes sicherzustellen.

Folgen dieser Änderungen

Die neue Nummer 3 des § 7.06 eröffnet somit die Möglichkeit, ein Fahrzeug, das eine Liegestelle belegt, zum Anschluss an das Landstromnetz zu verpflichten, um seinen gesamten Bedarf an elektrischer Energie daraus zu decken. In der Konsequenz müsste das Fahrzeug seinen Motor nicht mehr laufen lassen, um sich mit elektrischer Energie zu versorgen.

Mit der neuen Gebotstafel B.10 können die lokal zuständigen Behörden den Schiffsführer über diese Verpflichtung informieren. Durch Anbringung eines zusätzlichen Schildes unter dem Tafelzeichen können bei Bedarf Ausnahmen vorgesehen werden.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Dies würde die lokal zuständigen Behörden am Erlass einer solchen Verpflichtung jedoch nicht hindern. Die Folge wäre eine uneinheitliche Kennzeichnung, was einer ordnungsgemäßen Information des Schiffsführers abträglich wäre.

Außerdem soll den lokal zuständigen Behörden mit diesen Änderungen eine Lösung angeboten werden, die über ein bloßes Verbot des Laufenlassens des Motors (oder der Nutzung bord-eigener Stromaggregate) während des Stillliegens hinausgeht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf die von der Zentralkommission beschlossene Vision 2018, die eine Verbesserung der Bedingungen vorsieht, die es der Rhein- und europäischen Binnenschifffahrt erlauben, ihre gasförmigen Schadstoff- und Partikelemissionen zu verringern,

in dem Bestreben, das Image der Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger zu fördern,

mit dem Ziel, die Auswirkungen der Binnenschifffahrt auf die Umwelt zu verringern,

in dem Bestreben, eine einheitliche Kennzeichnung am Rhein sicherzustellen,

mit dem Ziel, die Nutzung von Landstrom an Liegestellen zu fördern,

in enger Abstimmung mit dem Gewerbe,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen des § 7.06 und der Anlage 7 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, nach Prüfung der Möglichkeit der Nutzung alternativer Energien an Bord, die keinen Lärm und keine gasförmige Schadstoffe verursachen und daher den Anschluss an das Landstromnetz nicht erforderlich machen, einen Vorschlag für eine Anpassung des in der Anlage zu diesem Beschluss genannten Gebotes zu unterbreiten.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2018 in Kraft.

Anlage

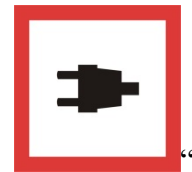
Anlage zu Protokoll 10

1. *In § 7.06 wird Nummer 3 wie folgt angefügt:*

„3. An Liegestellen, bei denen das Tafelzeichen B.10 (Anlage 7) aufgestellt ist, sind alle Fahrzeuge verpflichtet, sich an einen betriebsbereiten Landstromanschluss anzuschließen und ihren gesamten Bedarf an elektrischer Energie während des Stillliegens daraus zu decken. Ausnahmen vom Gebot nach Satz 1 können auf einem rechteckigen weißen zusätzlichen Schild angegeben werden, das unterhalb des Tafelzeichens B.10 angebracht ist.“

2. *In der Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt B wird nach dem Tafelzeichen B.9 das folgende Tafelzeichen B.10 eingefügt:*

„**B.10** Gebot zur Nutzung von Landstrom-
anschlüssen
(§ 7.06 Nr. 3)



PROTOKOLL 11

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)

1. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge und die Verbände eine Meldepflicht vor: der Schiffsführer oder ein Dritter muss den zuständigen Behörden eine Reihe von Informationen zum Fahrzeug bzw. Verband zum beförderten Gut und zur Reise übermitteln. Die Behörden erhalten durch diese Meldung z. B. alle wichtigen Informationen, die zur Verbesserung des Havariemanagements erforderlich sind. § 12.01 bestimmt, welche Fahrzeuge dieser Pflicht unterliegen, welche Angaben gemacht werden müssen, in welcher Form die Meldung durchgeführt werden kann bzw. muss (per Sprechfunk, telefonisch, schriftlich, auf elektronischem Wege) und wann bzw. wo die Meldung zu erfolgen hat.
2. Vorliegender Beschluss zielt in erster Linie auf verschiedene Änderungen an § 12.01 ab, mit denen mehreren Zielen Rechnung getragen wird.
3. Erstes Ziel der Änderung ist die Umwandlung von Anordnungen vorübergehender Art in dauerhafte Anordnungen. Zuletzt wurden Änderungen an diesem Paragraphen von der ZKR auf der Plenartagung im Herbst 2015 in Form von Anordnungen vorübergehender Art beschlossen (Protokoll 2015-I-16), die bis 30. November 2018 gültig sind. Diese Anordnungen vorübergehender Art zielten insbesondere auf eine Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf sämtliche Fahrzeuge ab, die Container befördern. Als zweiter Punkt wurde im Rahmen der Anordnungen vorübergehender Art die Meldepflicht auf Fahrzeuge ausgeweitet, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen. Als dritter Punkt wurde zu Fahrzeugart und Schiffstyp eine Begriffsklärung vorgenommen, um Unklarheiten in Bezug auf die verschiedenen vorhandenen Bezugsdokumente vorzubeugen. Hierzu wurden die §§ 12.01 (Nummer 2 und 4) und 4.07 (Nummer 4 und 5) geändert und eine neue Anlage 12 zur RheinSchPV eingeführt. Als vierten Punkt sahen die Anordnungen die Übermittlung zusätzlicher Daten im Rahmen der Meldepflicht vor, um die Sicherheit der Rheinschiffahrt weiter zu erhöhen, was in Form einer Ergänzung von Nummer 2 von § 12.01 erfolgte.

Nach zweijähriger Umsetzung konnte durch die betreffenden Anordnungen vorübergehender Art die Sicherheit der Rheinschiffahrt verbessert werden und dem Sekretariat sind keine Schwierigkeiten bei der Umsetzung zur Kenntnis gelangt. Das ursprüngliche Ziel ist damit erreicht und die Anordnungen vorübergehender Art können in endgültige Änderungen der RheinSchPV umgewandelt werden.

4. Das zweite Ziel der Änderungen ist die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf die Tankschiffahrt. In Anbetracht der Vorteile, die mit den elektronischen Meldungen einhergehen, und angesichts der Tatsache, dass das System zwischenzeitlich reibungslos funktioniert, zielt der aktuelle Beschlussvorschlag auf eine zusätzliche Ausweitung der Meldepflicht auf alle Verbände und Fahrzeuge ab, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist. Durch diese Maßnahme lässt sich der Verwaltungsaufwand für die Schiffsführer und für die Mitarbeiter in den Revierzentralen verringern und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau für die Rheinschiffahrt gewährleisten. Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, befördern in erster Linie gefährliche Güter. Hier sind die Folgen eines Unfalls unter Umständen besonders schwerwiegend. Zudem kommt die Sammlung von Angaben der gesamten Tankschiffahrt der statistischen Auswertung zugute. Und schließlich tragen diese Daten zur Verbesserung des Verkehrsmanagements bei, sofern ein solches vorhanden ist.
5. Drittes Ziel der in der Anlage dargestellten Änderungen ist eine Vereinfachung in Bezug auf die Strecken, auf denen die Meldepflicht gilt, und die Klarstellung, welche Fahrzeuge auf bestimmten Strecken von der Meldepflicht ausgenommen sind.

6. Viertes Ziel ist die Schaffung der Möglichkeit, die Anzahl der Meldungen per Sprechfunk zu verringern, indem die Anzahl der Stellen reduziert wird, an denen eine Teilmeldung erforderlich ist. Eine Meldung per Sprechfunk, wenn das Fahrzeug einen Verkehrsposten oder eine Revierzentrale passiert, wäre dann nicht mehr erforderlich. Wenn ein Mitgliedstaat will, dass an den betreffenden Stellen weiterhin gemeldet wird, kann er dort ein Tafelzeichen B.11 anbringen. Die Streichung bzw. Abschaffung ist dank der Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät möglich, da dadurch die Position eines Schiffes ständig erkennbar ist.
7. Als letztes Ziel wird der Wortlaut von § 12.01 in einigen Punkten klarer gefasst.
8. Die Ergebnisse der nach den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgesehenen Evaluierung sind nachstehend wiedergegeben.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Änderungen in der Anlage zum Beschluss dienen mehreren Zielen:

- Erstes Ziel der Änderungen ist die Umwandlung der mit Protokoll 2015-I-16 angenommenen Anordnungen vorübergehender Art in dauerhafte Anordnungen.
- Zweites Ziel der Änderungen ist die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist. Hierdurch lässt sich der Verwaltungsaufwand für das Gewerbe und die Behörden verringern, die für die Verwaltung der Wasserstraße zuständig sind, und gleichzeitig wird die Qualität der den Behörden zur Verfügung stehenden Daten verbessert.
- Drittes Ziel der Änderungen ist eine Vereinfachung in Bezug auf die Strecken, auf denen die Meldepflicht gilt, und die Klarstellung, welche Fahrzeuge auf bestimmten Strecken von der Meldepflicht ausgenommen sind. Zur Vereinfachung wurde die Anzahl der in Nummer 8 von § 12.01 festgelegten Strecken verringert. Das Regelwerk wird dadurch besser lesbar und einheitlicher. Zudem wurde eine Klarstellung dahingehend vorgenommen, dass Fahrzeuge und Verbände, die der elektronischen Meldepflicht unterliegen, nicht aufgrund ihrer Größe auf bestimmten Strecken von der Meldepflicht ausgenommen werden können.
- Viertes Ziel ist die Möglichkeit, die Anzahl der Meldungen per Sprechfunk zu verringern, indem die Anzahl der Stellen reduziert wird, an denen eine Teilmeldung erforderlich ist. Dank der Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung mit einem Inland AIS Gerät können die Behörden die Fahrzeuge auf der Strecke, für die sie zuständig sind, lokalisieren.
- Schließlich wird der Wortlaut von § 12.01 in einigen Punkten klarer gefasst.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Hinsichtlich des ersten und des zweitens Ziels der Änderungen ist es möglich, § 12.01 wieder in die Fassung zurückzuführen, die galt, bevor am 1. Dezember 2015 die Anordnungen vorübergehender Art eingeführt wurden. Dies hat folgende Konsequenzen:

- Fahrzeuge bzw. Verbände, die weniger als 20 Container befördern, sowie Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, können ihre Meldungen, soweit sie dies wünschen, auf elektronischem Wege absenden, allerdings ließe sich in diesem Fall der Verwaltungsaufwands nicht verringern.
- Bei Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, könnte alternativ zur Meldepflicht die Information über die Art des Brennstoffs über Inland AIS, z. B. durch Anfügen der Abkürzung „LNG“ an den Schiffsnamen des Fahrzeugs, übermittelt werden. Diese Lösung ist jedoch nicht wünschenswert. Sie hätte zur Folge, dass diese Information zahlreichen Personen zugänglich wäre. Bei der Anhörung des Gewerbes über den Entwurf für Vorschriften, die auf Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, anzuwenden sind, hat das Gewerbe jedoch mitgeteilt, dass es eine direkt an die Behörden gerichtete elektronische Meldung bevorzugen würde. Die über Inland AIS übertragenen Informationen sind im Gegensatz zu den im Rahmen des elektronischen Meldens versandten Informationen allgemein zugänglich.

In Bezug auf das dritte Ziel gibt es auch die Möglichkeit einer anderen Einteilung der Strecken, auf denen die elektronische Meldepflicht gilt. Dies wäre allerdings ebenfalls komplizierter als die im Änderungsentwurf vorgeschlagene Einteilung in zwei Strecken. Das Regelwerk bliebe dabei weniger gut lesbar.

Folgen dieser Änderungen

Nummer 1 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. Hier ist festgelegt, welche Fahrzeuge und Verbände der Meldepflicht unterliegen. Insbesondere beinhaltet Nummer 1 die Fahrzeuge oder Verbände, die ein LNG-System an Bord haben. Die Behörden sollten aus Sicherheitsgründen in der Lage sein, solche Fahrzeuge zu verfolgen, um insbesondere ein angemessenes Eingreifen der Rettungsdienste bei Havarien gewährleisten zu können.

Nummer 2 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art.

Nummer 2 legt die zu meldenden Daten fest. Diese stimmen nunmehr mit den Datenfeldern im Standard für elektronische Meldungen überein. Alle Datenfelder, die nach dem Standard Pflichtdaten sind, wurden dieser Auflistung hinzugefügt. Bei Verbänden sind für jedes Fahrzeug im Verband alle Daten (Name, Art des Fahrzeugs, Länge, Breite) zu melden. In der Praxis kann dadurch festgestellt werden, welche Ladung sich auf welchem Teil des Verbands befindet. Diese Angaben werden von den Schiffsführern bereits seit Mitte der 90er Jahre gemeldet. Bei Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, muss der Schiffsführer das Vorhandensein eines LNG-Systems an Bord melden, unabhängig davon, ob das System in Betrieb ist oder nicht. Aus dem gleichen Denkansatz heraus wurden auch in Bezug auf die Containerbeförderung die Angaben, die laut Standard zu melden sind, in die Änderungen der RheinSchPV aufgenommen, die der Anlage zum Beschluss zu entnehmen ist. Es handelt sich insbesondere um die Nummer der Gefahrgutcontainer oder die jeweilige Stauplanposition der Container. Diese Informationen sind insbesondere für das Havariemanagement bei Unfällen von Containerschiffen von Nutzen und ihre Übermittlung verursacht laut Sachverständigen keine nennenswerten Mehrkosten. Weiterhin muss der Schiffsführer neben der Anzahl der an Bord befindlichen Container, die bereits jetzt zu melden ist, zusätzlich Größe, Typ und Beladungszustand (beladen oder unbeladen) jedes Containers angeben. Diese Informationen ermöglichen ein besseres Havariemanagement, z. B. bei über Bord gefallenen Containern.

Schließlich wurde die Reihenfolge der Daten in der Auflistung geändert. So beginnt die Auflistung nunmehr mit den Daten zum Fahrzeug und endet mit den Daten zur Ladung.

Nummer 3 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. Gegenüber der Fassung, die vor 2015 gültig war, sind in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), lediglich die Verweise aktualisiert.

Nummer 4 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. Nummer 4 legt die Modalitäten für elektronische Meldungen fest. Sie verweist insbesondere auf den *Standard für elektronische Meldungen*, der das Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandstypen enthält. Der Schiffsführer muss diesen Typ bei einer elektronischen Meldung verwenden. Dieses Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandstypen basiert auf Empfehlung Nr. 28 (Codes für Typen von Transportmitteln) der Organisation der Vereinten Nationen (TRADE/CEFACT).

Nummer 5 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art und weitet sie auf weitere Fahrzeuge und Verbände aus. In Nummer 5 ist festgelegt, dass Fahrzeuge und Verbände, die Container befördern, sowie Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, der elektronischen Meldepflicht unterliegen. Dies stellt eine Ausweitung der elektronischen Meldepflicht dar. Die betreffenden Fahrzeuge müssen sich mit einer Software ausrüsten, mit deren Hilfe sie elektronische Meldungen absetzen können. Die Software kann unentgeltlich heruntergeladen werden, die Fahrzeuge müssen jedoch über einen Computer verfügen. Nach den Informationen, die dem Sekretariat vorliegen, gibt es keine Fahrzeuge, die regelmäßig weniger als 20 Container an Bord befördern oder festverbundene Tanks an Bord haben und nicht mit Computern ausgerüstet sind. Bei der Anhörung des Gewerbes im März 2017 wurde seitens des Gewerbes die Verpflichtung zur Ausrüstung mit einer Software nicht beanstandet, allerdings unter Voraussetzung, dass die Software unentgeltlich bleibt und die Pflege der Software gewährleistet ist.

Zudem sind mit der Formulierung "zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt" alle Fahrzeuge oder Zusammenstellungen von Fahrzeugen abgedeckt, und zwar im beladenen ebenso wie im leeren Zustand und unabhängig von der beförderten Ladung. Auf diese Weise werden Daten gesammelt, aus denen sich ein statistisch gut belegtes Gesamtbild der Tankschifffahrt ableiten lässt.

Der Begriff "festverbundener Tank" wird derzeit in der RheinSchPV nicht verwendet. In der Rheinschiffsuntersuchungsordnung oder im Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) hingegen wird er benutzt und ist dort auch bestimmt. Aufgrund dessen wird im Rahmen der zur Änderung der RheinSchPV vorgeschlagenen Änderungen (siehe Anlage zum Beschluss) vorgeschlagen, die diesbezügliche Begriffsbestimmung in § 1.01 der RheinSchPV aufzunehmen.

Nummer 6 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. Gegenüber der Fassung, die vor 2015 gültig war, sind in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), lediglich die Verweise aktualisiert.

Nummer 7 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. Gegenüber der Fassung, die vor 2015 gültig war, sind in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), lediglich die Verweise aktualisiert und außerdem ist dort festgelegt, in welcher Weise den zuständigen Behörden Änderungen der Angaben während der Fahrt mitzuteilen sind. Mehrere Kommunikationsformen (Funk, schriftlich, elektronisch) sind erlaubt.

Nummer 8 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält eine Vereinfachung der 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. Die Anzahl der Strecken, auf denen die elektronische Meldepflicht gilt, wurde auf zwei reduziert. Durch diese Vereinfachung können zum einen die Melderegeln vereinfacht werden, indem die auf bestimmten Strecken geltenden Ausnahmen reduziert werden; zum andern kann die Sicherheit der Schifffahrt auf einer unfallträchtigen Strecke erhöht werden. Tatsächlich hat die Neufassung zur Folge, dass die Anzahl der Meldungen für bestimmte Verbände leicht zunimmt.

Der Wortlaut, der für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss) schafft die Möglichkeit, die Anzahl der Meldungen per Sprechfunk zu verringern. Eine Meldung per Sprechfunk, wenn das Fahrzeug einen Verkehrsposten oder eine Revierzentrale passiert, wäre dann nicht mehr erforderlich. Wenn ein Mitgliedstaat will, dass an den betreffenden Stellen weiterhin gemeldet wird, kann er dort ein Tafelzeichen B.11 anbringen.

Nummer 9 von § 12.01 enthält in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), eine Klarstellung der 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. In den 2015 verabschiedeten Anordnungen wurde festgelegt, dass ein Verband aufgrund seiner Größe auf bestimmten Strecken von der Meldepflicht ausgenommen werden kann. Wenn der Verband allerdings Container beförderte, unterlag er der elektronischen Meldepflicht. Zur Vermeidung widersprüchlicher Auslegungen ist in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), festgelegt, dass ein Verband, der der elektronischen Meldepflicht unterliegt, nicht aufgrund seiner Größe auf bestimmten Strecken von der Meldepflicht ausgenommen werden kann.

Nummer 10 von § 12.01 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthält die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art.

Zudem wurde bei der Annahme der Anordnungen vorübergehender Art im Jahr 2015 eine Anlage 12 zur RheinSchPV hinzugefügt. Die Änderungen, die in der Anlage zum Beschluss vorgeschlagen werden, enthalten diese Anlage ebenfalls. Darin sind die verschiedenen Fahrzeug- und Verbandsarten festgelegt. Dieses Verzeichnis stützt sich auf die in § 1.01 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung definierten Fahrzeug- und Verbandsarten und entspricht der im Schiffsattest einzutragenden Fahrzeugart. Der Schiffsführer muss diese Angabe machen, wenn die Meldung per Sprechfunk erfolgt.

Nummer 4 und 5 von § 4.07 in der Fassung, die für die Änderung der RheinSchPV vorgeschlagen wird (siehe Anlage zum Beschluss), enthalten die 2015 verabschiedeten Anordnungen vorübergehender Art. Diesen zufolge basiert die gemäß § 4.07 Nummer 4 und 5 vom Inland AIS gesendete Information zum Fahrzeug- bzw. Verbandstyp auf demselben Verzeichnis basiert, das im Rahmen des elektronischen Meldens verwendet wird. Dieses Verzeichnis ist im *Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt* wiedergegeben.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf die Änderung zu verzichten. Dies würde den oben dargelegten Zielen schaden.

In Bezug auf das erste Ziel wären die Änderungen vorübergehender Art im Falle einer Ablehnung nicht mehr gültig. Dies hätte folgende Konsequenzen:

- Die Abweichungen zwischen den im Rahmen der Meldepflicht zu übermittelnden Daten und den obligatorischen Datenfeldern gemäß dem *Standard für elektronische Meldungen* blieben bestehen.
- Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, wären nicht verpflichtet sich zu melden. Aufgrund der jüngsten Entwicklungen dieser Technologie und der damit verbundenen spezifischen Risiken im Havariefall ist es wünschenswert, dass diese Fahrzeuge von den Behörden identifiziert werden können.
- Bestimmte sicherheitsrelevante Informationen würden nicht übermittelt werden.

In Bezug auf das zweite Ziel hätte die Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen zur Folge, dass Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist, nicht mehr der elektronischen Meldepflicht unterliegen. Es ergäbe sich dann keine Verringerung des Verwaltungsaufwands für das Gewerbe und die Behörden, die für die Verwaltung der Wasserstraßen zuständig sind.

In Bezug auf das dritte Ziel ist es möglich, auf die Vereinfachung der Festlegung der Strecken zu verzichten, auf denen die elektronische Meldepflicht gilt. Dies würde dem Ziel einer besseren Lesbarkeit des Regelwerks entgegenlaufen. Ebenso wären dann weiterhin widersprüchliche Auslegungen der elektronischen Meldepflicht für bestimmte Verbände möglich, die aufgrund ihrer Größe von der elektronischen Meldepflicht ausgenommen sind.

Schließlich würde in Bezug auf das vierte Ziel der Verwaltungsaufwand nicht verringert, wenn das systematische Melden beim Passieren von Verkehrsposten und Revierzentralen beibehalten wird, und die von den Inland AIS Geräten ausgesendeten Daten könnten nicht umfassend ausgeschöpft werden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die RIS-Strategie der ZKR, angenommen mit Beschluss 2012-I-10, und die Stellung, die der Nutzung elektronischer Meldungen zukommt,

gestützt auf die Ergebnisse der Anhörung des Gewerbes im März 2017,

in dem Bestreben, weiter zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,

in der Erwägung

- dass die Nutzung elektronischer Meldungen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und Erhöhung der Datenqualität beiträgt,
- dass ihr keine Information zur Kenntnis gelangt ist, der zufolge Schwierigkeiten bei der Umsetzung der in Protokoll 2015-I-16 beschlossenen Anordnungen vorübergehender Art aufgetreten sind,
- dass die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf Fahrzeuge und Verbände mit festverbundenen Tanks an Bord die Sicherheit der Rheinschifffahrt verbessert,

unter Hinweis darauf, dass die elektronische Meldepflicht in Zukunft auch auf andere Fahrzeugarten ausgeweitet werden könnte,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die Änderung des Inhaltsverzeichnisses, der §§ 1.01, 4.07 und 12.01 und der Anlage 12 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung gemäß der Anlage zu vorliegendem Beschluss.

Die Änderungen treten am 1. Dezember 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

1. *Folgende Angabe zu dem Inhaltsverzeichnis wird wie folgt angefügt:*

„Anlage 12: Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten“.

2. *Folgender Buchstabe ag wird dem § 1.01 wie folgt angefügt:*

"ag) „festverbundener Tank“ ein mit dem Schiff verbundener Tank, wobei die Tankwände durch den Schiffskörper selbst oder durch vom Schiffskörper unabhängige Wandungen gebildet sein können."

3. *§ 4.07 Nummer 4 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß dem *Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt*;“.

4. *§ 4.07 Nummer 5 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:*

„c) Fahrzeug- oder Verbandstyp gemäß dem *Standard Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt*;“.

5. *§ 12.01 wird wie folgt gefasst:*

„§ 12.01

Meldepflicht

1. Die Schiffsführer folgender Fahrzeuge und der Verbände müssen sich vor der Einfahrt in die unter Nummer 8 genannten Strecken auf dem bekannt gegebenen Kanal melden:

- a) Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt;
- b) Tankschiffe;
- c) Fahrzeuge, die Container befördern;
- d) Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m;
- e) Kabinenschiffe;
- f) Seeschiffe;
- g) Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben;
- h) Sondertransporte nach § 1.21.

2. Im Rahmen der Meldung nach Nummer 1 sind anzugeben:

- a) Schiffsname des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
- b) einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer, bei Seeschiffen IMO-Nummer des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;

- c) Art des Fahrzeugs oder Verbands und bei Verbänden, Art aller Fahrzeuge gemäß Anlage 12;
 - d) Tragfähigkeit des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband;
 - e) Länge und Breite des Fahrzeugs und bei Verbänden Länge und Breite des Verbands und aller Fahrzeuge im Verband;
 - f) Vorhandensein eines LNG-Systems an Bord;
 - g) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt:
 - aa) die UN-Nummer oder Nummer des Gefahrguts;
 - bb) die offizielle Benennung für die Beförderung des Gefahrguts, sofern zutreffend ergänzt durch die technische Benennung;
 - cc) die Klasse, den Klassifizierungscode und gegebenenfalls die Verpackungsgruppe des Gefahrguts;
 - dd) die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, für die diese Angaben gelten;
 - ee) die Anzahl blauer Lichter/ blauer Kegel;
 - h) bei Fahrzeugen, die Güter an Bord haben, deren Beförderung nicht dem ADN unterliegt und die nicht in einem Container befördert werden: Art und Menge der Ladung;
 - i) Anzahl der an Bord befindlichen Container entsprechend ihrer Größe und ihres Beladungszustandes (beladen oder unbeladen) sowie jeweilige Stauplanposition und Typ der Container;
 - j) Containernummer der Gefahrgutcontainer;
 - k) Anzahl der an Bord befindlichen Personen;
 - l) Standort, Fahrriichtung;
 - m) Tiefgang (nur auf besondere Aufforderung);
 - n) Fahrtroute mit Angabe von Start- und Zielhafen;
 - o) Beladehafen;
 - p) Entladehafen.
3. Die unter Nummer 2 genannten Angaben mit Ausnahme von Buchstabe l und m können auch von anderen Stellen oder Personen schriftlich, telefonisch oder auf elektronischem Wege der zuständigen Behörde mitgeteilt werden.
In jedem Fall muss der Schiffsführer melden, wenn er mit seinem Fahrzeug oder Verband in die Strecke, wo die Meldepflicht gilt, einfährt und diese wieder verlässt.
4. Sofern sich der Schiffsführer oder eine andere Stelle oder Person auf elektronischem Wege meldet,
- a) muss die Meldung gemäß dem *Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt* Edition April 2013 erfolgen,
 - b) ist abweichend von Nummer 2 Buchstabe c der Typ des Fahrzeugs oder Verbands gemäß dem in Buchstabe a genannten Standard anzugeben.

5. Die Meldung nach Nummer 2 mit Ausnahme der Angaben von Buchstabe l und m muss bei folgenden Fahrzeugen auf elektronischem Wege erfolgen:
 - a) Verbände und Fahrzeuge, die Container an Bord haben,
 - b) Verbände und Fahrzeuge, bei denen mindestens ein Fahrzeug zur Güterbeförderung in festverbundenen Tanks bestimmt ist.
6. Unterbricht ein Fahrzeug in einer der unter Nummer 8 genannten Strecken die Fahrt für mehr als zwei Stunden, muss der Schiffsführer Beginn und Ende der Unterbrechung melden.
7. Ändern sich die Angaben nach Nummer 2 während der Fahrt in der Strecke, wo die Meldepflicht gilt, ist dies der zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen. Die Änderung der Angaben ist über den bekannt gegebenen Kanal schriftlich oder auf elektronischem Wege zu übermitteln.
8. Die Meldepflicht nach Nummer 1 besteht auf folgenden Strecken, die mit dem Tafelzeichen B.11 und einer Zusatztafel „Meldepflicht“ gekennzeichnet sind:
 - a) von Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) bis Gorinchem (km 952,50) und
 - b) von Pannerden (km 876,50) bis Krimpen am Lek (km 989,20).

Die Angaben nach Nummer 2 Buchstabe a, b und c sind auch beim Vorbeifahren an Schleusen und an den mit dem Tafelzeichen B.11 gekennzeichneten Meldepunkten zu machen.

9. Ausgenommen von der Meldepflicht nach Nummer 1 sind:
 - auf der Strecke nach Nummer 8 Satz 1 Buchstabe a Verbände, die keine Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt, und deren Länge 140 m und deren Breite 15 m nicht überschreiten,
 - auf der Strecke nach Nummer 8 Satz 1 Buchstabe b Verbände, deren Länge 110 m oder deren Breite 12 m nicht überschreiten.

Nicht ausgenommen sind Verbände, die der elektronischen Meldepflicht nach Nummer 5 unterliegen.

10. Die zuständige Behörde kann
 - a) für Bunkerboote andere Meldepflichten festlegen;
 - b) für Tagesausflugsschiffe eine Meldepflicht und deren Umfang festlegen.“

6. *Folgende Anlage 12 wird nach der Anlage 11 angefügt:*

„Anlage 12

VERZEICHNIS DER FAHRZEUG- UND VERBANDSARTEN

Bezeichnung:

- Tankmotorschiff
- Gütermotorschiff
- Kanalpeniche
- Schleppboot
- Schubboot
- Tankschleppkahn
- Güterschleppkahn
- Tankschubleichter
- Güterschubleichter
- Trägerschiffsleichter
- Tagesausflugsschiff
- Kabinenschiff
- Schnelles Schiff
- Schwimmendes Gerät
- Baustellenfahrzeug
- Sportfahrzeug
- Schubverband
- Gekuppelte Fahrzeuge
- Schleppverband
- Fahrzeug (Typ unbekannt).“

PROTOKOLL 12

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)

1. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion gilt für alle Mitgliedsstaaten der ZKR. Diese Vollzugsordnung wurde über die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT-Vereinbarung) auf die europäische Ebene heruntergebrochen. Ziel dieser Vereinbarung ist die Harmonisierung des Funkdienstes und eine effizientere und effektivere Benutzung des Funkspektrums für eine sicherere Binnenschiffahrt.
2. Die RAINWAT-Vereinbarung ist am 18. April 2012 in Kraft getreten. Sie ersetzt seit diesem Datum die am 6. April 2000 unterzeichnete Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk von Basel. Für die Verwaltung der RAINWAT-Vereinbarung ist das RAINWAT-Komitee zuständig. Das RAINWAT-Komitee hat die ZKR und die Donaukommission (DK) um Erarbeitung und Veröffentlichung eines Handbuchs Binnenschiffahrtfunk nach einem einheitlichen Modell gebeten. Die Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung sind auf die Schiffsführer nämlich nicht unmittelbar anwendbar. Auf dem Rhein finden diese Bestimmungen über das Handbuch und die RheinSchPV Anwendung.
3. Die §§ 1.10 und 4.05 der RheinSchPV verweisen auf die Regionale Vereinbarung von Basel und auf das gemäß dieser Vereinbarung veröffentlichte Handbuch Binnenschiffahrtfunk. Die Verweise der RheinSchPV müssen daher aktualisiert werden.
4. Die RAINWAT-Vereinbarung sieht bestimmte Sprachregelungen für den Sprechfunk vor, die der englischen Sprache eine privilegierte Stellung einräumen. Die RAINWAT-Vereinbarung legt fest, dass die Polizeiverordnungen abweichende Bestimmungen vorsehen können. § 4.05 RheinSchPV wird daher ergänzt, um den heutigen Praktiken der Rheinschiffahrt Rechnung zu tragen.
5. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen dienen zum einen der Aktualisierung bestimmter Verweise der §§ 1.10 und 4.05 der RheinSchPV. Hintergrund ist, dass die im Jahre 2000 unterzeichnete Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk von Basel, die in der RheinSchPV genannt wird, durch die 2012 in Bukarest unterzeichnete Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT) ersetzt wurde.

Zum anderen dienen die Änderungen auch der Klärung der technischen Anforderungen an Schiffsfunkstellen und der für ihre Nutzung geltenden Bestimmungen. Der aktuelle Wortlaut des § 4.05 Nr. 1 der RheinSchPV verweist auf die Bestimmungen sowohl der Regionalen Vereinbarung als auch des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk. Der in der Anlage wiedergegebene neue Wortlaut des § 4.05 Nr. 1 sieht aus folgenden Gründen nur noch einen Verweis auf das neue Handbuch Binnenschiffahrtfunk vor:

- i. Die RAINWAT-Vereinbarung ist eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Behörden. Ihre Bestimmungen kommen auf die Schiffsführer nicht unmittelbar zur Anwendung.

- ii. Sowohl auf das Handbuch als auch auf die RAINWAT-Vereinbarung zu verweisen, führt gegebenenfalls zu Widersprüchen, da die beiden Dokumente nicht gleichzeitig aktualisiert werden. Zudem besteht theoretisch die Möglichkeit, dass bestimmte Empfehlungen der RAINWAT-Vereinbarung auf dem Rhein nicht umgesetzt werden, so dass es zu Rechtsunsicherheiten kommen kann, wenn sowohl auf das Handbuch als auch auf die RAINWAT-Vereinbarung verwiesen wird.
- iii. Nach § 1.10 der RheinSchPV ist der Schiffsführer verpflichtet, ein Exemplar des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk an Bord des Fahrzeugs mitzuführen. Er kennt also das Handbuch und kann daraus die für den Funkverkehr relevanten Informationen entnehmen. Zudem weiß der Schiffsführer nicht, wann die RAINWAT-Vereinbarung geändert wird. Hierzu müsste er regelmäßig den Internetauftritt von RAINWAT konsultieren.
- iv. Die RAINWAT-Vereinbarung liegt nicht in allen rheinischen Sprachen vor.

Zum Dritten sehen die Änderungen eine Ergänzung des Wortlauts der Nummer 2 vor, um klarzustellen, welche Sprache für den Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen zu benutzen ist. Soweit die Sprache der Landfunkstelle benutzt wird, sieht diese Klarstellung eine Übernahme der bestehenden Praktiken vor. Diese Bestimmung ist eine Ausnahme von der in der RAINWAT-Vereinbarung enthaltenen allgemeinen Regel (Anlage 4 Absatz 2.1), der zufolge *„[n]ach einem Übergangszeitraum, der am 1. Februar 2022 endet, [...] sofern keine Schifffahrtspolizeiverordnung existiert, die folgenden Bestimmungen gelten [werden]:*

- *Schiff-Hafenbehörde: Es soll in erster Linie die englische Sprache benutzt werden. Ersatzweise kann die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die Landfunkstelle befindet.*
- *Schiff-Schiff: Zu Zwecken der Schiffsführung soll in erster Linie die englische Sprache benutzt werden.“*

Zum Vierten sieht der aktuelle Wortlaut vor, dass bei Verständigungsschwierigkeiten die deutsche Sprache zu benutzen ist. Der neue Wortlaut der Bestimmung stellt klar, dass diese Verständigungsschwierigkeiten sowohl den Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen als auch zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen betreffen. Die Klarstellung dient lediglich der Übertragung der heutigen Praktiken in den Ordnungsrahmen.

Schließlich wurden in § 4.05 noch einige redaktionelle Verbesserungen vorgenommen.

Eventuelle Alternativen zu den vorgeschlagenen Änderungen

Die Alternative wäre, auf eine Aktualisierung der Verweise in §§ 1.10 und 4.05 der RheinSchPV zu verzichten und den Verweis auf die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk von Basel (2000) beizubehalten. Dies würde allerdings zu Rechtsunsicherheit führen.

Eine andere Lösung wäre, den doppelten Verweis auf die RAINWAT-Vereinbarung und das Handbuch Binnenschiffahrtfunk in § 4.05 Nr. 1 beizubehalten. Dies würde ebenfalls zu Rechtsunsicherheit führen, da es zwischen den beiden Dokumenten Abweichungen geben könnte.

Des Weiteren könnte der Wortlaut des § 4.05 Nr. 2 in seiner ursprünglichen Fassung beibehalten werden, aber in diesem Fall könnte in Anbetracht der auf dem Rhein bestehenden Praxis, die von den allgemeinen Regeln der Regionalen Vereinbarung abweicht, auf mittlere Sicht eine erneute Prüfung dieses Paragraphen notwendig werden.

Folgen der vorgeschlagenen Änderungen

Die Änderungen in der Anlage führen zur Aktualisierung der Verweise auf die im Bereich des Binnenschiffahrtfunks geltende regionale Vereinbarung und das Handbuch Binnenschiffahrtfunk.

Das Handbuch greift die Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung auf und expliziert sie für die Schiffsführer, insbesondere, was die Kommunikationsverfahren im Not- und Dringlichkeitsverkehr sowie bei Sicherheitsmeldungen und Routinegesprächen angeht. Das Handbuch aktualisiert somit die Bestimmungen für die Nutzung von Schiffsfunkstellen sowie die technischen Anforderungen an Schiffsfunkstellen.

Zudem führen die Änderungen zu einer Klarstellung der bestehenden Praktiken in der RheinSchPV bezüglich der im Funkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen zu benutzenden Sprachen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Eine Ablehnung dieser Änderungen hätte eine gewisse Rechtsunsicherheit zur Folge, da die Bestimmungen der aktuellen RheinSchPV auf eine Regionale Vereinbarung verweisen, die ungültig ist. Zudem sind die Angaben im aktuellen allgemeinen Teil des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk veraltet. Des Weiteren ist die im Funkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Landfunkstellen (u. a. bei Verständnisschwierigkeiten) zu benutzende Sprache nicht eindeutig festgelegt, was zu Verständigungsschwierigkeiten führen kann.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT),

in dem Bestreben, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt zu verbessern,

in dem Bewusstsein der Bedeutung, die dem Binnenschiffahrtfunk zukommt,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der §§ 1.10 und 4.05 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2018 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

1. § 1.10 wird wie folgt geändert:

a) *Buchstabe k* wird wie folgt gefasst:

„k) ein Sprechfunkzeugnis für den Binnenschiffahrtfunk gemäß Anhang 5 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk“.

b) *Buchstabe m* (betrifft nur die französische und niederländische Fassung)

2. § 4.05 wird wie folgt gefasst:

„§ 4.05

Sprechfunk

1. Jede Schiffsfunkstelle an Bord eines Fahrzeugs oder einer schwimmenden Anlage muss entsprechend den Bestimmungen des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk ausgerüstet und betrieben werden.
2. Bei Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen ist die Sprache des Landes zu verwenden, in dem sich die Schiffsfunkstelle befindet, die das Funkgespräch beginnt.

Bei Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land ist die Sprache des Landes zu benutzen, in dem sich die Funkstelle an Land befindet.

Bei Verständigungsschwierigkeiten im Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen oder zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land ist die deutsche Sprache zu benutzen.

3. Kanäle der Verkehrskreise öffentlicher Nachrichtenaustausch, Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde dürfen nur für Nachrichten benutzt werden, die von dieser Verordnung vorgeschrieben oder zugelassen oder die aufgrund des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk zugelassen sind.
4. Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, ausgenommen Kleinfahrzeuge, dürfen nur fahren, wenn sie mit einer Sprechfunkanlage für die Verkehrskreise Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde ausgerüstet sind und diese in gutem Betriebszustand ist.

Die Sprechfunkanlage muss die gleichzeitige Hörbereitschaft auf zwei dieser Verkehrskreise gewährleisten.

5. Fahrzeuge mit Maschinenantrieb in Fahrt, ausgenommen Kleinfahrzeuge, müssen die Sprechfunkanlage auf dem für den Verkehrskreis Schiff-Schiff zugewiesenen Kanal und nur in begründeten Ausnahmefällen auf dem Kanal eines anderen Verkehrskreises auf Empfang geschaltet haben sowie auf den für die Verkehrskreise Schiff-Schiff und Nautische Information zugewiesenen Kanälen die für die Sicherheit der Schifffahrt notwendigen Nachrichten geben.

Die Sprechfunkanlage muss die Verkehrskreise Schiff-Schiff und Nautische Information gleichzeitig auf Empfang geschaltet haben.

6. Das Tafelzeichen B.11 (Anlage 7) weist auf eine von der zuständigen Behörde festgelegte Verpflichtung hin, Sprechfunk zu benutzen.“

PROTOKOLL 13

Neue Ausgabe des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk

1. Die Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion gilt weltweit und damit auch für alle Mitgliedstaaten der ZKR. Diese Vollzugsordnung wurde über die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT-Vereinbarung) auf die europäische Ebene heruntergebrochen. Ziel dieser Vereinbarung ist die Harmonisierung des Funkdienstes für eine effizientere und effektivere Benutzung des Funkspektrums im Interesse einer sichereren Binnenschiffahrt.
2. Die RAINWAT-Vereinbarung ist am 18. April 2012, dem Tag ihrer Unterzeichnung in Bukarest, in Kraft getreten. Sie ersetzt seit diesem Datum die am 6. April 2000 unterzeichnete Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk von Basel. Alle Mitgliedstaaten der ZKR haben die RAINWAT-Vereinbarung bis spätestens Anfang 2014 unterzeichnet.
3. Die RAINWAT-Vereinbarung hat den Funkverkehr zum Gegenstand. Der Funkverkehr umfasst die Kommunikation über Sprechfunk, aber auch die Kommunikation über Datenfunk wie die Kommunikation zwischen zwei Inland AIS-Geräten. Die Vereinbarung von Basel hatte lediglich die Kommunikation über Sprechfunk zum Gegenstand.
4. Für die Verwaltung der RAINWAT-Vereinbarung ist das RAINWAT-Komitee zuständig, in dem alle Mitgliedstaaten der ZKR, in der Regel durch die jeweilige Frequenzverwaltungsbehörde, vertreten sind. Die Sekretariate der ZKR und der Donaukommission (DK) nehmen an den Sitzungen dieses Komitees ebenfalls teil, wodurch es möglich ist, die Herausforderungen und Bedürfnisse der Binnenschiffahrt in Entscheidungen mit einzubeziehen. Seit 2014 nimmt das Sekretariat der Moselkommission (MK) an diesen Sitzungen ebenfalls teil.
5. Das RAINWAT-Komitee hat in seiner ersten Entschliessung darum gebeten, dass die ZKR und die DK ein Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk nach einem einheitlichen Modell erarbeiten und veröffentlichen. Die Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung sind auf die Schiffsführer nämlich nicht unmittelbar anwendbar. Auf dem Rhein finden diese Bestimmungen über das Handbuch und die RheinSchPV Anwendung.
6. Das Handbuch enthält einen allgemeinen Teil, der gemeinsam für die DK, die MK und die ZKR gilt, und einen regionalen Teil mit sehr operativem Charakter (telefonische Kontakte, Kanäle der Schleusen usw.), der gemeinsam für die MK und die ZKR gilt. Der regionale Teil wird von den Sekretariaten der MK und der ZKR jährlich aktualisiert.
7. Der allgemeine Teil des Handbuchs greift einige Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung auf, um sie den Schiffsführern zur Kenntnis zu bringen. Dieser allgemeine Teil dient zudem der Darstellung von Gesprächsbeispielen.
8. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, den mit Beschluss 2001-II-18 angenommenen allgemeinen Teil des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk zu ersetzen. Hintergrund ist, dass die 2000 unterzeichnete Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk von Basel von der 2012 in Bukarest unterzeichneten Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT) abgelöst wurde.

In Anwendung der dieser RAINWAT-Vereinbarung beigefügten EntschlieÙung Nr. 1 hat das RAINWAT-Komitee die Flusskommissionen gebeten, ein Handbuch für den Binnenschiffahrtfunk zu veröffentlichen. Der alte Wortlaut des allgemeinen Teils dieses Handbuchs stammte aus den 2000er Jahren. Die Änderungen waren so zahlreich, dass ein neuer allgemeiner Teil des Handbuchs erstellt wurde.

Insbesondere wurden die Kommunikationsverfahren im Not- und Dringlichkeitsverkehr sowie bei Sicherheitsmeldungen und Routinegesprächen geändert; diese Verfahren bedürften daher einer Überarbeitung. Dasselbe gilt für die im Binnenschiffahrtfunk genutzten Frequenzen.

Eventuelle Alternative zu den vorgeschlagenen Änderungen

Eine Alternative wäre, auf die Veröffentlichung eines neuen Handbuchs zu verzichten. Allerdings sind viele Informationen im aktuellen Handbuch veraltet und fehlerhaft.

Folgen der vorgeschlagenen Änderungen

Das Handbuch Binnenschiffahrtfunk greift die Bestimmungen der RAINWAT-Vereinbarung auf und expliziert sie für die Schiffsführer, insbesondere, was die neuen Kommunikationsverfahren im Not- und Dringlichkeitsverkehr sowie bei Sicherheitsmeldungen und Routinegesprächen angeht.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Eine Ablehnung der Änderungen hätte eine gewisse Rechtsunsicherheit zur Folge und könnte sich auf die Sicherheit der Rheinschiffahrt negativ auswirken. Die Angaben im allgemeinen Teil des derzeit gültigen Handbuchs Binnenschiffahrtfunk sind, wie gesagt, veraltet und fehlerhaft.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk (RAINWAT),

in dem Bewusstsein der Bedeutung, die dem Binnenschiffahrtfunk zukommt,

in Abstimmung mit der Moselkommission und der Donaukommission,

beschließt die Annahme des in der Anlage zu diesem Beschluss enthaltenen allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk,

beauftragt ihren Polizeiausschuss, den allgemeinen Teil dieses Handbuchs bei Bedarf in eigener Zuständigkeit zu aktualisieren,

beauftragt das Sekretariat, die aktuelle Ausgabe des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk zu veröffentlichen.

Das Handbuch in der Anlage tritt am 1. Juni 2018 in Kraft und ersetzt ab diesem Datum die Ausgabe 2014 des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschiffahrtfunk.

Anlage

**DONAUKOMMISSION
MOSELKOMMISSION
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**HANDBUCH
BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK**

Allgemeiner Teil

Ausgabe 2017

Straßburg, Trier und Budapest

HANDBUCH BINNENSCHIFFFAHRTSFUNK

Allgemeiner Teil

INHALTSVERZEICHNIS

Artikel	Seite
Vorwort	5
1. Begriffsbestimmungen	7
1.1 Administrative Ansprechstellen	7
1.2 AIS siehe Inland AIS	7
1.3 Ansprechstellen für die Schiffsidentifikationsdatenbank (ATIS, MMSI)	7
1.4 ATIS	7
1.5 Funkanlage und Sprechfunkanlage	7
1.6 Schiffsfunkstelle	7
1.7 Binnenschifffahrtfunk	7
1.8 Blockkanal	8
1.9 CARING	8
1.10 Committee RAINWAT	8
1.11 Digital Selective Calling (DSC)	8
1.12 Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	9
1.13 Handsprechfunkgerät	9
1.14 Inland AIS (Automatisches Schiffsidentifizierungssystem für die Binnenschifffahrt)	9
1.15 IVS	9
1.16 Kleinfahrzeuge	9
1.17 Funkstelle an Land	10
1.18 MIB	10
1.19 Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)	10
1.20 NIF	10
1.21 Radar	10
1.22 Verkehrsposten oder Revierzentrale	10
1.23 RIS (Binnenschifffahrtsinformationsdienste / River Information Services)	11
1.24 Schleusenfunk	11
1.25 Seefunkdienst	11
1.26 Seefunkstelle	11
1.27 Semi-Duplex-Betrieb (bedingtes Gegensprechen)	11
1.28 Simplex-Betrieb (Wechselsprechen)	11
1.29 Rauschsperrung	11
1.30 Vertragsverwaltungen	11
2. Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtfunk	12
2.1 Tabelle 1: Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtfunk	13
2.2 Tabelle 2: Sonderregelungen	16

2.3	Verkehrskreis Schiff-Schiff	21
2.4	Verkehrskreis Nautische Information	21
2.5	Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde	21
2.6	Verkehrskreis Funkverkehr an Bord	22
3.	Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen	23
3.1	Allgemeines	23
3.2	Zusätzliche Anforderungen an fest eingebaute Sprechfunkanlagen	24
3.2.1	Sendetaste	24
3.2.2	Antennen	24
3.3	Zusätzliche Anforderungen an Handsprechfunkgeräte an Bord	24
3.3.1	Allgemeines	24
3.3.2	Batterien	24
3.3.3	Batterieladeeinrichtungen	25
3.4	Sendeleistungen der Sprechfunkanlagen	25
3.4.1	Ausgangsleistung bei mobilen Sprechfunkanlagen zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen	25
3.4.2	Ausgangsleistung bei Handsprechfunkgeräten zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen	25
3.5	ATIS	25
4.	Abwicklung des Sprechfunkverkehrs	26
4.1	Allgemeines	26
4.1.1	Vorbereitende Maßnahmen	26
4.1.2	Funkdisziplin	26
4.1.3	Sprache	26
4.1.4	Testsendung	27
4.1.5	Anweisungen der Funkstelle an Land	27
4.1.6	Bestätigung von Meldungen	27
4.2	Rangfolge des Sprechfunkverkehrs	27
4.2.1	Notfall	28
4.2.1.1	Einleiten des Notverkehrs	28
4.2.1.2	Bestätigen der Notmeldung	29
4.2.1.3	Funkstille gebieten und eingeschränkter Betrieb während eines Notverkehrs	30
4.2.1.4	Beenden des Notverkehrs	30
4.2.2	Dringlichkeitsfall	31
4.2.3	Sicherheitsmeldung	31
4.2.4	Routinegespräch	32
5.	Buchstabiertafel, Gesprächsbeispiele	33
5.1	Notverkehr	34
5.2	Dringlichkeitsverkehr	39
5.3	Sicherheitsmeldung	40
5.4	Routinegespräch	41
6.	Fernmeldegeheimnis	45
7.	Website der Regionalen Vereinbarung „RAINWAT“	45

VORWORT

Das Handbuch Binnenschifffahrtfunk wird auf der Grundlage der EntschlieÙung Nr. 1 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk (Bukarest 2012), die zur Zeit von 17 Vertragsverwaltungen (Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Kroatien, Frankreich, Ungarn, Luxemburg, Moldawien, Montenegro, Niederlande, Rumänien, Polen, Serbien, Slowakei, Schweiz, Tschechische Republik) unterzeichnet worden ist, gemeinsam von den Sekretariaten der Donaukommission, der Moselkommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt herausgegeben.

Das Handbuch Binnenschifffahrtfunk gliedert sich in einen

Allgemeinen Teil,

der Angaben und Hinweise enthält, die auf sämtlichen BinnenschifffahrtsstraÙen der genannten Vertragsstaaten von Bedeutung sind, wie

- Begriffsbestimmungen;
- Beschreibung und Betrieb der Verkehrskreise;
- Abwicklung des Binnenschifffahrtfunks, auch in Notfällen;
- Gesprächsbeispiele und Buchstabiertafeln;
- Teilnahme an anderen Funkdiensten und Meldepflicht

sowie in

Regionale Teile,

in denen für einen jeweils bestimmten Bereich von BinnenschifffahrtsstraÙen der genannten Vertragsstaaten zusammengestellt sind

- die Angaben über die Funkausrüstungs- und Benutzungspflicht;
- eine tabellarische sowie kartografische Übersicht der Funkstellen an Land;
- ein Verzeichnis der Dienststellen, die ständig besetzt sind sowie
- gegebenenfalls die empfohlenen Redewendungen für die Fahrt in den jeweils am meisten benutzten Sprachen.

Der **Allgemeine Teil** und der **Regionale Teil** des Handbuchs Binnenschifffahrtfunk müssen sich ständig in der aktuellen Version an Bord von Schiffen befinden, wenn eine Funkausrüstung vorhanden ist. Der jeweils mitzuführende Regionale Teil muss die Bereiche der BinnenschifffahrtsstraÙen umfassen, in denen sich das Schiff gerade befindet und die es auf seiner weiteren Reise befahren wird.

Grundlage des Handbuchs sind internationale und nationale Bestimmungen, insbesondere

- die von der Internationalen Fernmeldeunion herausgegebene Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) (Englisch: Radio Regulations) und
- die Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk, Bukarest, die am 18. April 2012 in Kraft getreten ist.

Die Regionalen Teile des Handbuches werden bei Bedarf aktualisiert.

Wir hoffen, mit der erneuten Überarbeitung des Handbuches der Schifffahrt wieder eine praktische und brauchbare Hilfe für den Funkverkehr auf Binnenschifffahrtsstraßen bereitzustellen, sind für Anregungen stets dankbar und wünschen den Benutzern „Allzeit gute Fahrt“.

Budapest

Trier

Straßburg

Sekretariat der
Donaukommission

Sekretariat der
Moselkommission

Sekretariat der
Zentralkommission
für die Rheinschifffahrt

1. Begriffsbestimmungen

1.1 Administrative Ansprechstellen

Von den Vertragsverwaltungen bestimmte Personen, die für die Beantwortung aller Fragen zum Binnenschifffahrtfunk zuständig sind.

1.2 AIS siehe Inland AIS

1.3 Ansprechstellen für die Schiffsidentifikationsdatenbank (ATIS, MMSI)

Von den Vertragsverwaltungen bestimmte zuständige Personen für die Beantwortung aller Fragen zur Identifikation der Schiffe in ihrer Zuständigkeit.

1.4 ATIS

Automatic Transmitter Identification System

ATIS ist ein System für die automatische Identifizierung von Schiffsfunksendern nach Anhang B der europäischen Norm ETSI EN 300 698-1.

Der ATIS-Code wird nach Loslassen der Sendetaste automatisch ausgesendet. Pro Schiff gibt es nur einen ATIS-Code.

1.5 Funkanlage und Sprechfunkanlage

Funkanlage im Sinne dieses Handbuchs ist die elektrische Einrichtung, die in dem für die Funkkommunikation zugewiesenen Funkfrequenzspektrum durch Ausstrahlung und/oder Empfang von Funkwellen kommunizieren kann.

Eine **Sprechfunkanlage** ist eine Funkanlage für die Übertragung von gesprochener Sprache.

1.6 Schiffsfunkstelle

Eine **Schiffsfunkstelle** ist eine Funkstelle des Binnenschifffahrtsfunks, die sich an Bord eines Schiffes befindet, das nicht ständig festgemacht ist.

Eine **Schiffsfunkstelle** kann aus einer oder mehreren Funkanlagen (z.B. Inland AIS Gerät, Sprechfunkanlagen) bestehen.

1.7 Binnenschifffahrtfunk

Der Binnenschifffahrtfunk ermöglicht die Herstellung von Funkverbindungen für bestimmte Zwecke auf vereinbarten Kanälen und nach einem vereinbarten Betriebsverfahren (Verkehrskreise) unter Verwendung von ATIS.

Verkehrskreise im Binnenschifffahrtfunk:

- Schiff-Schiff,
Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen.
- Nautische Information,
Funkverbindungen zwischen den Schiffsfunkstellen und den Funkstellen der Behörden, die für die Betriebsdienste auf Binnenschifffahrtsstraßen zuständig sind. Die Funkstellen der genannten Behörden können entweder Funkstellen an Land oder mobile Funkstellen sein.
- Schiff-Hafenbehörde,
Funkverbindungen zwischen den Schiffsfunkstellen und den Funkstellen der Behörden, die für die Betriebsdienste in Binnenhäfen zuständig sind. Die Funkstellen der genannten Behörden sollen vorzugsweise feste Funkstellen an Land sein.
- Funkverkehr an Bord,
Interne Funkverbindungen an Bord eines Schiffes oder Funkverbindungen innerhalb einer Gruppe von Fahrzeugen, die geschleppt oder geschoben werden, sowie bei Anweisungen für das Arbeiten mit Seil und Ankern und für das Ankern.

1.8 Blockkanal

Sprechfunkkanal von Verkehrsposten und Schiffen für die Übermittlung von Nachrichten über den Schutz von Personen und die Sicherheit der Schifffahrt. Wird in den Niederlanden und Belgien benutzt.

Dieser Blockkanal gilt innerhalb eines bestimmten Gebietes gleichzeitig für die Verkehrskreise Schiff-Schiff (z.B. Kursabsprachen) und auf dem Verkehrskreis Nautische Information.

1.9 CARING

Centre d'**A**lerte **R**hénan et d'**I**nformations **N**autiques de **G**ambsheim.
Bezeichnung der französischen Notruf- und Informationszentrale in Gambsheim.

1.10 Committee RAINWAT

Das „Committee RAINWAT“ ist zur Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung der Regionalen Vereinbarung eingesetzt.

1.11 Digital Selective Calling (DSC)

Ein von der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization - IMO) als internationale Norm festgelegtes halbautomatisches Verfahren zum Aufbau von MF-, HF- und UKW-Funkrufen im Seeverkehr.

Es gehört zum terrestrischen Bestandteil des Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS). Seine Verwendung ist im Binnenschifffahrtfunk nicht zulässig.

1.12 Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

Das GMDSS ist das weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem. Es ist eine Zusammenfassung von technischen Einrichtungen, Dienststellen und Regeln zur weltweiten Hilfe bei Seenotfällen und zur Sicherung der Seeschifffahrt. Die IMO hat das GMDSS im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens (Internationales Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) eingerichtet.

1.13 Handsprechfunkgerät

Eine tragbare Sprechfunkanlage, einschließlich Antenne und Stromversorgung.

Handsprechfunkgeräte weisen eine beschränkte Batteriekapazität und geringe Reichweite auf.

1.14 Inland AIS (Automatisches Schiffsidentifizierungssystem für die Binnenschifffahrt)

Ein Kommunikationssystem für den Austausch von Navigationsdaten, das auf einem Protokoll basiert, welches das UKW-Seefunkband benutzt.

Das Inland AIS beruht auf dem maritimen AIS-Standard.

Binnenschifffahrtswarnungsdienste (RIS) verwenden Inland AIS.

Inland AIS ermöglicht die Einrichtung von Systemen zur Verfolgung und Ortung von Schiffen zu bestimmten Zwecken unter Verwendung vereinbarter Kanäle und eines vereinbarten Betriebsverfahrens.

AIS ist also ein automatisches Schiffsidentifikationssystem, mit dessen Hilfe sich Schiffe sofort über Identität, aktuelle Fahrdaten und Manöver anderer Schiffe informieren können, die dieses System ebenfalls installiert haben. AIS ermöglicht die Überwachung des Verkehrsgeschehens, indem Verkehrszentralen ihre Informationen über AIS-Landstationen erhalten. AIS dient der Kollisionsverhütung zwischen Schiffen.

Klasse A ist für ausrüstungspflichtige Schiffe vorgeschrieben, kann aber von allen Fahrzeugen verwendet werden. Der Sender passt die Wiederholrfrequenz der Aussendung der Fahrtgeschwindigkeit und der Manöversituation an.

Klasse B (eingeschränkte Funktionalität) kann von allen nicht ausrüstungspflichtigen Schiffen, z.B. im Freizeitbereich, verwendet werden. Klasse B sendet gegenüber Klasse A nachrangig und in größeren Zeitabständen.

1.15 IVS

Informative Verwerkend System.

Bezeichnung des niederländischen und belgischen Melde- und Informationssystems in der Binnenschifffahrt.

1.16 Kleinfahrzeuge

Schiffe mit einer Gesamtlänge von weniger als 20 m und nicht mehr als 12 Fahrgästen im Sinne der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung („Code Européen des Voies de Navigation Intérieure“, CEVNI).

1.17 Funkstelle an Land

Funkstelle des mobilen Funkdienstes, die nicht dazu bestimmt ist, während der Bewegung betrieben zu werden.

1.18 MIB

Melde- und **I**nformationssystem in der **B**innenschifffahrt.

Deutsches, französisches und schweizerisches Melde- und Informationssystem in der Binnenschifffahrt.

1.19 Rufnummer des mobilen Seefunkdienstes - Maritime Mobile Service Identity (MMSI)

Eine neunstellige, eindeutige Identifikationsnummer, welche die Verwaltungen ihren See- und Schiffsfunkstellen zuteilen. Die ersten drei Ziffern stellen die **M**aritime **I**dentification **D**igit (MID) dar, welche die jeweilige Verwaltung identifiziert.

Die MMSI ist für die Verwendung von Inland AIS zwingend vorgeschrieben.

Bei Schiffen, die sich vorübergehend auf Binnengewässern befinden, für welche die Bestimmungen der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk gelten, wird zur Bildung des individuellen ATIS-Codes eine MMSI benötigt. Die Benutzung von ATIS ist ebenfalls zwingend vorgeschrieben. Schiffseigner sind verantwortlich für die Ausrüstung ihrer Schiffe mit ATIS-fähigen Funkanlagen und gültigen ATIS-Codes. Für die oben genannten Schiffe ist der ATIS-Code aus der MMSI durch Voranstellen der Ziffer '9' zu bilden (Beispiel: Für MMSI 220278025 ergibt sich der ATIS-Code 9220278025).

1.20 NIF

Nautischer **I**nformationfunk, der die Aufgaben des Schleusenfunks, der Revierzentralen, der Verkehrsposten und der Blockkanäle umfasst.

1.21 Radar

Ein Funkortungssystem, das auf dem Vergleich von Bezugssignalen mit Funksignalen, die vom zu bestimmenden Ort reflektiert oder zurückgesendet werden, beruht.

Auf Binnenschifffahrtstraßen verwendetes Radar gehört zum Navigationsfunkdienst und ist für das Wohl der Schiffe und deren sicheren Betrieb vorgesehen.

1.22 Verkehrsposten oder Revierzentrale

Zentrale, die u.a. Meldungen aus der Schifffahrt entgegennimmt (z.B. Notmeldungen) und die Schifffahrt über den Zustand der Wasserstraße informiert.

Der Schiffsverkehr kann von den Revierzentralen auch gelenkt werden.

1.23 RIS (Binnenschifffahrtsinformationsdienste / River Information Services)

RIS sind die harmonisierten Informationsdienste zur Unterstützung des Verkehrs- und Transportmanagements in der Binnenschifffahrt. RIS umfassen Dienste wie Fahrwasser- und Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung, Informationen für das Transportmanagement, Statistik und Zolldienste sowie Wasserstraßenabgaben und Hafengebühren.

1.24 Schleusenfunk

Betrieb eines Funkkanals im Verkehrskreis Nautische Information zur Regelung des Schiffsverkehrs im Schleusenbereich.

1.25 Seefunkdienst

Mobiler Funkdienst zwischen Küstenfunkstelle(n) und Seefunkstelle(n) oder zwischen Seefunkstellen.

1.26 Seefunkstelle

Eine Seefunkstelle ist eine mobile Funkstelle des mobilen Seefunkdienstes an Bord eines nicht dauernd verankerten Fahrzeuges.

Bei einer Seefunkstelle sind eine oder mehrere Seefunkanlagen vorhanden. Das Betreiben von Seefunkanlagen auf Binnenschifffahrtstraßen ist verboten.

Die Kombianlagen bieten die Möglichkeit entweder als Seefunkanlage oder als Binnenschifffahrtfunkanlage verwendet zu werden.

1.27 Semi-Duplex-Betrieb (bedingtes Gegensprechen)

Betriebsart mit Wechselsprechen auf einem Duplexkanal, Senden und Empfangen auf zwei unterschiedlichen Frequenzen. Die Übertragung ist nur abwechselnd in beide Richtungen der Funkverbindung z.B. durch Handumschaltung möglich. Schiffsfunkstellen untereinander können sich nicht hören, außer es wird eine Relaisfunkstelle benutzt.

1.28 Simplex-Betrieb (Wechselsprechen)

Betriebsart mit Wechselsprechen auf einer Frequenz. Die Übertragung ist nur abwechselnd in beide Richtungen der Funkverbindung z.B. durch Handumschaltung möglich. Während der Aussendung der eigenen Schiffsfunkstelle ist der Empfang einer anderen Funkstelle nicht möglich. Senden und empfangen auf einer Frequenz.

1.29 Rauschsperr

Die Rauschsperr („squelch“ in englischer Sprache) schaltet den Lautsprecher ein, sobald ein Empfangssignal einen bestimmten einstellbaren Pegel überschreitet.

1.30 Vertragsverwaltungen

Vertragsverwaltungen sind jene Verwaltungen der Länder, welche die Regionale Vereinbarung unterzeichnet haben.

2. Tabellen der Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtfunk

Die im Binnenschifffahrtfunk zu benutzenden Kanäle und Frequenzen sind den zutreffenden Bestimmungen der VO Funk (Anhang 18) entnommen. Die Kanäle, die Sendefrequenzen, die äquivalente Strahlungsleistung (ERP) oder die Ausgangsleistung (OP) der Funkanlagen und die Verkehrskreise sind im Anhang 2 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk aufgeführt. Dieser Anhang 2 ist nachstehend wiedergegeben.

Tabelle 1 enthält Angaben zur UKW-Kanal-Nutzung durch die Vertragsverwaltungen im Binnenschifffahrtfunk entsprechend der Kanalzuordnung von Anhang 18 der VO Funk.

Die Spalten 1 bis 3 geben die in Anhang 18 der VO Funk definierte Kanalzuordnung wieder.

Die Spalten 4 bis 6 geben die Verkehrskreise für die Nutzung der Kanäle wieder.

Die Spalten 7 bis 23 enthalten Angaben zur jeweiligen Nutzung der Kanäle durch die Vertragsverwaltungen (Ländernamen entsprechend ITU-Kodifizierung – ITU = Internationale Fernmeldeunion¹).

Y = Kanal ist von der Vertragsverwaltung in ihrem Zuständigkeitsbereich für die Nutzung im Binnenschifffahrtfunk vorgesehen.

N = Kanal ist von der Vertragsverwaltung in ihrem Zuständigkeitsbereich nicht für die Nutzung im Binnenschifffahrtfunk vorgesehen.

Y! = in diesem Land gelten Sondervorschriften (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2 enthält die jeweiligen Frequenzen und deren zugehörige Sonderregelungen.

1 Die ITU-Kodifizierung weicht von der Kodifizierung, die in bestimmten Polizeiverordnungen wie zum Beispiel der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung verwendet wird, ab.

2.1 Tabelle 1: Kanäle, Sendefrequenzen und Verkehrskreise für den Binnenschifffahrtsfunk

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunkstelle	von der Funkstelle an Land				U	E	U	Z			N	O	R	U	D	N	X	A	E	O	O
60	156,025	160,625			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
1	156,050	160,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
61	156,075	160,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
2	156,100	160,700			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
62	156,125	160,725			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
3	156,150	160,750			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
63	156,175	160,775			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
4	156,200	160,800			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
64	156,225	160,825			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
5	156,250	160,850			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
65	156,275	160,875			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
6	156,300	156,300	X			N	Y	N	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
66	156,325	160,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
7	156,350	160,950			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
67	156,375	156,375			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y!	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
8	156,400	156,400	X			Y	Y	N	Y!	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
68	156,425	156,425			X	N	Y	N	N	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
9	156,450	156,450			X	N	Y	N	Y	Y!	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
69	156,475	156,475			X	N	Y	N	Y	Y	Y!	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunkstelle	von der Funkstelle an Land				U	E	U	Z			N	O	R	D	N	O	A	E	L	O	R
10	156,500	156,500	X			Y	Y!	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
70	156,525	156,525				N	N	N	N	Y	N	N	Y!	N	N	N		N	Y	N	N	N
11	156,550	156,550		X		Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
71	156,575	156,575		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
12	156,600	156,600		X		Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
72	156,625	156,625	X			Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y!	Y	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
13	156,650	156,650	X			Y!	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	Y
73	156,675	156,675			X	Y	Y!	Y	N	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y!	Y!	N
14	156,700	156,700		X		Y	Y		Y!	Y	Y		Y		Y			Y	Y	Y	Y	N
74	156,725	156,725		X		N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
15	156,750	156,750				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
75	156,775	156,775		X		N	Y	Y	N	Y	Y!	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
16	156,800	156,800				N	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	N	Y		Y	Y	Y!	N	N
76	156,825	156,825			X	N	Y	Y	N	Y	N	N	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
17	156,850	156,850				Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
77	156,875	156,875	X			Y	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y
18	156,900	161,500			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
78	156,925	161,525			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
19	156,950	161,550			X	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
79	156,975	161,575			X	N	Y!	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	Y
20	157,000	161,600			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N

Kanalzuordnung aus VO Funk, Anhang 18			Verkehrskreis			Benutzung durch die Vertragsverwaltungen																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Schiff zu Schiff	Schiff zu Hafen	Nav. Info	A	B	B	C	D	F	H	H	H	L	M	M	P	R	S	S	S
	von der Schiffsfunkstelle	von der Funkstelle an Land				U	E	U	Z			N	O	R	D	N	O	A	E	L	O	R
80	157,025	161,625			X	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
21	157,050	161,650			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
81	157,075	161,675			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
22	157,100	161,700			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	Y
82	157,125	161,725			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
23	157,150	161,750			X	Y	Y!	Y	N	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
83	157,175	161,775			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
24	157,200	161,800			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
84	157,225	161,825			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
25	157,250	161,850			X	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
85	157,275	161,875			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
26	157,300	161,900			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
86	157,325	161,925			X	N	Y	N	N	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	N	N
27	157,350	161,950			X	Y	Y	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
87	157,375	157,375			X	N	Y	N	Y	Y	Y	N	Y	N	Y	N		Y	Y	N	Y	N
28	157,400	162,000			X	Y	Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	Y	Y		Y	Y	Y	Y	N
88	157,425	157,425			X	N	Y	N	Y	Y	N	N	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	N
AIS 1	161,975	161,975				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!
AIS 2	162,025	162,025				Y	Y	Y	Y	Y!	Y	Y	Y	N	Y	N		Y	Y	Y	Y	Y!

2.2 Tabelle 2: Sonderregelungen

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Staat	Sonderregelungen
	Schiff	Land		
60	156,025	160,625		
01	156,050	160,650		
61	156,075	160,675		
02	156,100	160,700		
62	156,125	160,725		
03	156,150	160,750		
63	156,175	160,775		
04	156,200	160,800		
64	156,225	160,825		
05	156,250	160,850		
65	156,275	160,875		
06	156,300	156,300	D, SUI	Dieser Kanal darf nicht von Rheinkilometer 150 bis 350 benutzt werden.
66	156,325	160,925		
07	156,350	160,950		
67	156,375	156,375	HOL	Dieser Kanal wird für Binnenschifffahrtfunk vor Ort bei Sicherheitsmaßnahmen in der Nordsee, dem IJsselmeer, der Waddenzee und der Ooster- und der Westerschelde benutzt.
08	156,400	156,400	CZE	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Nautische Information benutzt.
68	156,425	156,425		
09	156,450	156,450	-	Dieser Kanal kann auch beim Lotsen, Ankern, Schleppen und bei anderen Vorgängen in der Schifffahrt benutzt werden.
			D, SUI	Dieser Kanal darf nicht von Rheinkilometer 150 bis 350 benutzt werden.
69	156,475	156,475	F	Dieser Kanal darf nicht innerhalb einer Entfernung von 40 km von der Küste oder Flussmündungen verwendet werden.
10	156,500	156,500	-	Dieser Kanal ist der erste Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Schiff, es sei denn, die zuständige Behörde hat einen anderen Kanal festgelegt.
			BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Staat	Sonderregelungen
	Schiff	Land		
70	156,525	156,525	-	DSC ist im Binnenschifffahrtfunk nicht zulässig.
			-	Auf Wasserstraßen, die als See- und Binnenwasserstraße definiert sind, ist die Verwendung von DSC erlaubt. Die Verwendungsgebiete werden durch nationale Bestimmungen festgelegt und im Regionalen Teil des Handbuchs veröffentlicht.
			HOL	Auf den großen niederländischen Binnenschifffahrtsstraßen (die Waddenzee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde), die in der Verantwortlichkeit der niederländischen Küstenwachen liegen, gilt: DSC ist auf diesen Schifffahrtsstraßen auf freiwilliger Grundlage erlaubt.
11	156,550	156,550		
71	156,575	156,575	F	Dieser Kanal darf nicht innerhalb einer Entfernung von 40 km von der Küste oder Flussmündungen verwendet werden.
12	156,600	156,600		
72	156,625	156,625	-	Dieser Kanal kann für Nachrichtenverbindungen sozialer Art verwendet werden.
			CZE	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
			HOL	Dieser Kanal wird für Rettungsaktionen und beim Schleppen verwendet und kann auch für Verbindungen sozialer Art verwendet werden.
13	156,650	156,650	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
73	156,675	156,675	AUT, BUL, HRV, HNG, MDA, ROU, SRB, SVK	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Staat	Sonderregelungen
	Schiff	Land		
			HOL	Dieser Kanal wird von der niederländischen Küstenwache für Binnenschifffahrtfunk während Ölbekämpfungsmaßnahmen in der Nordsee und für Sicherheitsmeldungen für die Nordsee, die Waddenzee, das IJsselmeer und die Ooster- und die Westerschelde verwendet.
			BEL	Dieser Kanal wird für Binnenschifffahrtfunk während Ölbekämpfungsmaßnahmen in der Nordsee verwendet.
14	156,700	156,700	-	Nach Zustimmung der zuständigen Behörde darf dieser Kanal nur bei besonderen Gelegenheiten vorübergehend verwendet werden.
			CZE	Dieser Kanal wird für den Verkehrskreis Nautische Information benutzt.
74	156,725	156,725		
15	156,750	156,750	-	Die Benutzung dieses Kanals ist nur für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord gestattet, außer auf Kleinfahrzeugen (kleiner als 20 m) im Sinne der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI).
75	156,775	156,775	-	Dieser Kanal wird für den Satelliten-Empfang eines automatischen Schiffsidentifizierungs- und -überwachungssystems (AIS) verwendet, das weltweit auf See eingesetzt werden kann.
			F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
16	156,800	156,800	-	Dieser Kanal darf nur für Not- und Sicherheitsverkehr sowie Anrufe auf Wasserstraßen verwendet werden, die sowohl als See- und Binnenwasserstraße definiert sind.
			HNG, SRB	Dieser Kanal darf nur für Not-, Sicherheits- und Anrufverkehr verwendet werden.
			BUL, HRV, ROU, MDA	Dieser Kanal wird als erster Kanal für den Verkehrskreis Schiff-Schiff als Anrufkanal anstelle von Kanal 10 verwendet.
76	156,825	156,825	-	Dieser Kanal kann auch beim Lotsen, Ankern, Schleppen und bei anderen Vorgängen in der Schifffahrt benutzt werden.
				Die Ausgangsleistung muss automatisch auf einen Wert zwischen 0,5 W und 1 W reduziert werden.

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Staat	Sonderregelungen
	Schiff	Land		
				Dieser Kanal wird für den Satelliten-Empfang eines automatischen Schiffsidentifizierungs- und -überwachungssystems (AIS) verwendet, das weltweit auf See eingesetzt werden kann.
17	156,850	156,850	-	Die Benutzung dieses Kanals ist nur für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord gestattet, außer auf Kleinfahrzeugen (kleiner als 20 m) im Sinne der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI).
77	156,875	156,875	-	Dieser Kanal kann für Nachrichtenverbindungen sozialer Art verwendet werden.
18	156,900	161,500	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
78	156,925	161,525		
19	156,950	161,550		
79	156,975	161,575	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
20	157,000	161,600	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
80	157,025	161,625	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
21	157,050	161,650		
81	157,075	161,675		
22	157,100	161,700	BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch für den Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde verwendet.
82	157,125	161,725	BEL, HOL	Dieser Kanal kann für die Übermittlung von Nachrichten über die Versorgung und Verproviantierung benutzt werden. Die Ausgangsleistung muss manuell auf einen Wert zwischen 0,5 W und 1 W reduziert werden.
23	157,150	161,750	F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
			BEL	Dieser Kanal wird an verschiedenen Stellen auch als Schiff-Hafenbehörde- Kanal oder „Hafenkanal“ verwendet.
83	157,175	161,775		
24	157,200	161,800		
84	157,225	161,825		

Kanal	Sendefrequenzen (MHz)		Staat	Sonderregelungen
	Schiff	Land		
25	157,250	161,850		
85	157,275	161,875		
26	157,300	161,900	F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
86	157,325	161,925		
27	157,350	161,950		
87	157,375	157,375	-	Dieser Kanal kann auch beim Lotsen, Ankern, Schleppen und bei anderen Vorgängen in der Schifffahrt benutzt werden.
28	157,400	162,000	F	Die Verwendung dieses Kanals ist reserviert für Behörden der Binnenwasserstraßen zum Zwecke des Betriebs und der Unterhaltung der Wasserstraßen.
88	157,425	157,425	-	Nach Zustimmung der zuständigen Behörde darf dieser Kanal nur bei besonderen Gelegenheiten vorübergehend verwendet werden.
AIS 1	161,975	161,975	-	Dieser Kanal wird für ein automatisches Schiffsidentifizierungs- und überwachungssystem (AIS) verwendet, das weltweit auf See und auf Binnenschifffahrtsstraßen eingesetzt werden kann.
			D, SUI	Von Rheinkilometer 174 bis 350 darf keine Landfunkstelle an einem exponierten Ort installiert werden. Koordinierung mit der Schweiz gemäß dem in der HCM-Vereinbarung beschriebenen Verfahren ist erforderlich.
AIS 2	162,025	162,025	-	Dieser Kanal wird für ein automatisches Schiffsidentifizierungs- und -überwachungssystem (AIS) verwendet, das weltweit auf See und auf Binnenschifffahrtsstraßen eingesetzt werden kann.
			D, SUI	Von Rheinkilometer 174 bis 350 darf keine Landfunkstelle an einem exponierten Ort installiert werden. Koordinierung mit der Schweiz gemäß dem in der der HCM-Vereinbarung beschriebenen Verfahren ist erforderlich.

2.3 Verkehrskreis Schiff-Schiff

Aufgabe:	Herstellen von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen z. B. für Kursabsprachen.
Betriebsart:	Simplex; automatische Leistungsreduzierung (siehe 3.4.1 a).
Inhalt der Nachrichten:	Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.
Besonderheit:	Nachrichten sozialer Art sind nur auf den Kanälen 77 und 72 zulässig. Diese Kanäle dürfen nicht in allen Ländern verwendet werden, siehe Tabellen 1 und 2.

2.4 Verkehrskreis Nautische Information

Aufgabe:	Herstellung von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land der Behörden, denen der Betrieb auf den Wasserstraßen obliegt, z. B. Austausch von Nachrichten über den Zustand der Wasserstraßen, Verkehrsberatung und Verkehrslenkung.
Betriebsart:	Semi-Duplex; Simplex Kanäle 73 und 76.
Inhalt der Nachrichten:	Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.
Besonderheit:	Keine.

2.5 Verkehrskreis Schiff-Hafenbehörde

Aufgabe:	Herstellung von Funkverbindungen zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land von Hafenbehörden, z. B. für die Zuweisung von Liegeplätzen, Fahrt in Häfen.
Betriebsart:	Simplex; automatische Leistungsreduzierung (siehe 3.4.1 a).
Inhalt der Nachrichten:	Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.
Besonderheit:	Keine.

2.6 Verkehrskreis Funkverkehr an Bord

Aufgabe:	Herstellung von Funkverbindungen an Bord von Fahrzeugen und Verbänden.
Betriebsart:	Simplex; automatische Leistungsreduzierung (siehe 3.4.1 a).
Inhalt der Nachrichten:	Es dürfen nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen.
Besonderheit:	Einsatz von Handsprechfunkgeräten ist nur auf den Kanälen 15 und 17 zulässig (siehe 3.3.1).

3. Betriebliche und technische Anforderungen an die Funkanlagen

3.1 Allgemeines

- a) Die im Binnenschifffahrtfunk betriebene Schiffsfunkstelle kann entweder aus getrennten Sprechfunkanlagen für jeden einzelnen Verkehrskreis oder aus Sprechfunkanlagen für mehrere dieser Verkehrskreise bestehen.
- b) Zusätzlich kann die Schiffsfunkstelle in der Binnenschifffahrt mit Radar und/oder Inland AIS-Transponder ausgestattet sein.
- c) Ein Schiff, das mit einer fest eingebauten Sprechfunkanlage nach den Bestimmungen der regionalen Vereinbarung ausgerüstet und deren Betrieb genehmigt ist, darf außerdem Handsprechfunkgeräte für den Verkehrskreis Funkverkehr an Bord verwenden.
- d) Wenn eine Schiffsfunkstelle an mehreren Verkehrskreisen teilnimmt, muss bei verpflichteter ständiger Hörbereitschaft der gleichzeitige Empfang auf allen tatsächlich benutzten Kanälen sichergestellt werden.
- e) Die zeitlich abwechselnde Hörbereitschaft auf zwei Kanälen (Dual Watch) ist nicht zulässig.
- f) DSC darf im Binnenschifffahrtfunk nicht benutzt werden.
- g) Die im Binnenschifffahrtfunk auf den in der Tabelle 1 genannten Kanälen betriebenen Sprechfunkanlagen müssen den folgenden Normen entsprechen oder für Länder die der EU-Richtlinie 1999/5/EG nachgekommen sind, mindestens dieser Richtlinie entsprechen²:
 - EN 300 698-1 hinsichtlich fest eingebauter UKW-Funkanlagen,
 - EN 301 178 hinsichtlich UKW-Handsprechfunkgeräte.

Zusätzlich müssen die Sprechfunkanlagen den entsprechenden Teilen der Norm EN 60945 („Navigations- und Funkkommunikationsgeräte und -systeme für die Seeschifffahrt — Allgemeine Anforderungen — Prüfverfahren und geforderte Prüfergebnisse“) genügen.

- h) Um Untersuchungen von Havarien, welche die Sicherheit der Schifffahrt beeinflussen können, zu erleichtern, wäre es zu begrüßen, wenn Geräte zur Aufzeichnung des Sprechfunkverkehrs eingesetzt würden.
Zu Dokumentationszwecken kann an Funkstellen an Land eine Aufzeichnung der Gespräche erfolgen.
- i) Zusätzlich zu den vorstehenden Bestimmungen steht es den Verwaltungen, die dies wünschen, frei, innerhalb der Landesgrenzen die Verwendung von Handsprechfunkgeräten zu Sicherheitszwecken für die Verkehrskreise Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde an Bord von Kleinfahrzeugen auf Binnenschifffahrtsstraßen zu gestatten. Verwaltungen, welche die Verwendung solcher Funkgeräte gestatten, sollen hierauf im Regionalen Teil im Anhang des Handbuchs für den Binnenschifffahrtfunk hinweisen.

Verwaltungen, die diese Art der Nutzung gestatten, wird empfohlen, bei ihren Überlegungen die folgenden Aspekte gebührend zu berücksichtigen:

- das Handsprechfunkgerät muss einem Schiff zugeordnet sein und darf nur an Bord dieses Schiffes benutzt werden;
- das Handsprechfunkgerät muss auf der Genehmigung aufgeführt sein;
- die bedienende Person muss Inhaber eines entsprechenden Funkzeugnisses sein.

² Es wird angenommen, dass Anlagen, die diesen Normen entsprechen, den Anforderungen der Richtlinie 1999/5/EG genügen. Die Normen EN 300 698 und EN 301 178 sind harmonisierte Normen, welche die grundlegenden Anforderungen des Artikels 3.2 der EU-Richtlinie 1999/5/EG erfüllen.

3.2 Zusätzliche Anforderungen an fest eingebaute Sprechfunkanlagen

3.2.1 Sendetaste

Zum Einschalten des Sendebetriebs ist eine gefederte, nichtsperrende Sendetaste zu betätigen. Dabei kann es sich um einen hand- oder fußbetätigten Schalter handeln.

3.2.2 Antennen

Die Antennen müssen in der Horizontalebene ein Rundstrahlendiagramm aufweisen.

Antennen mit einem Gewinn $> 1,5$ dB und < -3 dB, bezogen auf einen $\lambda/2$ -Dipol, sind nicht zugelassen.

Die Antennen müssen frei stehen, d.h. sie sollten in einer Entfernung von mindestens 4 m von allen größeren Metallkörpern, die sie an Höhe überragen, errichtet werden. Der höchste Punkt der Antennen soll nicht mehr als 12 m über der Einsenkungsmarke liegen. Beim Passieren von Brücken soll die Höhe der Antenne so reduziert werden, dass die Polarisierung nicht geändert wird.

Hinweis: Eine in der Höhe reduzierte oder gekippte Antenne kann die Funkreichweite verringern.

Durch geeignete Maßnahmen muss eine ausreichende Entkopplung zwischen den Antennen der verschiedenen Sprechfunkanlagen sichergestellt werden.

3.3 Zusätzliche Anforderungen an Handsprechfunkgeräte an Bord

3.3.1 Allgemeines

Die Verwendung von Handsprechfunkgeräten ist auf die Kanäle 15 und/oder 17 beschränkt, es sei denn, nationale Verwaltungen haben deren Verwendung als eigenständige oder zusätzliche Anlagen auf Kleinfahrzeugen für alle Verkehrskreise innerhalb ihrer Landesgrenzen nach Nummer 3.1 Buchstabe i gestattet.

3.3.2 Batterien

Die Batterien können ein fester Bestandteil der Sprechfunkanlage sein.

Es können Primär- und/oder Sekundärbatterien verwendet werden.

Ist die Anlage mit Sekundärbatterien ausgestattet, dann muss vom Hersteller ein geeignetes Batterieladegerät empfohlen werden.

3.3.3 Batterieladeeinrichtungen

Für Batterieladeeinrichtungen, die speziell für das Laden der Batterien der Sprechfunkanlage vorgesehen sind, gelten die Vorschriften über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMV) in den entsprechenden Teilen der Norm EN 60945 oder für Länder, die der Richtlinie 2004/108/EG nachgekommen sind, in dieser Richtlinie.

3.4 Sendeleistungen der Sprechfunkanlagen

3.4.1 Ausgangsleistung bei mobilen Sprechfunkanlagen zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen

Bei mobilen Sprechfunkanlagen muss die Ausgangsleistung auf einen Wert zwischen 0,5 W und 25 W eingestellt sein. Es gelten folgende Ausnahmen:

- a) in den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Schiff-Hafenbehörde und Funkverkehr an Bord wird die Ausgangsleistung bei Schaltung auf einen dieser Kanäle automatisch auf einen Wert zwischen 0,5 W und 1 W begrenzt;
- b) im Verkehrskreis Nautische Information kann von den Verwaltungen ein Betrieb mit einer reduzierten Ausgangsleistung zwischen 0,5 W und 1 W für Schiffe in ihrem Hoheitsgebiet gefordert werden;
- c) bei den AIS-Kanälen darf die Ausgangsleistung 12,5 W nicht übersteigen.

3.4.2 Ausgangsleistung bei Handsprechfunkgeräten zur Verwendung auf Binnenschifffahrtsstraßen

Bei Handsprechfunkgeräten muss die Ausgangsleistung auf einen Wert zwischen 0,5 W und 6 W eingestellt sein; es gelten aber folgende Ausnahmen:

- a) in den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Schiff-Hafenbehörde und Funkverkehr an Bord wird die Ausgangsleistung bei Schaltung auf einen dieser Kanäle automatisch auf einen Wert zwischen 0,5 W und 1 W begrenzt;
- b) im Verkehrskreis Nautische Information kann von den Verwaltungen ein Betrieb mit einer reduzierten Ausgangsleistung zwischen 0,5 W und 1 W für Schiffe in ihrem Hoheitsgebiet gefordert werden.

3.5 ATIS

Alle Sprechfunkanlagen und Handsprechfunkgeräte an Bord müssen mit einer Codiereinrichtung für die Aussendung des ATIS-Signals ausgerüstet sein.

Die Aussendung erfolgt auf allen geschalteten Kanälen nach Loslassen der Sendetaste automatisch.

Die Verwaltungen können Sprechfunkanlagen für Funkstellen zulassen, bei denen der Empfang des ATIS-Signals im Lautsprecher oder Handapparat durch geeignete technische Maßnahmen unterdrückt werden kann.

4. Abwicklung des Sprechfunkverkehrs

4.1 Allgemeines

Für die Verkehrsabwicklung im Binnenschifffahrtfunk gelten die Regeln der VO Funk.

Es dürfen grundsätzlich nur solche Nachrichten übermittelt werden, die sich ausschließlich auf den Schutz von Personen oder auf die Fahrt oder auf die Sicherheit von Schiffen beziehen. Für Funkverbindungen privater Art dürfen nur die Kanäle 77 und 72 entsprechend der Tabelle 1 verwendet werden.

Die Funkstellen an Land stellen die Hörbereitschaft während ihrer Betriebszeiten auf dem jeweils zugewiesenen Kanal sicher. Nach VO Funk wird bei Funkstellen an Land erst der Ortsname und dann der Dienst verwendet (z.B. Koblenz Schleuse).

4.1.1 Vorbereitende Maßnahmen

Vor jeder Aussendung ist sicherzustellen, dass kein anderer Sprechfunkverkehr – insbesondere Notverkehr, der unbedingten Vorrang hat – gestört wird.

4.1.2 Funkdisziplin

In den Verkehrskreisen Schiff-Schiff, Nautische Information und Schiff-Hafenbehörde dürfen nur Nachrichten übermittelt werden, die sich ausschließlich auf den Schutz des menschlichen Lebens, die Fahrt und die Sicherheit von Schiffen beziehen; dies gilt nicht für eigens für Nachrichtenverbindungen privater Art bestimmte Schiff-Schiff-Kanäle.

Ein reibungsloser Sprechfunkverkehr erfordert die Beachtung einfacher, aber wichtiger allgemeiner Regeln:

- erst hören, dann senden;
- kurz fassen, langsam und deutlich sprechen;
- keine Aussendungen ohne Kennung;
- auf notwendige Aussendungen beschränken;
- Verfahrensregeln anwenden;
- Sendetaste nicht länger als notwendig drücken;
- Sendeleistung im Verkehrskreis Nautische Information so gering wie möglich wählen, um Störungen anderer Funkverbindungen zu vermeiden;
- Schiffsfunkstellen müssen den Empfang einer an sie gerichteten Meldung bestätigen.

4.1.3 Sprache

Bei Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land muss die Sprache des Landes benutzt werden, in dem sich die Funkstelle an Land befindet.

Bei Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen ist die Sprache des Landes zu verwenden, in dem sich die Schiffsfunkstelle befindet, die das Funkgespräch beginnt.

Bei Verständigungsschwierigkeiten im Sprechfunkverkehr zwischen Schiffsfunkstellen oder zwischen Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land ist die Sprache zu benutzen, die in der betreffenden Schifffahrtspolizeiverordnung angegeben ist.

4.1.4 Testsendung

Wenn es erforderlich ist, dass eine Funkstelle eine Testsendung durchführt, soll die Aussendung auf ein Mindestmaß beschränkt werden und nicht länger als 10 Sekunden dauern. Diese Testsendung soll den Rufnamen der Funkstelle enthalten, dem das Wort „Test“ folgt. Der Rufname und das Wort „Test“ müssen langsam und deutlich ausgesprochen werden.

4.1.5 Anweisungen der Funkstelle an Land

Bei Sprechfunkverkehr mit einer Funkstelle an Land sind deren Anweisungen zu befolgen, zum Beispiel:

- Gebieten von Funkstille;
- Verminderung der Sendeleistung der Schiffsfunkstelle;
- Hörbereitschaft auf einem bestimmten Kanal.

Hinweis:

In Gefahrensituationen kann von Anweisungen der Funkstelle an Land abgewichen werden. Die Funkstelle an Land ist darüber zu verständigen.

4.1.6 Bestätigung von Meldungen

Auf Verlangen müssen empfangene Meldungen bestätigt werden.

4.2 Rangfolge des Sprechfunkverkehrs

Die Funkstellen (Schiffsfunkstellen und Funkstellen an Land) müssen allen Nachrichten, welche die Sicherheit des menschlichen Lebens auf der Wasserstraße, zu Lande und in der Luft betreffen, unbedingten Vorrang einräumen.

Um den Vorrang sicherzustellen, müssen die Funkstellen den vorrangigen Sprechfunkverkehr besonders ankündigen. Die Rangfolge des Sprechfunkverkehrs ist folgende:

- | | | | |
|----|-----------------------|----------|----------|
| 1. | Notverkehr | Distress | MAYDAY |
| 2. | Dringlichkeitsverkehr | Urgency | PAN PAN |
| 3. | Sicherheitsverkehr | Safety | SECURITÉ |
| 4. | Routinegespräch | Routine | --- |

Im Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr werden Schlüsselbegriffe wie „MAYDAY“, „MAYDAY RELAY“, „SILENCE MAYDAY“, „RECEIVED“, „SILENCE FINI“, „PAN PAN“, „SECURITE“, „THIS IS“ und „ALL STATIONS“ verwendet.

Die Aussprache dieser Schlüsselbegriffe wird im Folgenden jeweils angegeben. Sie ist in der Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) festgelegt. Die Schlüsselbegriffe bleiben unverändert und werden nicht übersetzt. Das restliche Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

4.2.1 Notfall

Ein Notfall liegt vor, wenn ein Schiff oder eine Person von einer unmittelbaren Gefahr bedroht ist und sofortige Hilfe benötigt. Ob ein Notfall vorliegt, entscheidet die für das Schiff verantwortliche Person. Dies gilt sinngemäß auch für die Gefahrenabwehr an Land.

Keine Vorschrift darf jemanden daran hindern, Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben und zur Gefahrenabwehr durchzuführen.

Zur Einleitung von Rettungsmaßnahmen sind vorzugsweise die Funkstellen an Land im Verkehrskreis Nautische Information anzurufen.

Die Schiffsfunkstelle in Not kann auch auf einem Kanal des Verkehrskreises Schiff-Schiff die Schifffahrt informieren.

Während eines Notverkehrs müssen die nicht beteiligten Funkstellen Funkstille bewahren.

4.2.1.1 Einleiten des Notverkehrs

Der Notverkehr wird mit dem Notanruf eingeleitet:

- das Notzeichen „MAYDAY“ [ausgesprochen mädéh], dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name des Schiffes in Not, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

Die auf den Notanruf folgende Notmeldung ist in folgender Form abzusetzen:

- das Notzeichen „MAYDAY“;
- der Name des Schiffes in Not;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung;
- der Standort in Stromkilometer;
- die Art des Notfalls;
- die Art der benötigten Hilfe;
- weitere nützliche Informationen.

Die Weiterleitung eines über Sprechfunk ausgesandten Notanrufs durch eine Funkstelle, die sich selbst nicht in Not befindet, muss in folgender Form erfolgen:

- das Notzeichen „MAYDAY RELAY“ [ausgesprochen mädeh reläh], dreimal gesprochen;
- die Worte „ALL STATIONS“ oder der Name der Funkstelle an Land, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der weiterleitenden Funkstelle, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung der weiterleitenden Funkstelle.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

Auf den Anruf folgt eine Notmeldung, die nach Möglichkeit die Informationen aus dem Notanruf oder der ursprünglichen Notmeldung enthält.

4.2.1.2 Bestätigen der Notmeldung

Im Verkehrskreis **Nautische Information** erfolgt die Bestätigung durch die Funkstelle an Land.

Im Verkehrskreis **Schiff-Hafenbehörde** soll eine Bestätigung der Hafenbehörde abgewartet werden. Liegt eine Bestätigung innerhalb einer Zeit von einer Minute nicht vor, muss eine Schiffsfunkstelle das Notgespräch übernehmen.

Im Verkehrskreis **Schiff-Schiff** muss der Notanruf von einer in der Nähe befindlichen Schiffsfunkstelle bestätigt werden.

- Das Notzeichen „MAYDAY“;
- der Name gefolgt vom Rufzeichen oder einer sonstigen Kennzeichnung der Funkstelle, die die Notmeldung aussendet;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name und das Rufzeichen oder eine sonstige Kennzeichnung der Funkstelle, die die Notmeldung bestätigt;
- das Wort „RECEIVED“;
- das Notzeichen „MAYDAY“.

4.2.1.3 Funkstille gebieten und eingeschränkter Betrieb während eines Notverkehrs

Der Verkehrsposten, die Revierzentrale, die Einheit, die die Rettungsmaßnahmen koordiniert, die Funkstelle in Not oder eine andere Funkstelle können den Funkstellen, die diesen Verkehr stören würden, Funkstille gebieten. Die Meldung erfolgt in folgender Form:

- die Worte „SILENCE MAYDAY“ [ausgesprochen ßilaanß mädeh];
- Schiffsname des Störers oder Rufzeichen der Funkstelle des Störers oder „ALL STATIONS“;
- die Worte „SILENCE MAYDAY“.

Allen Funkstellen, die Kenntnis von der gebotenen Funkstille haben und nicht selbst in Not sind, ist es untersagt, auf den Frequenzen zu senden, auf denen der Notverkehr stattfindet, solange sie keine Meldung erhalten haben, die besagt, dass sie den normalen Sprechfunkverkehr wieder aufnehmen können (siehe 4.2.1.4).

Während der Abwicklung des Notverkehrs haben sich alle nicht daran beteiligten Funkstellen so zu verhalten, dass sie den laufenden Notverkehr nicht stören, zum Beispiel durch Einhalten der Funkstille.

4.2.1.4 Beenden des Notverkehrs

Die Funkstelle, die die Funkstille geboten hat, muss eine Meldung aussenden, die besagt, dass der Notverkehr beendet ist.

- Das Notzeichen „MAYDAY“;
- die Worte „ALL STATIONS“, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der Funkstelle, die die Meldung aussendet, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung der Funkstelle, die die Meldung aussendet.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

- Die Uhrzeit der Aufgabe der Meldung;
- die Worte „SILENCE FINI“ [ausgesprochen ßilaanß finih].

4.2.2 Dringlichkeitsfall

Ein Dringlichkeitsfall liegt dann vor, wenn Nachrichten übermittelt werden sollen, welche die Sicherheit der Besatzung oder des Schiffes betreffen, wie z.B. Krankheiten, die keine Lebensgefahr bedeuten, oder Schäden an Fahrzeugen, ohne dass davon eine unmittelbare Gefahr ausgeht (z.B. Festfahung ohne Austritt von Ladung).

Dringlichkeitsverfahren

Der Dringlichkeitsanruf ist wie folgt zu gestalten:

- das Dringlichkeitszeichen „PAN PAN“ [ausgesprochen pann-pann], dreimal gesprochen;
- der Name der angerufenen Funkstelle oder „ALL STATIONS“, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der Funkstelle, die die Dringlichkeitsmeldung aussendet, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung der Funkstelle.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

- Dringlichkeitsmeldung (Inhalt des Dringlichkeitsanrufs mit Angabe der Position usw.).

4.2.3 Sicherheitsmeldung

Als Sicherheitsmeldung wird eine Nachricht ausgesendet, die eine wichtige nautische Warnnachricht oder eine wichtige Wetterwarnung enthält.

Die Sicherheitsmeldung ist wie folgt zu gestalten:

- das Sicherheitszeichen „SECURITE“ [ausgesprochen ßehküriteh], dreimal gesprochen;
- der Name der angerufenen Funkstelle oder „ALL STATIONS“, dreimal gesprochen;
- die Worte „THIS IS“;
- der Name der Funkstelle, die die Sicherheitsmeldung aussendet, dreimal gesprochen;
- das Rufzeichen oder eine andere Kennzeichnung.

Das weitere Gespräch wird in einer auf der betreffenden Wasserstraße autorisierten Sprache geführt.

- Sicherheitsmeldung.

4.2.4 Routinegespräch

Richtung Schiff-Land und Schiff-Schiff

- Der Name der angerufenen Station (höchstens dreimal);
- die Worte „THIS IS“ oder „HIER IST“;
- die Art des Schiffes und
- der Name des anrufenden Schiffes (höchstens dreimal);
- Position des Schiffes;
- Fahrtrichtung (im Hafen evtl. nicht erforderlich);
- Gesprächsgegenstand.

Richtung Land-Schiff

- Der Name der angerufenen Station (höchstens dreimal) oder
- die Worte „ALL STATIONS“ oder „AN ALLE FUNKSTELLEN“ (höchstens dreimal);
- die Worte „THIS IS“ oder „HIER IST“;
- der Name der anrufenden Funkstelle an Land (höchstens dreimal);
- der Gesprächsgegenstand.

Bei guter Verständigung sind beim Anruf der Name der angerufenen Funkstelle einmal und der Name der anrufenden Funkstelle oder Art und Name des anrufenden Schiffs zweimal zu nennen.

Nach Herstellen der Verbindung ist es ausreichend, den Namen der Schiffsfunkstelle oder der Funkstelle an Land nur einmal zu nennen.

5. Buchstabiertafel, Gesprächsbeispiele

Wenn es erforderlich ist, Rufzeichen, Abkürzungen oder Wörter zu buchstabieren, ist nachstehende Buchstabiertafel anzuwenden.

Durchzugebender Buchstabe	Schlüsselwort	Aussprache des Schlüsselwortes ³
A	Alfa	AL FAH
B	Bravo	BRA WO
C	Charlie	TSCHA LI
D	Delta	DEL TAH
E	Echo	ECK O
F	Foxtrot	FOX TROTT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DI AH
J	Juliett	JUH LI ETT
K	Kilo	KI LO
L	Lima	LI MAH
M	Mike	MEIK
N	November	NO WEMM BER
O	Oscar	OSS KAR
P	Papa	PA PAH
Q	Quebec	KI BECK
R	Romeo	RO MIO
S	Sierra	SSI ER RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	JU NI FORM
V	Victor	WICK TAR
W	Whiskey	OUISS KI
X	X-ray	EX REY
Y	Yankee	JENG KI
Z	Zoulou	SUH LUH

Wenn es erforderlich ist, Zahlen oder Zeichen zu buchstabieren, ist nachstehende Tafel anzuwenden. Es wird außerdem empfohlen, Zahlen in einzelnen Ziffern durchzugeben (12 kann als 1-2, ausgesprochen „OU-NAH-OUANN BIS-SO-TOU“, durchgegeben werden).

Durchzugebende Ziffern oder Zeichen	Schlüsselwort	Aussprache des Schlüsselwortes ⁴
0	NADAZERO	NA-DA-SEH-RO
1	UNAONE	UH-NAH-WANN
2	BISSOTWO	BIS-SO-TUH
3	TERRATHREE	TER-RA-TRIH
4	CARTEFOUR	KAR-TE-FAUER
5	PANTAFIVE	PAN-TA-FAIF
6	SOXISIX	SSOCK-SSI-SSIX
7	SETTESEVEN	SSET-TEH-SSÄWN
8	OKTOEIGHT	OCK-TO-ÄIT
9	NOVENINE	NO-WEH-NAINER
Dezimalkomma	DECIMAL	DEH-SSI-MAL
Punkt	STOP	SSTOP

³ Die betonten Silben sind fett gedruckt.

⁴ Alle Silben werden gleich betont.

Beispiele	Exemples	Voorbeelden	Примеры
5.1 Notverkehr	5.1 Communications de détresse	5.1 Noodverkeer	5.1 Радиообмен в случае бедствия
<i>1. Beispiel:</i>	<i>1. Exemple :</i>	<i>1. Voorbeeld:</i>	<i>1-й пример:</i>
<i>Gütermotorschiff „Karin“ ruft auf Kanal 18 des Verkehrskreises Nautische Information die Revierzentrale Oberwesel und bittet nach Kollision wie folgt um Hilfe:</i>	<i>L'automoteur ordinaire « Karin » appelle la centrale de secteur d'Oberwesel (Oberwesel Revierzentrale) sur la voie 18 du réseau Informations nautiques et demande de l'aide après une collision :</i>	<i>Motorvrachtschip 'Karin' roept via kanaal 18 (nautische informatie) de verkeerscentrale Oberwesel op en verzoekt hulp na een aanvaring als volgt:</i>	<i>Самоходное грузовое судно "Карин" на канале 18 сети для навигационной информации вызывает зональную станцию надзора за движением Обервезель и просит о помощи после столкновения:</i>
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY
THIS IS	THIS IS	THIS IS	THIS IS
Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin, Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin, Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin, Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин, самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY	MAYDAY
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	Самоходное грузовое судно Карин
FM 1234	FM 1234	FM 1234	FM 1234
Zu Tal im Raum Mannheim	Avalant près Mannheim	Afvarend in de omgeving van Mannheim	идущее вниз по течению возле Маннгейма
Rheinkilometer 424,30	p.k. 424,30	Rijnkilometer 424,30	на 424,30 км (Рейн)
Habe Kollision mit einem Tankmotorschiff	Suis entré en collision avec un automoteur-citerne	Heb een aanvaring met een motortankschip	столкнулось с наливным судном
Ladung läuft aus	De la cargaison s'écoule	Lading komt vrij	Утечка груза

<p>Feuergefahr</p> <p>Bitte leiten Sie die erforderlichen Maßnahmen ein</p>	<p>Danger d'incendie</p> <p>Prenez les mesures nécessaires</p>	<p>Brandgevaar</p> <p>Verzoek de noodzakelijke maatregelen in gang te zetten</p>	<p>Опасность пожара</p> <p>Примите нужные меры</p>
<p><i>Antwort der Revierzentrale Oberwesel</i></p>	<p><i>La centrale de secteur d'Oberwesel répond :</i></p>	<p><i>Antwoord van de verkeerscentrale Oberwesel:</i></p>	<p><i>Ответ зональной станции надзора за движением Обервезель:</i></p>
<p>MAYDAY</p> <p>Gütermotorschiff Karin</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p>MAYDAY</p> <p>Automoteur ordinaire Karin</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p>MAYDAY</p> <p>Motorvrachtschip Karin</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>	<p>MAYDAY</p> <p>самоходное грузовое судно Карин</p> <p>THIS IS</p> <p>Обервезель Ревирцентрале</p> <p>RECEIVED</p> <p>MAYDAY</p>
<p><i>Die Revierzentrale Oberwesel wird dann die Schifffahrt wie folgt informieren:</i></p>	<p><i>La centrale de secteur d'Oberwesel informe alors la navigation :</i></p>	<p><i>De verkeerscentrale Oberwesel zal vervolgens de scheepvaart als volgt informeren</i></p>	<p><i>Зональная станция надзора за движением Обервезель информирует далее судоходство:</i></p>
<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel</p>	<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel</p>	<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale</p> <p>Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel</p>	<p>MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале</p> <p>Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель</p>

Schiffskollision im Raum Mannheim bei Rheinkilometer 424,30 zwischen Gütermotorschiff Karin und Tankmotorschiff	Collision près de Mannheim p.k. 424,30 entre l'automoteur ordinaire Karin et un automoteur-citerne	Aanvaring in de omgeving van Mannheim ter hoogte van Rijnkilometer 424,30 tussen motorvrachtschip Karin en motortankschip	Столкновение судов возле Маннгейма у 424,30 км Рейна между самоходным грузовым судном Карин и наливным судном
Tankmotorschiff verliert Ladung	L'automoteur-citerne perd de la cargaison	Motortankschip verliest lading	Утечка груза с наливного судна
Benzin läuft aus	De l'essence s'écoule	Benzine komt vrij	Утечка бензина
Schiffahrt vom Rheinkilometer 423,00 bis Rheinkilometer 431,00 bis auf weiteres gesperrt	La navigation est interrompue jusqu'à nouvel ordre du p.k. 423,00 au p.k. 431,00	Scheepvaart van Rijnkilometer 423,00 tot Rijnkilometer 431,00 tot nader order gestremd	Судоходство между 423,00 – 431,00 км Рейна прекращено до получения новых инструкций
<i>Nach Beendigung des Notfalls wird die Revierzentrale Oberwesel die Schifffahrt wie folgt informieren:</i>	<i>À la fin de la situation de détresse, la centrale de secteur d'Oberwesel informe la navigation comme suit :</i>	<i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal de verkeerscentrale Oberwesel de scheepvaart als volgt informeren:</i>	<i>После завершения случая бедствия зональная станция надзора за движением Обервезель проинформирует судоходство следующим образом:</i>
MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale, Oberwesel Revierzentrale	MAYDAY ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS THIS IS Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале, Обервезель Ревирцентрале
Rufzeichen der Revierzentrale Oberwesel	Indicatif d'appel de la centrale de secteur Oberwesel	Oproepcode van de verkeerscentrale Oberwesel	Позывной зональной станции надзора за движением Обервезель
10 Uhr 15	10 heures 15	10.15 uur	10 часов 15 минут
Gütermotorschiff Karin	Automoteur ordinaire Karin	Motorvrachtschip Karin	самоходное грузовое судно Карин

Rufzeichen FM 1234 SILENCE FINI	Indicatif d'appel FM 1234 SILENCE FINI	Oproeptide FM 1234 SILENCE FINI	позывной FM 1234 SILENCE FINI
<i>2. Beispiel:</i>	<i>2. Exemple :</i>	<i>2. Voorbeeld:</i>	<i>2-й пример</i>
<i>Tankmotorschiff „Corinna“ ruft wie folgt auf Kanal 10 im Verkehrskreis Schiff-Schiff andere Schiffe und teilt mit, dass eine Person über Bord gefallen ist.</i>	<i>L'automoteur-citerne « Corinna » appelle comme suit d'autres bateaux sur la voie 10 du réseau Bateau-Bateau et informe qu'un homme est tombé par-dessus bord.</i>	<i>Motortankschip 'Corinna' roept als volgt via kanaal 10 (schip-schip) andere schepen op en deelt mee dat er een man overboord is.</i>	<i>Самоходное наливное судно "Коринна" на канале 10 сети судно - судно вызывает другие суда и сообщает "человек за бортом".</i>
MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna, Tankmotorschiff Corinna	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna, Automoteur-citerne Corinna	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna, Motortankschip Corinna	MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY THIS IS самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна, самоходное наливное судно Коринна
OED4711 MAYDAY Tankmotorschiff Corinna	OED4711 MAYDAY Automoteur-citerne Corinna	OED4711 MAYDAY Motortankschip Corinna	OED4711 MAYDAY самоходное наливное судно Коринна
OED4711 Zu Tal bei Donaukilometer 1501,35	OED4711 Avalant près du p.k. danubien 1501,35	OED4711 Afvarend bij Donaukilometer 1501,35	OED4711 идущее вниз по течению Дуная на 1501,35 км
Mann über Bord	Homme à la mer	Man overboord	Человек за бортом
Fahrt einstellen	Interrompre la navigation	Stoppen	Прекратить судоходство
Weitere Informationen folgen	Suivre les informations ultérieures	Verdere informatie volgt	Направим дополнительную информацию

<p><i>Nach Beendigung des Notfalls wird das Tankmotorschiff Corinna die Schifffahrt wie folgt unterrichten:</i></p>	<p><i>À la fin de la situation de détresse, l'automoteur-citerne Corinna informe la navigation comme suit :</i></p>	<p><i>Nadat het noodgeval is opgelost, zal tankmotorschip 'Corinna' de scheepvaart als volgt berichten:</i></p>	<p><i>После завершения случая бедствия самоходное наливное судно "Коринна" сообщает судоходству следующее:</i></p>
<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Tankmotorschiff Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10 Uhr 15</p> <p>Tankmotorschiff Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Automoteur-citerne Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10 heures 15</p> <p>Automoteur-citerne Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>Motortankschip Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>10.15 uur</p> <p>Motortankschip Corinna</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>	<p>MAYDAY</p> <p>ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS</p> <p>THIS IS</p> <p>самоходное наливное судно Коринна</p> <p>OED4711</p> <p>10 часов 15 мин.</p> <p>самоходное наливное судно Коринна</p> <p>OED4711</p> <p>SILENCE FINI</p>

5.2 Dringlichkeitsverkehr	5.2 Communications d'urgence	5.2 Spoedverkeer	5.2 Радиообмен в случае срочности
<p><i>Beispiel:</i></p> <p>Gütermotorschiff „Mara“ benötigt ärztliche Hilfe an Bord (keine Lebensgefahr) und bittet auf Kanal 22 im Verkehrskreis Nautische Information die Revierzentrale Duisburg wie folgt um Hilfe:</p>	<p><i>Exemple :</i></p> <p>L'automoteur ordinaire « Mara » a besoin d'aide médicale à bord (pas de danger de mort) et demande de l'aide à la centrale de secteur de Duisbourg (Duisburg Revierzentrale) sur la voie 22 du réseau Informations nautiques :</p>	<p><i>Voorbeeld:</i></p> <p>Motorvrachtschip 'Mara' heeft aan boord medische hulp nodig (geen levensgevaar) en vraagt op kanaal 22 (nautische informatie) de verkeerscentrale Duisburg als volgt om hulp:</p>	<p><i>Пример:</i></p> <p>Самоходному грузовому судну "Мара" требуется медицинская помощь на борту (нет опасности для жизни); оно просит от зональной станции надзора за движением Дуисбурга помощи на канале 22 сети для навигационной информации:</p>
<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale</p> <p>THIS IS</p> <p>Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara, Gütermotorschiff Mara</p> <p>OED1147</p> <p>Zu Tal bei Rheinkilometer 805,75</p> <p>Erbitte ärztliche Hilfe</p> <p>Matrose verletzt, vermutlich Armbruch</p>	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale</p> <p>THIS IS</p> <p>Automoteur ordinaire Mara, Automoteur ordinaire, Mara, Automoteur ordinaire Mara</p> <p>OED1147</p> <p>Avalant près du p.k. 805,75</p> <p>Demande de l'aide médicale</p> <p>Matelot blessé, probablement fracture du bras</p>	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale</p> <p>THIS IS</p> <p>Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara, Motorvrachtschip Mara</p> <p>OED1147</p> <p>Afvarend bij Rijnkilometer 805,75</p> <p>Verzoek medische hulp</p> <p>Matroos gewond, vermoedelijk gebroken arm</p>	<p>PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN</p> <p>Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале</p> <p>THIS IS</p> <p>самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара, самоходное грузовое судно Мара</p> <p>OED1147</p> <p>идущее вниз по течению Рейна на 805,75 км</p> <p>просит о медицинской помощи</p> <p>Матрос ранен, вероятно, рука сломана</p>
<p><i>Antwort der Revierzentrale Duisburg:</i></p>	<p><i>Réponse de la centrale de secteur de Duisbourg :</i></p>	<p><i>Antwoord van de verkeerscentrale Duisburg:</i></p>	<p><i>Ответ зональной станции надзора за движением Дуисбурга:</i></p>
<p>PAN PAN</p>	<p>PAN PAN</p>	<p>PAN PAN</p>	<p>PAN PAN</p>

<p>Gütermotorschiff Gütermotorschiff, Gütermotorschiff Mara OED1147 THIS IS Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale Habe verstanden Verständige Krankenwagen Teile Ihnen mit, wo Krankenwagen eintrifft Bitte bleiben Sie auf Empfang</p>	<p>Mara, Mara Automoteur ordinaire Automoteur ordinaire Automoteur ordinaire Mara OED1147 THIS IS Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale J'ai compris J'appelle une ambulance Je vous informerai du lieu où l'ambulance vous attend Restez à l'écoute</p>	<p>Mara, Mara, Motorvrachtschip Motorvrachtschip Motorvrachtschip Mara OED1147 THIS IS Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale, Duisburg Revierzentrale Ik heb u begrepen Ambulance wordt opgeroepen Deel u mee, waar de ambulance zal aankomen Blijft u uitluisteren op dit kanaal</p>	<p>Mara, Mara, самоходное грузовое судно Mara, самоходное грузовое судно Mara, самоходное грузовое судно Mara OED1147 THIS IS Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале, Дуисбург Ревирцентрале Понял вас Вызываю машину скорой помощи Проинформирую вас о месте, где вас ждет машина скорой помощи Продолжайте прием</p>
5.3 Sicherheitsmeldung	5.3 Message de sécurité	5.3 Veiligheidsbericht	5.3 Сообщение безопасности
<i>Beispiel:</i>	<i>Exemple :</i>	<i>Voorbeeld:</i>	<i>Пример:</i>
<i>Der Verkehrsposten Dordrecht warnt die Schifffahrt auf dem Blockkanal 19 des Verkehrskreises Nautische Information vor dichtem Nebel im Raum Dordrecht auf der Oude Maas wie folgt:</i>	<i>Le poste de trafic de Dordrecht (Dordrecht verkeerspost) avertit la navigation sur la voie imposée 19 du réseau Informations nautiques d'un épais brouillard sur l'Oude Maas (Vieille Meuse) dans le secteur de Dordrecht :</i>	<i>Verkeerspost Dordrecht waarschuwt op het blokkanaal 19 (nautische informatie) voor dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht als volgt:</i>	<i>Пункт надзора за движением Дордрехт (verkeerspos Dordrecht) на совмещенном канале 19 сети навигационной информации предупреждает судоходство о том, что на реке Оуде Маас на участке Дордрехт густой туман:</i>
SECURITE, SECURITE, SECURITE	SECURITE, SECURITE, SECURITE	SECURITE, SECURITE, SECURITE	SECURITE, SECURITE, SECURITE
ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS	ALL STATIONS, ALL STATIONS, ALL STATIONS
THIS IS	THIS IS	THIS IS	THIS IS

Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Dordrecht verkeerspost, Dordrecht verkeerspost	Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост, Дордрехт феркерспост
Dichter Nebel im Raum auf der Oude Maas	Épais brouillard dans le secteur de Dordrecht sur l'Oude Maas	Dichte mist op de Oude Maas in de omgeving van Dordrecht	Zicht ongeveer 50 meter	Густой туман на участке на реке Оуде Маас	Видимость примерно 50 метров
Sichtweite etwa 50 Meter	Visibilité de 50 m environ				
5.4 Routinegespräch	5.4 Conversation de routine	5.4 Overig verkeer	5.4 Обычные переговоры		
<i>1. Beispiel:</i>	<i>1. Exemple :</i>	<i>1. Voorbeeld:</i>	<i>1-й пример:</i>		
<i>Tankmotorschiff „Sylvia“ erkundigt sich auf Kanal 22 bei der Schleuse Birsfelden, ob die Einfahrt in den oberen Schleusenvorhafen frei ist:</i>	<i>L'automoteur-citerne « Sylvia » se renseigne sur la voie 22 auprès de l'écluse de Birsfelden (Birsfelden Schleuse) pour savoir si l'entrée dans le garage amont de l'écluse est libre :</i>	<i>Motortankschip 'Sylvia' meldt zich op kanaal 22 bij de sluis Birsfelden en vraagt of de invaart in de bovenvoorhaven vrij is:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Сильвия" на канале 22 просит шлюз Бирсфельден сообщить, свободен ли вход в аванпорт верхнего бьефа шлюза:</i>		
Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“ Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal) Beladen zu Tal bei Grenzach	Birsfelden Schleuse (trois fois au plus) “THIS IS“ ou “ICI“ Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus) Chargé, avalant près de Grenzach	Birsfelden sluis (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal) Geladen afvarend bij Grenzach	Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз) груженое, идущее вниз возле Гренцах		
Ist die Einfahrt in den Schleusenvorhafen frei? Bitte kommen	L'entrée dans le garage de l'écluse est-elle libre ? À vous	Is de invaart in de voorhaven vrij? Over	Можем ли мы войти в аванпорт шлюза? Приём		
<i>Die Schleuse Birsfelden antwortet wie folgt:</i>	<i>L'écluse de Birsfelden répond comme suit :</i>	<i>Sluis Birsfelden antwoordt als volgt:</i>	<i>Шлюз Бирсфельден отвечает:</i>		

<p>Tankmotorschiff Sylvia (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“ Birsfelden Schleuse (höchstens dreimal) Die Einfahrt ist frei. Bitte kommen</p>	<p>Automoteur-citerne Sylvia (trois fois au plus) “THIS IS” ou “ICI” Birsfelden Schleuse (trois fois au plus) L'entrée est libre. À vous</p>	<p>Motortankschip Sylvia (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS" Birsfelden sluis (maximaal drie maal) De invaart is vrij. Over</p>	<p>Самоходное наливное судно Сильвия (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" Бирсфельден Шлейзе (не более трех раз) Вход в шлюз свободен Приём</p>
<p><i>Bestätigung durch die Schiffsfunkstelle wie folgt:</i></p>	<p><i>Accusé de réception de la station de bateau :</i></p>	<p><i>Bevestiging door het scheepsstation is als volgt:</i></p>	<p><i>Судовая радиостанция подтверждает прием следующим образом:</i></p>
<p>Birsfelden Schleuse „THIS IS“ oder „HIER IST“ Tankmotorschiff Sylvia Habe verstanden Einfahrt ist frei. Ende</p>	<p>Birsfelden Schleuse “THIS IS” ou “ICI” Automoteur-citerne Sylvia J'ai compris L'entrée est libre. Fin</p>	<p>Birsfelden sluis "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Sylvia Begrepen Invaart vrij. Uit</p>	<p>Бирсфельден Шлейзе "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" самоходное наливное судно Сильвия Понял вас Вход свободен Конец связи</p>
<p><i>2. Beispiel:</i></p>	<p><i>2. Exemple :</i></p>	<p><i>2. Voorbeeld:</i></p>	<p><i>2-й пример</i></p>
<p><i>Schleuse Hasselt gibt auf Kanal 20 folgende Meldung durch:</i></p>	<p><i>L'écluse de Hasselt (Hasselt sluis) adresse un message sur la voie 20 :</i></p>	<p><i>Sluis Hasselt geeft op kanaal 20 de volgende melding door:</i></p>	<p><i>Шлюз Хассельт передает нижеследующее сообщение на канале 20:</i></p>
<p>„ALL STATIONS“ oder „An alle Schiffsfunkstellen“ (höchstens dreimal) „THIS IS“ oder „HIER IST“</p>	<p>« ALL STATIONS » ou « A toutes les stations de bateau » (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI »</p>	<p>“ALL STATIONS” of “aan alle scheepsstations” (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS"</p>	<p>"ALL STATIONS" или "Всем судовым радиостанциям" (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"</p>

Hasselt sluis (höchstens dreimal)	Hasselt sluis (trois fois au plus)	Hasselt sluis (maximaal drie maal)	Хассельт слюис (не более трех раз)
Auf dem Albertkanal findet ab 18.30 Uhr unterhalb der Schleuse eine Wassersportveranstaltung statt. Die Schifffahrt ist daher von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr gesperrt.	Sur le Canal Albert aura lieu à partir de 18.30 heures une manifestation sportive à l'aval de l'écluse. La navigation sera interrompue de 18.00 à 20.00 heures.	Op het Albertkanaal vindt vanaf 18.30 uur beneden de sluis een watersportmanifestatie plaats. De scheepvaart is tussen 18.00 en 20.00 uur gestremd.	На канале Альберт ниже шлюза с 18.30 часов проводится водноспортивное мероприятие. По этой причине судоходство прекращено с 18.00 до 20.00 часов.
Ende	Fin	Uit	Конец связи
3. Beispiel:	3. Exemple :	3. Voorbeeld:	3-й пример:
<i>Tankmotorschiff „Britta“ fährt auf dem Main auf die Mainmündung zu und fragt auf Kanal 10 des Verkehrskreises Schiff-Schiff wie folgt nach Schifffahrt auf dem Rhein:</i>	<i>L'automoteur-citerne « Britta » sort du Main et demande comme suit sur la voie 10 s'il y a de la navigation sur le Rhin :</i>	<i>Motortankschip 'Britta', afvarend op de Main, vraagt via kanaal 10 (schip-schip) of er zich scheepvaart op de Rijn bevindt:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Бритта", двигаясь по реке Майн в направлении устья Майна, запрашивает на канале 10 сети судно – судно информацию о движении судов по Рейну:</i>
„ALL STATIONS im Bereich der Mainmündung“ oder „An alle Schiffsfunkstellen im Bereich der Mainmündung“ (höchstens dreimal)	« ALL STATIONS dans le secteur de l'embouchure du Main » ou « À toutes les stations de bateau dans le secteur de l'embouchure du Main » (trois fois au plus)	“ALL STATIONS in de nabijheid van de monding van de Main” of “Aan alle scheepsstations in de nabijheid van de monding van de Main” (maximaal drie maal)	"ALL STATIONS в зоне устья Майна" или "Всем судовым радиостанциям в зоне устья Майна" (не более трех раз)
„THIS IS" oder „HIER IST“	« THIS IS » ou « ICI »	"THIS IS" of "DIT IS"	"THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal)	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus)	Motortankschip Britta (maximaal drie maal)	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз)
Zu Tal auf dem Main, ca. 1 Kilometer vor der Mündung.	Avalant sur le Main à environ 1 km avant l'embouchure.	Afvarend op de Main, ongeveer 1 kilometer voor de monding.	Идущее вниз по течению по Майну примерно в 1 км от устья.
Möchte zu Berg auf den Rhein	Veux monter le Rhin	Ga in de opvaart	Хочет следовать вверх против течения по Рейну.
Ist Berg- oder Talfahrt in der Nähe?	Y a-t-il des montants ou des avalants dans le voisinage ?	Is er op- of afvaart in de directe omgeving?	Имеются ли вблизи идущие вверх или вниз суда?

Bitte kommen	À vous	Over	Приём
<i>Gütermotorschiff „Tanja“ antwortet wie folgt:</i>	<i>L'automoteur ordinaire « Tanja » répond comme suit :</i>	<i>Motorvrachtschip 'Tanja' antwoordt als volgt:</i>	<i>Самоходное грузовое судно "Таня" отвечает следующим образом:</i>
Tankmotorschiff Britta (höchstens dreimal) „THIS IS" oder „HIER IST"	Automoteur-citerne Britta (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI »	Motortankschip Britta (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS"	Самоходное наливное судно Бритта (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ"
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal) Zu Berg 500 Meter unterhalb der Mainmündung Keine Schifffahrt Bitte kommen	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus) Montant à 500 m à l'aval de l'embouchure du Main Pas d'autre navigation À vous	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal) Opvarend 500 meter beneden de monding van de Main Geen scheepvaart Over	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз) идущее вверх против течения на 500 м ниже устья реки Майн Нет других судов Приём
<i>Tankmotorschiff Britta bestätigt wie folgt:</i>	<i>L'automoteur-citerne Britta accuse réception comme suit :</i>	<i>Motortankschip Britta bevestigt als volgt:</i>	<i>Самоходное наливное судно "Бритта" подтверждает прием сообщения следующим образом:</i>
Gütermotorschiff Tanja (höchstens dreimal) „THIS IS" oder „HIER IST" Tankmotorschiff Britta	Automoteur ordinaire Tanja (trois fois au plus) « THIS IS » ou « ICI » Automoteur-citerne Britta	Motorvrachtschip Tanja (maximaal drie maal) "THIS IS" of "DIT IS" Motortankschip Britta	Самоходное грузовое судно Таня (не более трех раз) "THIS IS" или "ЗДЕСЬ" Самоходное наливное судно Бритта
Habe verstanden Danke Gute Fahrt Ende	J'ai compris, merci Bonne route Fin	Begrepen. Dank u Goede vaart Uit	Понял вас, спасибо Доброго пути Конец связи

6. Fernmeldegeheimnis

In der VO Funk verpflichten sich die Verwaltungen, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um Folgendes zu verbieten und ahnden zu lassen:

- a) das Abhören von Sprechfunkgesprächen, die nicht zur allgemeinen Verwendung durch die Öffentlichkeit bestimmt sind, ohne dass hierfür eine Genehmigung vorliegt;
- b) die Bekanntgabe des Inhalts oder auch nur der Existenz von Informationen gleich welcher Art, die durch das Abhören der unter Buchstabe a bezeichneten Sprechfunkgespräche beschafft wurden, und deren Veröffentlichung oder wie auch immer geartete Verwendung, ohne dass hierfür eine Genehmigung vorliegt.

7. Website der Regionalen Vereinbarung „RAINWAT“

Zur Bereitstellung von Informationen für die Verkehrszentralen sowie zu Zwecken der öffentlichen Information ist eine Website eingerichtet worden:

<http://www.rainwat.bipt.be>.

Auf der Website findet sich ein Verzeichnis der administrativen Ansprechstellen der Länder, die die Regionale Vereinbarung unterzeichnet haben. Die als Ansprechstellen genannten Personen sind für die Beantwortung aller Fragen zum Binnenschifffahrtfunk zuständig.

Von der Website kann auch die neueste gültige Fassung der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtfunk heruntergeladen werden.

PROTOKOLL 14

Annahme des Stabilitätsleitfadens für den Containertransport in der Binnenschifffahrt

1. Der Containertransport stellte in den letzten Jahren in der Schifffahrt den größten Wachstumsmarkt dar. Auf dem Rhein entfallen auf diese Transportart derzeit über 8 % der gesamten Transportmenge; sie bildet zudem ein wichtiges Glied in den multimodalen Logistikketten.
2. Der Containertransport per Binnenschiff stellt eine besonders sichere Beförderungsweise dar. Pro Jahr werden in der Binnenschifffahrt Millionen von Containern sicher und nachhaltig befördert. In den letzten Jahren haben sich gleichwohl einige Unfälle ereignet. So verlor die Excelsior im Frühjahr 2007 31 Container, was zur vollständigen Sperrung des Rheins für die Schifffahrt über einen einwöchigen Zeitraum führte. Ebenfalls im Frühjahr 2007 gingen nach einem Unfall auf der Seine 30 Container der Arc-en-Ciel über Bord und der Schiffsverkehr musste eine Woche lang gesperrt werden. 2006 kenterte in Rotterdam die Ferox.
3. Die ZKR brachte alle Akteure an einem Runden Tisch zum Thema Stabilität von Containerschiffen zusammen. Diese Veranstaltung fand am 5. September 2013 in Bonn statt. Der Runde Tisch zeigte, dass das Binnenschifffahrtsgewerbe über eine Reihe bewährter Praktiken verfügt, die zum Beispiel das Problem ungenauer oder fehlender Containergewichtsdaten entschärfen. Dank dieser bewährten Praktiken ist die Zahl der Unfälle im Zusammenhang mit Containern relativ niedrig. Dies ist von großer Bedeutung, da solche Unfälle für die Schifffahrt gravierende Folgen haben können, bis hin zu einem vollständigen Erliegen des Verkehrs.
4. Die ZKR erachtete es für sinnvoll, diese bewährten Praxisbeispiele in enger Partnerschaft mit dem Gewerbe (Europäische Schifferorganisation, Europäische Binnenschifffahrts-Union) und den Wasserschutzpolizeien (AQUAPOL) mittels eines Leitfadens zu dokumentieren und zu verbreiten sowie auch die grundsätzlichen Ausgangspunkte der Stabilität in Erinnerung zu rufen.
5. Die Hauptzielgruppen dieses Leitfadens sind der Schiffsführer und die Besatzungsmitglieder von Containerschiffen in der Binnenschifffahrt, die in der Ausübung ihrer täglichen Arbeit für die Stabilität und Sicherheit ihres Schiffes verantwortlich sind. Gleichzeitig ist der Leitfaden auch für Arbeitnehmer in allen der Binnenschifffahrt nahestehenden Sektoren sinnvoll, so zum Beispiel für Mitarbeiter in den zuständigen Behörden oder in den Terminals.

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

in enger Zusammenarbeit mit der Vereinigung der Wasserschutzpolizeien (AQUAPOL) und dem Gewerbe (Europäische Schifferorganisation – ESO und Europäische Binnenschifffahrts-Union – EBU),

unter Hinweis auf Beschluss 2011-II-8 betreffend die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Wasserstraße Rhein,

in Kenntnis der Ergebnisse des Runden Tisches zur Stabilität von Containerschiffen vom 5. September 2013 in Bonn,

in Anbetracht der Schlussfolgerungen der Untersuchungen, die nach den Unfällen der Schiffe Arc-en-Ciel und Excelsior durchgeführt wurden,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

in dem Bewusstsein, dass zur Verbesserung der Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern, noch weitere Maßnahmen erforderlich sein könnten,

dankt AQUAPOL, EBU und ESO für deren Beitrag bei der Erstellung dieses Leitfadens,

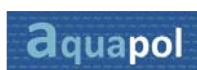
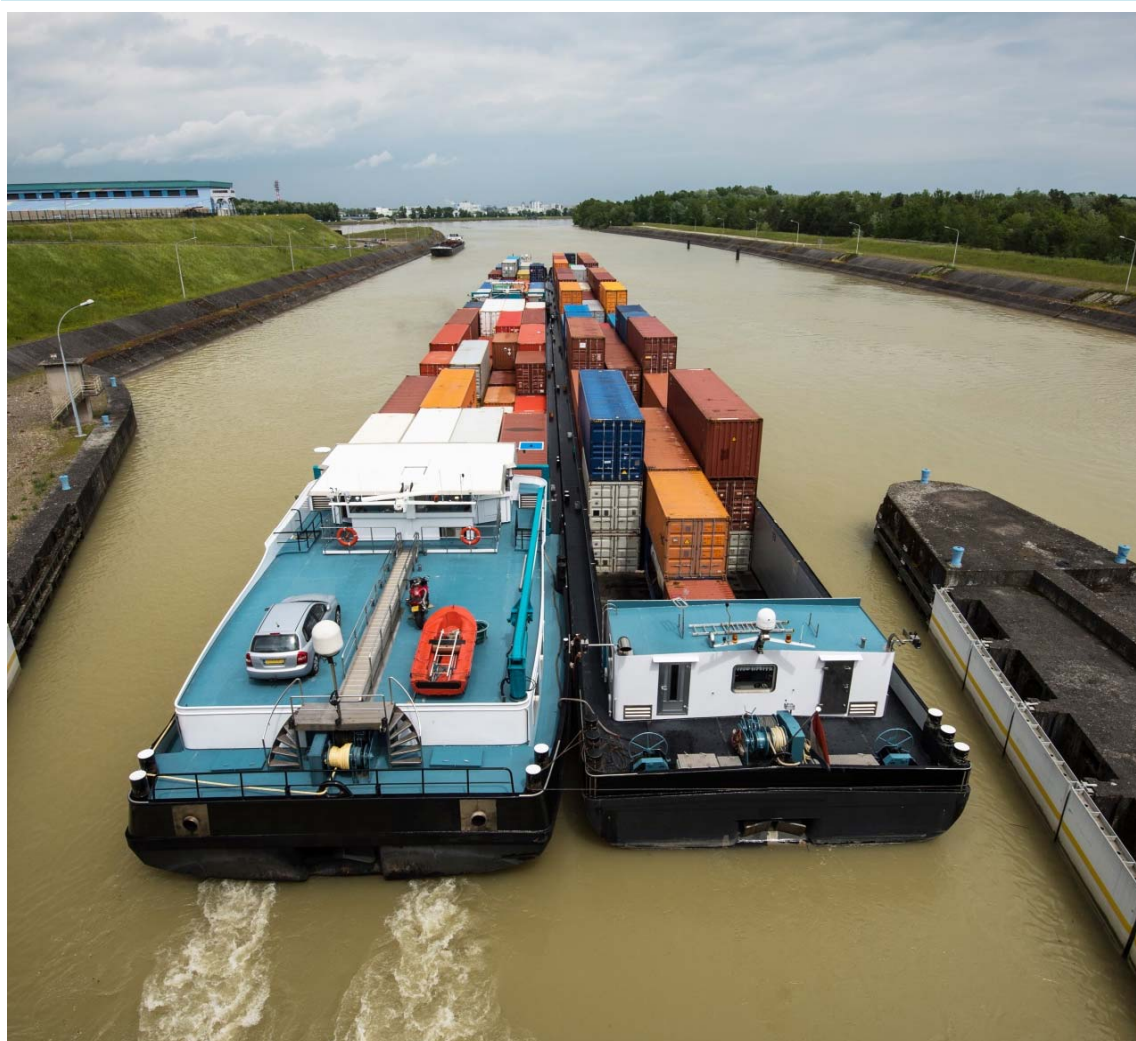
nimmt den Stabilitätsleitfaden für den Containertransport in der Binnenschifffahrt, der diesem Beschluss als Anlage beigefügt ist, zustimmend zur Kenntnis,

weist darauf hin, dass dieser Leitfaden nicht bindend ist, aber zur Verbesserung der Sicherheit der Schifffahrt und zur Verbreitung bewährter Praxisbeispiele beiträgt,

beauftragt ihren Polizeiausschuss mit der Evaluierung der Umsetzung sowie gegebenenfalls, auf Vorschlag des Gewerbes, der Aktualisierung des Leitfadens.

Anlage

STABILITÄTSLEITFADEN FÜR DEN CONTAINERTRANSPORT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT



Haftungsausschluss

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die Europäische Schifferorganisation (ESO), die Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU) und Aquapol (Europäisches Netzwerk der Binnen- und Seeschifffahrtspolizeien - International police cooperation on the water) können in keiner Weise für die Nutzung der Informationen aus vorliegendem Stabilitätsleitfaden verantwortlich gemacht werden.

Der vorliegende Leitfaden ist nicht verbindlich und kann deshalb in keiner Weise an die Stelle der geltenden verordnungsrechtlichen Bestimmungen treten. Zur Vertiefung verweisen wir auf die am Ende des Leitfadens angefügte Liste mit Literaturhinweisen und Internetseiten.

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	81
2. Allgemeine Kenntnisse über Stabilität und Stauung	82
2.1. Gesetzliche Vorschriften über Stabilität und Stauung	82
2.1.1. Rheinschiffahrtspolizeiverordnung	82
2.1.2. Meldepflicht	82
2.1.3. Stabilität nachweisen	82
2.1.4. Ausnahmen von der Stabilitätsprüfung	83
2.1.5. Erforderliche Stabilitätsprüfung	83
2.1.6. Besondere Regeln für ADN Container	83
2.1.7. Rheinschiffsuntersuchungsordnung	83
2.2. Allgemeinwissen in Stabilitätsfragen	84
2.2.1. Kräfte, die die Stabilität beeinflussen	84
2.2.2. Stabilität und Instabilität: theoretische Grundlagen	85
2.2.3. Effekt der freien Oberflächen	88
2.3. Allgemeine Kenntnisse über das Stauen	89
3. Bewährte Praxisbeispiele	90
3.1. Bewährte Praxisbeispiele vor der Beladung	90
3.2. Bewährte Praxisbeispiele während des Ladens	91
3.2.1. Bewährte Praxisbeispiele für Stabilität	91
3.2.1.1. Kommunikation zwischen Terminal und Schiffsführer	15
3.2.1.2. Containergewicht	15
3.2.1.3. Stabilitätsberechnung	16
3.2.2. Bewährte Praxisbeispiele für Stabilität, die besondere Aufmerksamkeit verdienen	94
3.3. Bewährte Praxisbeispiele während der Fahrt	95
3.4. Bewährte Praxisbeispiele beim Stauen	95
3.5. Ergänzende bewährte Praxisbeispiele	95
4. Berufliche Weiter- und Fortbildung	95
5. Einführung der Verpflichtung zum Wiegen der Container, die an Bord eines Seeschiffs geladen werden, und Auswirkung auf die Binnenschiffahrt	96
6. Zukünftige Entwicklungen im Containertransport	97
6.1. Elektronischer Datenaustausch	97
6.2. Qualitätssysteme	97
7. Bibliografie	97
8. Glossar	99

1. Einführung

Der Containertransport per Binnenschiff stellt eine besonders sichere Beförderungsweise dar. Pro Jahr werden in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein und auf anderen Binnenwasserstraßen Millionen von Containern zwischen den Seehäfen und den Hinterland-Terminals entlang des Rheins sicher und nachhaltig befördert.

Gleichwohl ist festzustellen, dass sich in den letzten Jahren einige Unfälle ereignet haben, aus denen Erkenntnisse gewonnen werden können. So verlor die Excelsior im Frühjahr 2007 einunddreißig Container, was zur vollständigen Sperrung des Rheins für die Schifffahrt über mehr als eine Woche führte. Ebenfalls im Frühjahr 2007 gingen nach einem Unfall dreißig Container der Arc-en-Ciel über Bord und der Schiffsverkehr auf der Seine musste eine Woche lang gesperrt werden. 2006 kenterte die Ferox in Rotterdam.

Die genannten Beispiele zeigen, dass es trotz des hohen Sicherheitsniveaus der Containerbeförderung zu Unfällen kommt, die auf Stabilitätsmängel zurückgeführt werden können.

Stabilitätsmängel können mehrere Ursachen haben: eine falsche Stauung, unzutreffende Informationen zum Beispiel über Containergewichte, aber es können auch unzulängliche Kenntnisse der stabilitätsrelevanten Parameter eine Rolle spielen.

Das Thema Stabilität ist zwar fester Bestandteil der regulären Ausbildung von Binnenschiffen, dennoch ist darauf hinzuweisen, dass für alle Besatzungen in der Binnenschifffahrt die dauerhafte Aufrechterhaltung des Kenntnisstandes eine wichtige Aufgabe ist.

Unter diesem Gesichtspunkt haben das Gewerbe (ESO, EBU), Aquapol und die ZKR beschlossen, diesen Leitfaden mit bewährten Praxisbeispielen herauszugeben.

In diesem Leitfaden werden die grundsätzlichen Ausgangspunkte der Stabilität und erprobte Beispiele aus der Praxis mit positiven Auswirkungen auf die Stabilität einprägsam dargestellt. Bei den Hauptzielgruppen dieses Leitfadens handelt es sich daher auch um den Schiffsführer und die Besatzungsmitglieder in der Containerbinnenschifffahrt, die in der Ausübung ihrer täglichen Arbeit für Stabilität und Sicherheit ihres Schiffes verantwortlich sind. Gleichzeitig ist der Leitfaden auch für Arbeitnehmer in allen der Binnenschifffahrt nahe stehenden Sektoren sinnvoll. z.B. für Mitarbeiter in den zuständigen Behörden oder in den Terminals.

Dieser Leitfaden enthält keine verbindlichen Vorschriften und kann deshalb in keiner Weise an die Stelle der geltenden verordnungsrechtlichen Bestimmungen treten. Zur Vertiefung verweisen wir auf die am Ende des Leitfadens angefügte Liste mit Literaturhinweisen und Internetseiten.

2. Allgemeine Kenntnisse über Stabilität und Stauung

2.1 Gesetzliche Vorschriften über Stabilität und Stauung

2.1.1 Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Die Rechtsgrundlage für den vorliegenden Stabilitätsleitfaden für den Containertransport in der Binnenschiffahrt findet sich in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV). Gemäß § 1.02 ist der Schiffsführer für die Einhaltung der Vorschriften verantwortlich. Das bedeutet nicht, dass ansonsten keiner verantwortlich ist, aber der Schiffsführer wird immer als erster zur Verantwortung gezogen, wenn Stabilitätsprobleme entstehen.

Die wichtigsten Vorschriften über die Verantwortungsbereiche des Schiffsführers stehen in § 1.07 der RheinSchPV. Die erste allgemeine Vorschrift lautet, dass „*die Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern, [...] jederzeit gewährleistet sein*“ muss, und dass insbesondere ein Fahrzeug die Fahrt nicht antreten darf, wenn die Stabilität durch die Beladung gefährdet ist. Daher muss der Schiffsführer auch nachweisen, dass er eine Stabilitätsprüfung durchgeführt hat. Dies gilt für folgende drei Zeitpunkte: vor Beginn des Ladens, vor Beginn des Löschens sowie vor Fahrtantritt.

Im Übrigen können sich die Anforderungen hinsichtlich der freien Sicht auf die Beladung auswirken. Die Anforderungen an die freie Sicht gehen ebenfalls aus § 1.07 der RheinSchPV hervor. Dort heißt es, dass die freie Sicht „durch die Ladung oder die Trimmelage des Fahrzeuges nicht weiter als 350 m vor dem Bug eingeschränkt werden“ darf. Bei Verwendung zugelassener Hilfsmittel darf der Sichtschatten auch 500 m betragen.

Auf anderen Wasserstraßen als dem Rhein sind die jeweils geltenden Vorschriften zu befolgen.

2.1.2 Meldepflicht

Alle Fahrzeuge, die auf dem Rhein einen oder mehrere Container befördern, unterliegen der Meldepflicht nach § 12.01 der RheinSchPV. Es ist verbindlich vorgeschrieben, dass die Meldungen auf elektronischem Wege und gemäß dem Standard für elektronische Meldungen in der Binnenschiffahrt übermittelt werden müssen.

Insbesondere müssen dabei folgende Angaben gemeldet werden:

- Anzahl der Container an Bord nach Größe, Typ und Beladungszustand (beladen oder unbeladen) sowie die jeweilige Stauplanposition der ADN-Container,
- die Containernummer der Container mit gefährlichen Gütern.

2.1.3 Stabilität nachweisen

Die Vorschriften der RheinSchPV verdeutlichen auch wie der Schiffsführer den Stabilitätsnachweis führen muss. So steht in den Vorschriften, wie er die Stabilitätsprüfung durchführen kann, nämlich manuell oder mit Hilfe eines Stauprogramms mit integrierter Stabilitätsberechnung (das in der RheinSchPV als „Ladungsrechner“ bezeichnet wird). Eine manuell vorgenommene Berechnung setzt allerdings ausreichende Kenntnisse über die Rechenmethoden, die Stabilitätsunterlagen des Schiffes und über die Containergewichte seitens des Schiffsführers voraus. Heutzutage ist es gängige Praxis, dass der Schiffsführer sehr häufig einen Ladungsrechner, das heißt einen Computer an Bord hat, auf dem ein Stauprogramm (Software) mit Stabilitätsberechnung läuft. Das Ergebnis der Stabilitätsprüfung und der Stauplan müssen genau wie die Stabilitätsunterlagen des Schiffes an Bord mitgeführt werden und der Schiffsführer muss die Unterlagen vorzeigen können.

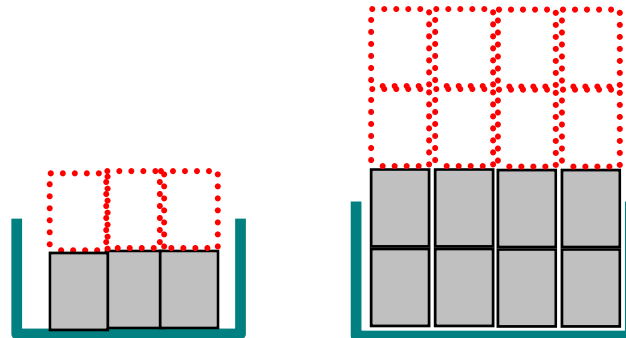
2.1.4 Ausnahmen von der Stabilitätsprüfung

Eine Stabilitätsprüfung ist nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug in seiner Breite:

- höchstens drei Container in einer Lage oder
- höchstens vier Reihen Container in zwei Lagen ab dem Laderaumboden geladen hat.

2.1.5 Erforderliche Stabilitätsprüfung

Eine Stabilitätsprüfung ist verbindlich vorgeschrieben, wenn sich einer oder mehrere Container an einer der Positionen befinden, die im nachstehenden Schema rot gepunktet dargestellt sind:



2.1.6 Besondere Regeln für ADN Container

Wenn ein Schiff ADN-Container befördert, muss in allen Fällen, und damit auch bei den oben genannten Ausnahmen ein Stauplan an Bord vorhanden sein. Der Schiffsführer muss zudem die Ladeverbote nach § 7.1.4.5 ADN beachten. Diesen zufolge sind die Vorschriften des IMDG-Codes in Bezug auf Stauung und Trennung einzuhalten. Dazu gehört, dass zwischen zwei ADN-Containern bestimmte Abstände eingehalten werden müssen. In der Regel verwendet der Schiffsführer ein Stauprogramm mit einem Modul, durch das auch die Beschränkungen berücksichtigt werden, die für ADN-Container gelten.

Gleichzeitig geben nützliche „ADN-Anwendungen“, die zwischenzeitlich entwickelt wurden, genau an, welche Zusammenladung von Containern, die gefährliche Güter enthalten, verboten ist. Der Schiffsführer muss allerdings auch den Abstand berücksichtigen, der zwischen ADN-Containern und Kühl- und Gefriercontainern (Reefers) einzuhalten ist, die an das Bordstromnetz angeschlossen werden müssen.

2.1.7 Rheinschiffsuntersuchungsordnung

In Kapitel 22 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) wird genau angegeben, was in den Stabilitätsunterlagen von Containerschiffen stehen muss (§ 22.01). Diese Unterlagen werden in vorliegendem Leitfaden im Folgenden als „Stabilitätsbuch“ bezeichnet. In den Bestimmungen dieses Kapitels steht unter Allgemeines ausdrücklich, dass diese Unterlagen eine für den Schiffsführer verständliche Aussage über die Stabilität des Schiffes bei dem jeweiligen Beladungsfall ermöglichen müssen.

Der Schiffsführer muss über eine ausreichende Ausbildung verfügen, um die Aussagen über die Stabilität verstehen zu können, die an Bord des Schiffes, auf dem er beschäftigt ist, vorhanden sind. Die RheinSchUO schreibt vor, dass im Stabilitätsbuch auch Beispielrechnungen oder Anwendungshinweise stehen müssen, auf die der Schiffsführer zurückgreifen kann.

Es liegt auf der Hand, dass der Inhalt der gesetzlichen Stabilitätsunterlagen die Grundlage für das Stauprogramm darstellt, das der Schiffsführer verwendet. Dies bedeutet, dass das Stauprogramm auf die Eigenschaften des Schiffs voreingestellt ist, auf dem das Programm verwendet wird. Nach der RheinSchUO ist es demnach zulässig, dass der Schiffsführer für die vorgeschriebene Stabilitätsprüfung auf elektronische Geräte zurückgreift, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass diese zum gleichen Ergebnis führen.

Am wichtigsten ist bei den gesetzlichen Bestimmungen für die Stabilität, dass der Schiffsführer bei einem negativen Ergebnis der Stabilitätsberechnung vorschriftsmäßig die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Stabilität ergreift. Das bedeutet in der Praxis, dass er zur Umstellung oder vielleicht sogar zur Ablehnung von Containern gezwungen sein kann. Im Folgenden werden wir in diesem Praxis-Leitfaden noch genauer auf dieses Thema eingehen.

2.2 Allgemeinwissen in Stabilitätsfragen

Zum Begriff der Stabilität gibt es umfangreiche theoretische und wissenschaftliche Grundlagen. In diesem Abschnitt wird eine kurze allgemeine Beschreibung der für die Stabilität von Containerbinnenschiffen relevanten Aspekte gegeben. Mehr Informationen sind in der Bibliographie (siehe 8) zu finden.

2.2.1 Kräfte, die die Stabilität beeinflussen

Ein Schiff darf nur fahren, wenn die Stabilität gewährleistet ist, insbesondere darf die Stabilität des Schiffs durch die Art und Weise, in der geladen und gelöscht wird, nicht beeinträchtigt werden.

Der Begriff Stabilität bezeichnet die Eigenschaft eines Objekts (Schiff), das – wenn es durch eine von außen einwirkende Kraft aus seinem mechanischen Gleichgewichtszustand gebracht wird – wieder in die Ausgangslage zurückkehren kann, wenn der Einfluss dieser Kraft endet. Beeinflussende Faktoren für solche Kräfte sind in der Schifffahrt beispielsweise:

- harte Ruderlagen,
- abrupte Ausweichmanöver,
- Wind, insbesondere Seitenwind,
- Strömung,
- Grundberührung oder Festfahren,
- Wasserwiderstand bei Wendemanöver, Begegnen und Schleusen,
- Wassereinbruch durch Leckage,
- Ladung, die nicht mittschiffs gestaut wurde.

Von außen einwirkende Kräfte können durch Verschieben der Ladung oder durch übergehende Flüssigkeitsoberflächen verstärkt werden (vgl. Punkt 2.2.3).

Binnenschiffe haben eine hohe Ausgangsstabilität. Sie ergibt sich durch die große Breite im Verhältnis zum Tiefgang, allerdings nimmt die Stabilität ab, je tiefer das Schiff liegt.

2.2.2 Stabilität und Instabilität: Die theoretische Grundlagen zur Gedächtnisauffrischung

Zwei Formen der Stabilität sind für die Binnenschifffahrt relevant:

1. Das Schiff entspricht den Stabilitätskriterien und ist zur sicheren Teilnahme an der Schifffahrt geeignet.
2. Das Schiff entspricht nicht den Stabilitätskriterien, es befindet sich in einem instabilen Zustand und kann kentern.

Die Stabilität wird durch die Position folgender Schwerpunkte beeinflusst:

1. Gewichtsschwerpunkt (G) des Schiffes;
2. Formschwerpunkt (B) des Schiffes;
3. Metazentrum (M) des Schiffes.

Die Stabilität des Schiffs hängt von der Gewichtsverteilung, dem Tiefgang, der Krängung, dem Effekt der freien Oberflächen (vgl. Punkt 2.2.4) und der Form der Wasserlinie ab. Wenn sich die Gewichtsverteilung oder die Form des Unterwasserschiffes ändert, ändert sich dementsprechend auch die Stabilität des Schiffes.

Gewichtsschwerpunkt

Der Gewichtsschwerpunkt oder auch Massenschwerpunkt (G) ist der Punkt, an dem sich alle nach unten gerichteten Kräfte vereinigen, nämlich:

- das Gewicht des Schiffskörpers;
- das Gewicht der Schiffsausrüstung;
- das Gewicht der (Brennstoff)vorräte;
- das Gewicht der Ladung.

Formschwerpunkt (Auftriebsschwerpunkt)

Wenn ein Schiff im Wasser liegt, wirkt eine vertikale Auftriebskraft (nach dem „Gesetz von Archimedes“). Die Schubkraft bündelt sich in einem Punkt, der Formschwerpunkt genannt wird. Diese Kraft, häufig mit dem Buchstaben „B“ nach dem englischen Begriff „buoyancy“ angegeben, ist von der Form des Unterwasserschiffs abhängig.

Die Schwerkraft und die Auftriebskraft sind gleich stark und wirken in ihren Richtungen einander entgegen (Abbildung 1).

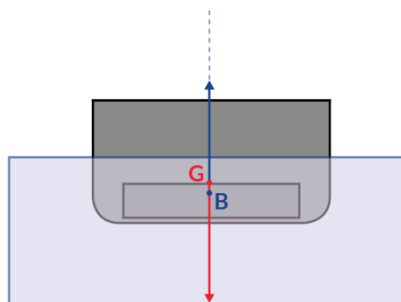


Abbildung 1

Wenn das Schiff gekrängt im Wasser liegt, verlagert sich der Formschwerpunkt und es entsteht ein Kraftmoment (vertikaler Auftrieb) (Abbildung 2).

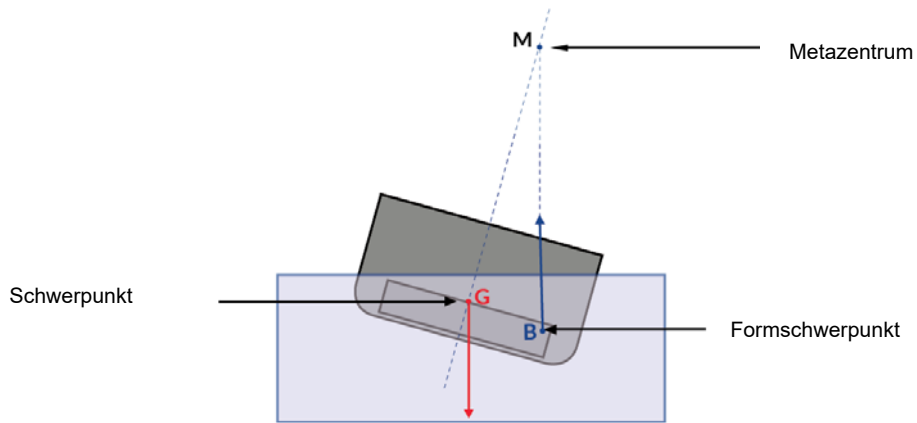


Abbildung 2

Der Abstand (D) zwischen diesem Kraftpaar ist proportional zur Größe der Kraft.

Anders ausgedrückt: Ein Schiff mit einer großen Breite ist stabiler als ein Schiff mit einer geringen Breite (Abbildung 3)

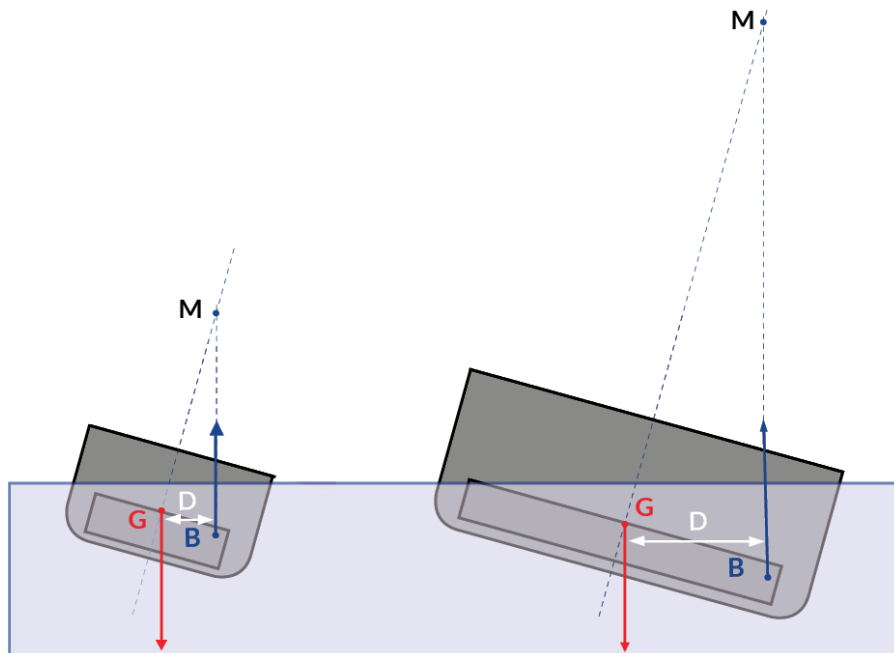


Abbildung 3

Metazentrum

Lotrechte Linien, bei geringer Krängung des Schiffs vom Auftriebsschwerpunkt gezogen, schneiden sich in einem Punkt, der Metazentrum (M) genannt wird.

Das Anfangsmetazentrum ist der Schnittpunkt der Kraftlinie der Auftriebskraft bei Krängung mit der Mittschiffsebene. Bis zu einer Krängung von ungefähr 5 oder 7 Grad liegt das Metazentrum in der Mittschiffsebene, aber bei stärkerer Krängung entfernt es sich aus der Mittschiffsebene durch die Veränderung der Form des Unterwasserschiffs.

Man kann sich das Metazentrum als Drehpunkt eines Schiffs, das mit einem geringen Krängungswinkel ausgelenkt wird, denken.

Die metazentrische Höhe (Abstand GM) bezeichnet den Abstand zwischen dem Metazentrum und dem Gewichtsschwerpunkt. Dabei handelt es sich um ein Kriterium von größter Bedeutung für die Stabilität eines Schiffes.

Je höher das Metazentrum liegt, desto besser ist die Stabilität, der Abstand GM ist dann groß und positiv. Befindet sich jedoch das Metazentrum über dem Schwerpunkt, handelt es sich um ein stabiles Gleichgewicht. Solange der Schwerpunkt sich unter dem Metazentrum befindet, gibt es ein aufrichtendes Stabilitätsmoment und das Schiff kann wieder in den Ausgangszustand zurückkehren (Abbildung 4).

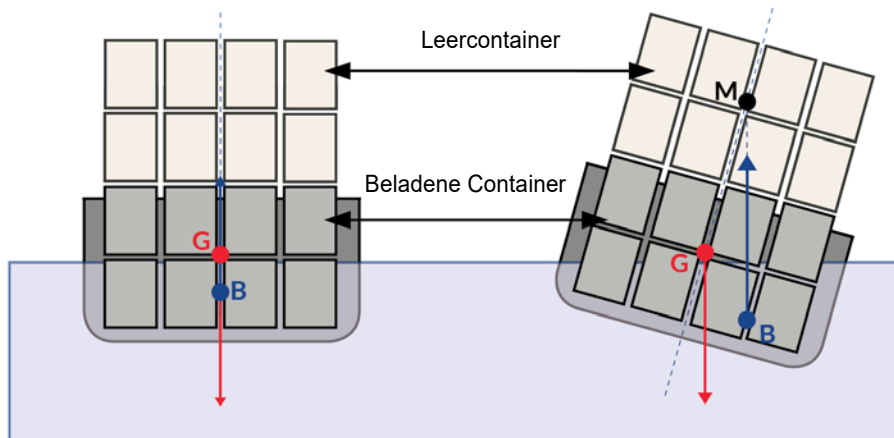


Abbildung 4

Wenn das Metazentrum hingegen tiefer liegt als der Schwerpunkt des Schiffs, ist der Abstand GM gering und negativ. Das Gleichgewicht ist dann nicht stabil und es gibt ein negatives Stabilitätsmoment. Der Krängungswinkel vergrößert sich in diesem Fall und das Schiff kentert (Abbildung 5).

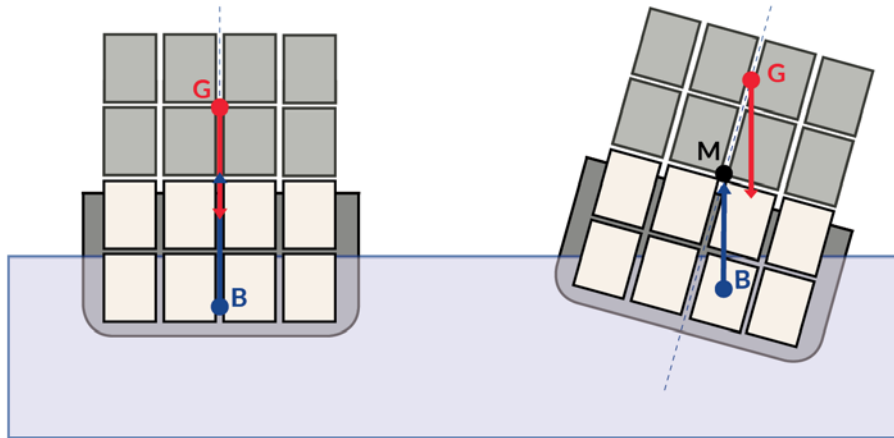


Abbildung 5

Zusammenfassend gilt, dass für die Stabilität in der Binnenschifffahrt die Höhe des Schwerpunkts in Relation zum Kiel von Bedeutung ist. Die Stabilität wird durch einen tiefliegenden Schwerpunkt verbessert und umgekehrt durch einen hoch liegenden Schwerpunkt verschlechtert. Entsprechend kann die Stabilität durch die Positionierung von schweren Containern unten im Laderaum und von leeren Containern auf den obersten Lagen positiv beeinflusst werden. Da in Abbildung 4 die beladenen Container unten im Laderaum positioniert sind, liegt der Gewichtsschwerpunkt hier tiefer als in Abbildung 5, denn dort wurden die beladenen Container in den oberen Lagen positioniert.

Im Gegensatz zum Formschwerpunkt und zum Metazentrum kann der Gewichtsschwerpunkt vom Schiffsführer beeinflusst werden, denn der Gewichtsschwerpunkt wird vor allem durch die Ladung bestimmt.

2.2.3 Effekt der freien Oberflächen

Auf Containerschiffen tritt der Effekt der freien Oberflächen auf, wenn (Ballast-)Tanks (für Trinkwasser, Treibstoff, usw.) nicht vollständig befüllt sind oder wenn aus einem anderen Grund Flüssigkeitsoberflächen an Bord vorhanden sind (z.B. Regenwasser im Laderaum): Wenn ein Schiff Schlagseite erhält, gerät die Flüssigkeit in den Tanks in Bewegung. Die Flüssigkeit fließt dabei in die Richtung der Krängung und vergrößert damit die bereits bestehende Schlagseite.

Eine freie Flüssigkeitsoberfläche wirkt sich nachteilig auf die Stabilität des Schiffes aus, da sich mit der Bewegung der Flüssigkeit auch der Gewichtsschwerpunkt G verändert. Das aufrichtende Moment nimmt dadurch ab.

Für eine größtmögliche Stabilität muss jeder einzelne (Ballast-)Tank entweder vollständig befüllt oder komplett leer sein.

Der Effekt der freien Oberflächen kann einen maßgeblichen Einfluss auf die Stabilität haben, ein Schiffsführer sollte sich auch dessen bewusst sein. Während der Lade- und Löschvorgänge Ballast aufzunehmen, ist sehr gefährlich, da genau während der Ballastaufnahme die Oberflächeneffekte von Flüssigkeiten auftreten.

2.3 Allgemeine Kenntnisse über das Stauen

Stauen

Wenn ein Binnenschiff Container lädt, muss immer ein Stauplan erstellt werden. Dies ist gar nicht so einfach. Denn es müssen zahlreiche verschiedene Aspekte berücksichtigt werden, wie zum Beispiel:

- die Stabilität des Schiffes;
- die jeweilige Stabilität des Schiffes nach dem Laden oder Löschen bestimmter Ladungspartien bei einem Zwischenziel;
- die Anzahl und die Lage der Ladeterminals;
- die Anzahl und die Lage der Löschterminals;
- die Brückenhöhe und Fahrtiefen;
- das Containergewicht, die schwersten Container in die unterste Lage des Schiffes;
- die Reefers, die manchmal an das Bordstromnetz angeschlossen werden müssen;
- die Kräfte und Spannungen auf dem Schiff;
- der Trimm und die Krängung des Schiffes;
- die Vorschriften für das Laden von ADN-Containern;
- die freie Sicht vor dem Schiff.

Stacker und Twistlocks

Container dürfen sich während der Fahrt nicht bewegen oder bei Schiefelage des Schiffes oder Stößen ins Rutschen kommen. Daher ist es wichtig, die Container gut zu sichern. Dafür kommen so genannte Stacker oder Twistlocks zum Einsatz.

Die Stacker werden an den Ecken der Container angebracht, und zwar an den Cornercastings genannten Eckbeschlägen. Stacker können als Verriegelung zur Verbindung von Containern aller Lagen verwendet werden, die sich oberhalb der Lukensäulen befinden. Dabei handelt es sich meistens um die dritte und vierte Containerlage, bei denen die Stacker ebenfalls an den Außenseiten der Container angebracht werden. Stacker können auch zum Stauen verwendet werden, wenn ein einzelner Container in der Mitte ohne benachbarte Container steht. Bei dem Einsatz von Stackern werden die Container nicht miteinander befestigt, die Stacker sollen lediglich das Verrutschen der Container verhindern.

Es gibt nautische Gegebenheiten, unter denen Twistlocks den Stackern vorzuziehen sind, beispielsweise das Fahren auf breitem Fahrwasser (z.B. auf der Westerschelde) bei extremen Wetterbedingungen oder mit leeren Containern. Bei der Verwendung von Twistlocks sind die Container tatsächlich miteinander verbunden. Twistlocks haben per se keinen Einfluss auf die Stabilität, sie verbinden die Container nur miteinander, um ein Überbordgehen möglichst zu verhindern. Bei einer positiven Stabilität haben Twistlocks einen positiven Einfluss auf die Sicherheit. (Jedoch gilt das nicht für eine negative Stabilität). In der Praxis kann allerdings die Stabilität nicht negativ sein, wenn die gesetzlichen Kriterien wirklich eingehalten werden.



Twistlock (Foto Maira van Helvoirt)

3. Bewährte Praxisbeispiele

Wenn wie unter Punkt 2.1 beschrieben die gesetzlichen Stabilitätsbestimmungen für Binnenschiffe eingehalten werden, kann ein Schiff sicher an der Schifffahrt teilnehmen. In Ergänzung zu den Stabilitätsregeln wurde vom Binnenschiffahrtsgewerbe eine Reihe von bewährten Praxisbeispielen erarbeitet, die die Stabilität, das Stauen oder die Logistikdienstleistungen in der Containerbinnenschifffahrt weiter verbessern können. Die Stabilität und das Stauen der Ladung auf Containerschiffen sind sowohl schiffs- als auch reiseabhängig. Der **Schiffsführer** bleibt immer **persönlich verantwortlich** für die Beladung und das Stauen.

Die üblichen Abläufe beim Laden und Löschen von Schiffen gelten auch für Containerschiffe. Angesichts der spezifischen Merkmale der Containerladung können die folgenden zusätzlichen Tipps durchaus zweckmäßig sein. In allen Fällen sind die verbindlichen Vorschriften für die Stabilität einzuhalten und korrekt anzuwenden, um ausreichende Sicherheit für Schiff und Besatzungsmitglieder zu gewährleisten.

3.1 Bewährte Praxisbeispiele vor der Beladung

1. Bei der Vorbereitung der Fahrt muss an folgende Punkte gedacht werden:
 - Informationen über die nautischen Gegebenheiten der Fahrt (Wetter, Gezeiten, Fahrstrecke, usw.);
 - Sind Höhen- und Tiefgangsbeschränkungen zu erwarten?
 - Stauen der Ladung und Überprüfung, ob die im Stabilitätsbuch (vgl. Punkt 2.1.7) definierten Stabilitätskriterien erfüllt sind;
 - Überprüfen, ob die Ladung sicher und stabil übernommen werden kann;
 - Containerlogistik: Überprüfen Sie, dass unter Einhaltung der geforderten Stabilitätskriterien eine gute Dienstleistung angeboten werden kann;
 - Die vorgesehene ADN-Gefahrgutkennzeichnung (blaue Kegel) bei den entsprechenden Containern nicht vergessen.
2. Nach Möglichkeit müssen die Container auf Schäden oder Lecks kontrolliert werden und gegebenenfalls ist dies dem Auftraggeber mitzuteilen.
3. Beim Erstellen des Stauplans berücksichtigt der Schiffsführer die Positionierung von Reefern. Bei einem Reefer muss die Kühlkette gewahrt bleiben und daher ist es oft notwendig, diese an das Bordstromnetz anzuschließen.
4. Wenn Container mit Gefahrgut geladen werden, ist es wichtig (und verbindlich vorgeschrieben!), ihren genauen Standort im Stauplan zu kennen. In Notsituationen (Havarie) kann schneller festgestellt werden, ob diese Container beschädigt sind.

5. Aus logistischen Gründen werden Schiffe jedoch häufig in „vertikalen Blöcken“ beladen. Dabei werden die Container je nach Bestimmungsterminal in einer Reihe auf verschiedenen Lagen in die Höhe gestapelt. Bei der Verteilung der Blöcke in dieser Weise muss kontrolliert werden, ob die geltenden Stabilitätsvorschriften eingehalten werden!



3.2 Bewährte Praxisbeispiele während des Ladens

3.2.1 Bewährte Praxisbeispiele für Stabilität

6. Die Stabilität wird durch einen tiefliegenden Schwerpunkt verbessert und umgekehrt durch einen hochliegenden Schwerpunkt verschlechtert. Daher sind die schwersten Container soweit wie möglich unten im Schiff zu positionieren und die leichten weiter oben.
7. Die Rollzeit des Schiffes hängt unmittelbar mit der Stabilität des Schiffes zusammen, bei erhöhter Stabilität verringert sich die Rollzeit entsprechend.

3.2.1.1 Kommunikation zwischen Terminal und Schiffsführer

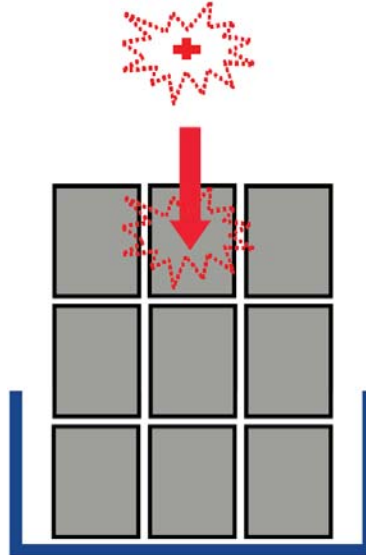
8. Der Schiffsführer gibt die Reihenfolge der Beladung auf Basis des von ihm vorab erstellen Stauplans vor. Der Stauer muss sich verbindlich an diesen Stauplan halten. Sollte dies aus sehr außergewöhnlichen Gründen nicht möglich sein und muss vom Stauplan abgewichen werden, können unbeabsichtigt die Grenzen der Stabilität erreicht werden. Dann kann das Stauen „Lage für Lage“ einen Ausweg bieten. Dabei wird lagenweise das Schiff beladen und die Gewichte werden ebenfalls lagenweise in die Stabilitätsberechnung eingegeben. Bei jeder Lage kann so eine Berechnung zur Überprüfung der Stabilität vorgenommen werden. Der Ladevorgang kann rechtzeitig eingestellt werden, wenn das Risiko bestehen sollte, dass die Stabilitätsgrenze erreicht wird.
9. Der Schiffsführer erteilt dem Terminal vor dem Beladen geeignete Beladungsanweisungen. Der Schiffsführer ist für sein Schiff verantwortlich und bestimmt, wie es beladen wird. Der Schiffsführer ist bestrebt, einfach und effizient auf dem Schiff zu stauen. Das Personal in den Terminals muss beim Laden und Löschen der Container den Anweisungen des Schiffsführers Folge leisten, damit die Sicherheit jederzeit gewährleistet ist.

3.2.1.2 Containergewicht

10. Die Angabe von richtigen Containergewichten bleibt für das Gewerbe eine wichtige Aufgabe. Das verifizierte Bruttogewicht VGM (Verified Gross Mass (siehe Punkt 5 Einführung der Verpflichtung zum Wiegen der Container, die an Bord eines Seeschiffs geladen werden, und Auswirkung auf die Binnenschifffahrt) wird hoffentlich einen positiven Beitrag hierzu leisten. Der Schiffsführer muss sich vergewissern, dass ihm das Bruttogewicht jedes einzelnen Containers zur Verfügung steht, damit er die Stabilitätsberechnung durchführen kann.
11. Wenn der Schiffsführer beim Beladen einen erheblichen Gewichts-unterschied des Containers gegenüber dem angekündigten Gewicht feststellt, muss er den Container ablehnen. Falls sich Zweifel an der Stabilität ergeben, dann müssen Container am Terminal zurückgelassen werden! Häufig werden Risiken eingegangen, weil Dritte Druck ausüben, verwehren Sie sich dagegen, denn Sie tragen letztendlich die Gesamtverantwortung!
12. Zur Einschätzung einer eventuellen erheblichen Differenz zwischen dem tatsächlich geladenen Gesamtgewicht und dem erwarteten theoretischen Gewicht, kann der Schiffsführer folgenden Vergleich anstellen:
 - Summe des Gewichts aller Container an Bord aufgrund der Angaben, die vom Terminal übermittelt wurden ;
 - tatsächlich geladenes Gewicht. Das tatsächlich geladene Gewicht kann durch Messen des Tiefgangs des Schiffes ermittelt werden. Anhand des Eichscheins lässt sich je nach Tiefgang das Gewicht der Ladung an Bord feststellen.

13. Wenn am Gesamtgewicht der Container Zweifel bestehen, wird empfohlen, eine Stabilitätsberechnung durchzuführen und dabei das vermutete zusätzliche Gewicht zur höchsten Lage zu addieren.

Abweichendes Gewicht (zusätzliches Gewicht)



3.2.1.3 Stabilitätsberechnung

14. Ein Stauprogramm mit integrierter Stabilitätsberechnung vereinfacht das Stauen erheblich und ist äußerst ratsam. Es muss ein für das Schiff geeignetes voreingestelltes Stauprogramm sein. Von Kalkulationstabellen aus Bürokommunikationssoftware wird ausdrücklich abgeraten, weil das Risiko besteht, dass die Berechnungsformeln ohne Absicht verändert oder gelöscht werden könnten.
15. Wenn man ein Stauprogramm von einem Schwesterschiff verwendet, spart man der falschen Stelle. Vergleichbare Schiffe können in mehreren Punkten (z.B. bei der Tankaufteilung) derart voneinander abweichen, dass die Stabilitätsdaten nicht miteinander vergleichbar sind.
16. Bei Inbetriebnahme des Stauprogramms prüft der Schiffsführer mit dem verantwortlichen Techniker, ob für die Erstellung des Stauplans die richtigen Daten verwendet werden, indem der Schiffsführer eine manuelle Berechnung und einen Vergleich mit dem Stauprogramm vornimmt.
17. Bei einer manuellen Berechnung muss die richtige Tabelle aus dem Stabilitätsbuch (vgl. Punkt 2.1.7) verwendet werden.
 - Sobald mindestens ein „High-Cube“-Container (HC-Container - vgl. Glossar) geladen wird, muss für alle Container die High-Cube-Tabelle verwendet werden.
 - Container gelten nur auf Zellschiffen als „fixiert“, in allen anderen Fällen ist keine Rede von „festen“ Containern, daher muss die Tabelle für „lose“ Container verwendet werden.
 - Sobald mindestens ein ADN-Container geladen wird, muss für alle Container die ADN-Tabelle verwendet werden.



(Fotos eines Zellschiffs, Benjamin Boyer)

3.2.2 Bewährte Praxisbeispiele für Stabilität, die besondere Aufmerksamkeit verdienen

18. Frei bewegliche Wassermassen in einem Schiff wirken sich nachteilig auf die Stabilität aus, als besonders tückisch kann sich das Regenwasser erweisen. Kontrollieren Sie vor der Beladung und vor Fahrtantritt regelmäßig, ob Wasser im Schiff steht. In bestimmten Fällen ist es ratsam, auch die Verbindungsleitungen (cross-overs) von Schiffsdiesel- und Trinkwassertanks zu schließen.
19. Zudem dürfen möglichst keine großen freien Flüssigkeitsoberflächen an Bord vorhanden sein. Falls Ballast erforderlich ist, muss immer das Breitenträgheitsmoment der freien Flüssigkeitsoberfläche berücksichtigt werden. Ballasttanks müssen vollständig leer oder ganz befüllt sein, insbesondere dann, wenn es sich um von Seitenwand zu Seitenwand durchgehende Ballasttanks handelt. Dies gilt es aufgrund des krängenden Moments der freien Oberflächen und möglicher Schlagseite zu beachten.
 - Falls Ballast notwendig ist, muss er **vor** der Beladung aufgenommen werden.
 - Füllen Sie Ballasttanks nie, wenn die Stabilität des Schiffs gering oder das Schiff über die Stabilitätsgrenzen beladen ist. Bei der Aufnahme von Ballastwasser verschlechtert sich die Stabilität erheblich!
20. Berücksichtigen Sie die Wettervorhersagen, einschließlich zum Wind, der eine Rolle spielt. Erforderlichenfalls sind beim Beladen die entsprechenden Vorhersagen zu berücksichtigen.
21. Containerschiffe lassen manchmal viel Platz zwischen den geladenen Containerreihen. Beispielsweise gilt das für Schiffe, die ganz knapp nicht drei Reihen nebeneinander aufnehmen können. Beachten Sie jedoch bitte, dass wenn ein zu großer Zwischenraum entsteht, die Container sich bei Krängung, Stößen oder Zusammenstößen verschieben können. Sorgen Sie erforderlichenfalls dafür, dass kein Abstand zwischen den Containern vorhanden ist.
22. Kontrollieren Sie vor Beginn des Ladevorgangs die Ladeliste auf die Containertypen und berücksichtigen Sie die spezifischen Anforderungen von Containertypen, die vom Standardcontainer abweichen. So wie z.B.:
 - High-Cube-Container sind 30 cm höher;
 - Super-High-Cube Container sind 60 cm höher;
 - 45 Fuß Paletten Breite Container sind 6 cm breiter;
 - 20 Fuß Tankcontainer sind manchmal 10 cm niedriger;
 - diverse Zwischenmaße wie 23 Fuß, 25 Fuß, 30 Fuß;
 - Reefers benötigen eine Belüftung und manchmal einen Stromanschluss.

3.3 Bewährte Praxisbeispiele während der Fahrt

23. Der Schiffsführer passt das Fahrverhalten dem Beladungszustand an, vor allem beim Fahren und Wenden aus stillen oder ruhigen in frei fließende Gewässer, bei (Quer)strömungen und starken (Seiten)winden.
24. Wasser auf den Gangborden ist zu vermeiden. Größtenteils überflutete Gangborde können ein zusätzlicher Faktor sein, der das aufrichtende Moment verschlechtert.

3.4 Bewährte Praxisbeispiele beim Stauen

25. Der Schiffsführer kontrolliert, ob die Container in Übereinstimmung mit dem Stauplan positioniert werden, und zwar sowohl am richtigen Ort als auch auf die richtige Art und Weise. Der Container muss mit den Ecken (corner castings) auf den Ecken des darunter liegenden Containers stehen.
26. Gestapelte leere Container in der Mitte des Laderaums können leicht umstürzen. Versuchen Sie ein Feld komplett zu stauen oder positionieren Sie die Container an der Seitenwand.
27. Verwenden Sie solides und zuverlässiges Staumaterial.

3.5 Ergänzende bewährte Praxisbeispiele

28. Die Übermittlung der richtigen Fixpunkthöhe nach der Beladung an Ihr Personal ist für die Sicherheit während der Fahrt wichtig, um Unfälle im Zusammenhang mit der lichten Höhe von Brücken zu vermeiden.
29. Eine gute Markierung der Containerfelder vermeidet Verwechslungen beim Laden und Löschen, so können Streifen an den Innen- und Außenseiten der Lukensäulen, Nummern an den Innen- und Außenseiten der Lukensäulen und evtl. Streifen / Kreuze und Nummerierungen auf dem Schiffsboden angebracht werden.
30. Stellen Sie keine 20-Fuß-Container auf 40-Fuß-Container. Die 20-Fuß-Container können die 40-Fuß-Container beschädigen, weil sie keine Verstärkung in der Mitte des Containers aufweisen.
31. Flatrack- oder Open Top-Container mit Sonderladung müssen zum Zeitpunkt des Löschens gut erreichbar sein, so dass die Hafentarbeiter diese erreichen können, um sie evtl. mit Hilfe von Ketten-Spezialgeschirr entladen zu können.

4. Berufliche Weiter- und Fortbildung

Eine gute Erstausbildung und eine umfassende Weiterbildung sind von großer Bedeutung. Es ist sogar wahrscheinlich, dass ein guter Kenntnisstand bei den Besatzungsmitgliedern einen größeren Beitrag als andere nur schwer vom Schiffsführer zu beeinflussende Faktoren zur Sicherheit leistet (wie z.B. korrekte Containergewichte).

Ab dem 1. Januar 2015 wurde das Thema der Stabilität schrittweise in das Ausbildungsprogramm des ADN-Grundkurses eingeführt werden.

Es wird geraten, eine regelmäßige berufliche Weiter- und Fortbildung (d.h. während des gesamten Berufslebens) in die Risikobewertung aufzunehmen und diese zum festen Bestandteil des Qualitätssystems an Bord zu machen.

Für eine regelmäßige Weiter- und Fortbildung sprechen mehrere Faktoren, da die Frage der Stabilität komplex ist. Wenn neue Instrumente an Bord eines Schiffs eingebaut werden, muss der Schiffsführer diese bedienen können und ihre Einsatzmöglichkeiten kennen, um klassische Fehler zu vermeiden.

Folgendes ist in Anwesenheit des Installateurs zu überprüfen:

- die Stabilitätsberechnung,
- die Verwendung der richtigen Tabellen im Stauprogramm,
- die ordnungsgemäße Anwendung des Korrekturwerts für freie Flüssigkeitsoberflächen.

Die Weiterbildung bietet auch Gelegenheit, die Kenntnisse über die verordnungsrechtlichen Bestimmungen zu vertiefen und auf den neuesten Stand zu bringen.

5. Einführung der Verpflichtung zum Wiegen der Container, die an Bord eines Seeschiffs geladen werden, und Auswirkung auf die Binnenschifffahrt

Die Bedeutung von korrekt angegebenen Containergewichten liegt auf der Hand. Denn fehlerhafte Containergewichte führen definitionsgemäß zu falschen Stauplänen. Mit der Einführung der Verpflichtung zum Wiegen der Container nimmt die Genauigkeit der Containergewichte zu.

Seit dem 1. Juli 2016 dürfen Container erst an Bord eines Seeschiffes geladen werden, wenn ihr Gewicht auf zertifizierte Weise ermittelt wurde. Dieses Gewicht wird verifiziertes Bruttogewicht (Verified Gross Mass - VGM) genannt.

Die IMO (International Maritime Organization) hat zwei Methoden zur Bestimmung des VGM genehmigt:

- a) entweder wird mit einer geeichten Waage gewogen;
- b) oder das Gewicht wird anhand einer zertifizierten Methode berechnet.

Die Zuständigkeit hierfür liegt in erster Linie beim Befrachter. In der Praxis beauftragt der Befrachter häufig einen Logistikdienstleister (z.B. das Inlandterminal) mit der Feststellung des Gewichts.

Im Idealfall sollte das geprüfte Bruttogewicht (VGM) bereits ermittelt sein, bevor der Container im Hinterland auf ein Binnenschiff geladen wird. Jedoch muss dieses Gewicht erst vor der Beladung auf ein Seeschiff verbindlich festgestellt werden. Ein Befrachter könnte daher grundsätzlich den Container auch erst am Tiefseeterminal wiegen lassen. Aufgrund dessen kann das Fehlen des VGM nicht als Grund angeführt werden, um einen Container abzulehnen.

Auch mit geeichten Geräten lässt sich das Gewicht nicht mit 100%-iger Genauigkeit bestimmen. Aus diesem Grund räumen die Mitgliedstaaten der IMO jeweils eine bestimmte Genauigkeitsmarge ein, die allerdings nicht überall gleich ist. Der Schiffsführer ist weder verpflichtet noch in der Lage, das VGM zu überprüfen und kann grundsätzlich davon ausgehen, dass die übermittelten Daten richtig sind. Wenn er allerdings konkret feststellt, dass das tatsächliche Gewicht von dem übermittelten VGM abweicht, muss er natürlich ablehnen, dass der Container an Bord des Schiffes geladen wird.

Die Verfügbarkeit der richtigen Gewichtsangaben wird sich erst dann positiv auf die Binnenschifffahrt auswirken, wenn die korrekten Gewichte bei den unterschiedlichen Akteuren in der Logistikkette jeweils auch korrekt in die Informationssysteme aufgenommen werden. Dazu sind organisatorische bzw. verfahrensmäßige Anpassungen erforderlich. Zwischenzeitlich wurde eine neue EDI (Electronic Data Interchange)-Nachricht (die so genannte VERMAS-Nachricht) entwickelt, und andere bisherige EDI-Nachrichten (wie COPRAR-Load) wurden geändert, damit die Containergewichtsangaben auf elektronischem Weg zwischen den verschiedenen Parteien ausgetauscht werden können.

Auch wenn die Verpflichtung zur verifizierten Bruttogewichtsermittlung im Prinzip einen positiven Beitrag zur Sicherheit in der Binnenschifffahrt leistet, muss sich noch erweisen, ob sich dadurch auch positive Auswirkungen für die Binnenschifffahrt ergeben.

6. Zukünftige Entwicklungen im Containertransport

6.1 Elektronischer Datenaustausch

In den nächsten Jahren wird der elektronische Datenaustausch zwischen Flottenmanager, Terminal und Schiff weiter zunehmen. Inzwischen sind einige Pilotprojekte in Angriff genommen worden, bei denen die EDI-Nachrichten BAPLIE (Schiffsplan) und MOVIN (Stauanweisungen) verwendet werden. Diese EDI-Nachrichten werden automatisch in das Terminal-System eingelesen und führen zu einem effizienteren Betriebsablauf. Für den Schiffsführer ist von Vorteil, dass er nach der Beladung seines Schiffes ein endgültiges BAPLIE vom Terminal erhält und somit einen genauen Überblick über die Standorte der einzelnen geladenen Container erhält. Die Stauprogramme wurden bereits angepasst und sind daher in der Lage, die EDI-Nachrichten zu verarbeiten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass BAPLIE und MOVIN die Terminals und die Binnenschifffahrt in die Lage versetzt, Schiffe effizient und anhand eines detaillierten Stauplans zu beladen.

Der oben genannte Dokumentenaustausch über die EDI-Nachrichten ist nicht identisch mit dem elektronischen Datenaustausch über die Software BICS im Rahmen der Meldepflicht auf dem Rhein. Die Einhaltung der Meldepflicht nach § 12.01 der RheinSchPV über BICS wird weiterhin über die Stauprogramme möglich bleiben. Daher wird sich kaum etwas an der Arbeitsweise des Schiffsführers ändern.

6.2 Qualitätssysteme

In der Tankschifffahrt sind Qualitätssysteme wie EBIS schon seit geraumer Zeit an der Tagesordnung, aber das gilt nicht im gleichen Maße für die Containerbinnenschifffahrt. Daher wird von einigen Marktteilnehmern derzeit ein vom Gewerbe initiiertes und von ihr unterstütztes integrales Qualitätssystem entwickelt. Die Schiffe werden hier nicht nur anhand der Kriterien wie Wartungszustand, Umweltleistung, Zertifizierung und Besatzungsvorschriften beurteilt, es wird auch ausdrücklich geprüft, ob Verfahren, Anweisungen sowie Sicherheits- und Qualitätsmanagementsysteme vorhanden sind.

Eine Risikobewertung, bei der das spezifische Stabilitätsrisiko ermittelt wird, soll dabei auch berücksichtigt werden. Auf der Grundlage der Risikobewertung können angemessene Maßnahmen in die Standardschiffsverfahren aufgenommen werden. Auch die Frequenz, der Inhalt und das Niveau der beruflichen Aus- und Weiterbildung der Besatzungsmitglieder müssen hier aufgenommen werden.

7. Bibliografie

Zur Erstellung dieses Leitfadens wurde auf folgende Veröffentlichungen zurückgegriffen:

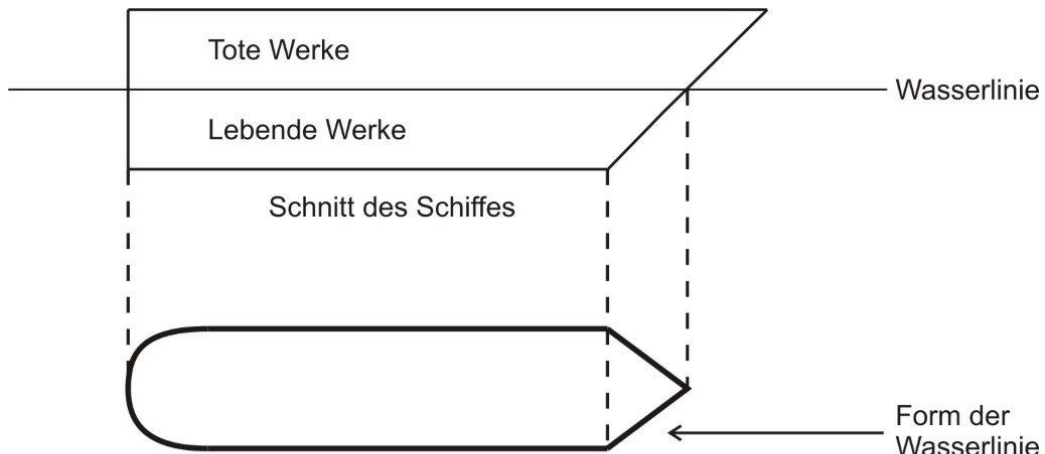
- ZKR-Verordnungen [online], <http://www.ccr-zkr.org/13020500-de.html>
- CEREMA, CETMEF (Centre d'Etudes Techniques Maritimes Et Fluviales), *Stabilité des bateaux - Examen d'un dossier*, 2012, 50 p., pdf, [online] http://www.eau-mer-flueves.cerema.fr/IMG/pdf/AGj_Web_R12-07_StabilitedesBateaux_140113_cle653bc1.pdf
- CESNI (Europäischer Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt), *Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN)*, 2015, [online] www.cesni.eu/documents
- EICB (Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart), *syllabus De basisbegrippen van de scheepsstabiliteit*, 2009, 12 p., pdf, [online] <http://www.cbrb.nl/publicaties/42-themabijeenkomsten/343-stabiliteit-19-03-2009-eicb-syllabus-de-basisbegrippen-van-de-scheepsstabiliteit>

- Fouliard Marc et Krieger Kai, *Les cahiers maritimes, Calculs de stabilité*, InfoMer, 2003, 70 p., ISBN-10: 2-9135-9629-0 et ISBN-13: 978-2-9135-9629-0
- Autorengemeinschaft Hermann, Landwehr Schütze, *Kentersicherheit in der Binnenschifffahrt BSBG (Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft)*, 50 S.
- Dipl.-Ing. Klaus Schmitt *Stabilität des Binnenschiffes - Lehrheft für die Schiffsführer-ausbildung (Fachkunde für Binnenschiffer)*, Binnenschifffahrts-Vlg, 1989, 32 S., ISBN 978-3-87078-035-7
- Prof. Andreas Meyer-Bohe, *Schwimmfähigkeit und Stabilität von Schiffen*, Cuvillier Verlag Göttingen, 134 S.
Auszug: https://cuvillier.de/uploads/preview/public_file/975/9783869556888.pdf
- Raad voor de Transportveiligheid, *De stabiliteitsrisico's van binnenschepen en drijvende werktuigen*,
- Sys, Christa, *Lesboek Laden en lossen in de binnenvaart: onderhandeling, regelgeving of gebruik*, Academia Press, 2014, 269 S., ISBN 978-9-0382-2444-2
- UNECE (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa) *Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN)*, 2017, 570 S. (Band 1) und 466 S. (Band 2), [on line]
http://www.ccr-zkr.org/files/conventions/adn/ADN_2017de.pdf
- Van Dokkum Klaas, *Scheepsstabiliteit*, Dokmar, 2010, 176 S., ISBN 978-9-0715-0016-9

Zur Erstellung dieses Leitfadens wurde auf folgende Internetseiten zurückgegriffen:

- Sail Skills, Sail Skills - Stability. http://sailskills.co.uk/Stability/stability_index.html
- IMO (International Maritime Organization). *Our Work. Maritime Safety. Stability and Subdivision*
<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/StabilityAndSubdivision/Pages/Default.aspx>

8. Glossar



Draufsicht auf das Schiff

ADN-Container	Ein ADN-Container ist mit gefährlichen Gütern im Sinne des ADN-Übereinkommens (vgl. Bibliografie) beladen.
EDI - Electronic data Interchange	Beim elektronischen Datenaustausch (electronic data interchange - EDI) werden Geschäftsdaten in einem elektronischen Standardformat zwischen Geschäftspartnern direkt von einem Rechner zum anderen übertragen.
Gewicht	Das Gewicht ist eine nach unten gerichtete Kraft, die auf einen der Schwerkraft unterliegenden Gegenstand ausgeübt wird.
HC-Container (High Cube)	Ein Container hat die folgenden äußeren Standardabmessungen: Länge 20 Fuß (6,058 m) oder 40 Fuß (12,192 m), Breite 8 Fuß (2,438 m) und Höhe 8,5 Fuß (2,591 m). Die Höhe eines HC-Containers beträgt 9 Fuß (2,743 m) oder 9,5 Fuß (2,896 m).
Nettogewicht / Bruttogewicht	Bruttogewicht = Nettogewicht + Leergewicht des Containers
Rollzeit	Die Rollzeit ist die Zeit zwischen zwei Momenten, in denen sich das Schiff in demselben Zustand befindet.
Stauprogramm / Ladungsrechner	Ein Ladungsrechner besteht aus einem Computer (Hardware) und einem digitalen Programm (Software), mit denen sichergestellt werden kann, dass in allen Fällen des Aufnehmens von Ballast oder von Ladung: <ul style="list-style-type: none"> - die zulässigen Höchstwerte in Bezug auf die Längsfestigkeit und den Tiefgang nicht überschritten werden; und - die Stabilität des Schiffs den Vorschriften entspricht, die auf dieses Schiff zur Anwendung kommen. Hierzu muss die Stabilität im unbeschädigten Zustand und nach einer Havarie berechnet werden. <p>Die Software muss, um sinnvolle Ergebnisse zu erzeugen, mit bestimmten schiffsspezifischen Daten voreingestellt werden (Lage des Schwerpunkts, Form des Schiffskörpers, Unterteilung, usw.)</p> <p>Das Stauprogramm wird zudem häufig mit einer Software zur Unterstützung bei der Erstellung des Stauplans kombiniert.</p>
Wasserlinie	Die Schnittstelle des Schiffskörpers mit dem Wasser. Sie ist horizontal.

KONTAKTE

AQUAPOL

www.aquapol-police.com

EBU

Vasteland 78
NL-3011 BN Rotterdam
Niederlande
www.ebu-uenf.org

ESO

Sint-Anna Business & Seminar Center
Sint Annadreef 68B
B-1020 Bruxelles
Belgien
www.eso-oeb.org

ZKR

Palais du Rhin
2 place de la République
F-67000 Strasbourg
Frankreich
www.ccr-zkr.org

Ausgabe Mai 2017

Die sieben goldenen Regeln zur Gewährleistung der Stabilität eines Containerschiffs

- Die verbindlichen Vorschriften für die Stabilität sind einzuhalten und korrekt anzuwenden.
- Erteilen Sie dem Personal am Terminal Ladeanweisungen, um zu gewährleisten, dass das Schiff gemäß dem Stauplan geladen wird.
- Positionieren Sie schwere Container unten im Laderaum und leere Container auf den obersten Lagen.
- Ballasttanks müssen entweder vollständig befüllt oder komplett leer sein.
- Wenn ein Schiff nach dem Laden nicht stabil ist, soll nicht versucht werden, es stabil zu machen, indem bestimmte Ballasttanks mit Wasser gefüllt werden.
- Wenn ein Stauprogramm zur Prüfung der Stabilität verwendet wird, muss dieses Programm für das Schiff speziell parametrisiert werden
- **Eine Stabilitätsberechnung und die Erstellung eines guten Stauplans kosten weniger Zeit und Geld als die Hebung und Bergung eines gesunkenen Schiffs.**



PROTOKOLL 15

Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 11.02 Nr. 4 bis 7, 11.04 Nr. 2, Kapitel 14a, außer 14a.07 Nr. 1, 15.14 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 1 und 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu §§ 11.02 Nr. 4, 11.04 Nr. 2, 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5, Anlage I, Bild 10, Anlagen Q, R und S)

Beschluss

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

- a) § 11.02 Nr. 4 bis 7 – Schutz vor Sturz und Absturz
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- b) § 11.04 Nr. 2 – Gangbord
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- c) Kapitel 14a, außer § 14a.07 Nr. 1 – Bordkläranlagen
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- d) § 15.14 Nr. 1 – Einrichtungen zum Sammeln und Entsorgen von häuslichen Abwässern
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- e) § 24.02 Nr. 2, Übergangbestimmung zu § 11.02 Nr. 4
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- f) § 24.02 Nr. 2, Übergangbestimmung zu § 11.04 Nr. 1 und 2
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- g) § 24.02 Nr. 2, Übergangbestimmung zu § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- h) § 24.06 Nr. 5, Übergangbestimmung zu § 11.02 Nr. 4
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- i) § 24.06 Nr. 5, Übergangbestimmung zu § 11.04 Nr. 2
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- j) § 24.06 Nr. 5, Übergangbestimmung zu § 14a.02 Nr. 2 Tabelle 1 und 2 und Nr. 5
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- k) Anlage I, Bild 10 – Sicherheitszeichen
(angenommen mit Beschluss 2011-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14)
- l) Anlagen Q, R und S – Bordkläranlagen
(angenommen mit Beschluss 2010-II-27, zuletzt verlängert mit Beschluss 2014-I-14).

Die Vorschriften gelten vom 1. Dezember 2017 bis zum 6. Oktober 2018.

Die Zentralkommission beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, mit Blick auf die möglicherweise erfolgende Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zur Aufnahme des Verweises auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) im Frühjahr 2018 eine Bewertung des Zeitpunkts vorzunehmen, an dem die betreffenden Anordnungen auslaufen.

PROTOKOLL 16

**Moratorium für bestimmte Übergangsbestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art
nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung
(§§ 24.02 Nr. 2, Übergangsbestimmungen zu §§ 8.05 Nr. 6, 8.10 Nr. 3, 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4,
Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3, 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmungen zu §§ 3.04
Nr. 7, 7.01 Nr. 2, 8.10 Nr. 2, 9.01 und 12.02 Nr. 5, 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmungen zu
§§ 10.04, 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, 15.06 Nr. 6, 15.07, 15.08 Nr. 3)**

Beschluss

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

- a) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 8.05 Nr. 6 Satz 3 bis 5 - Einrichtung und Bemessung der Lüftungsrohre und Verbindungsleitungen von Brennstofftanks
(angenommen mit Beschluss 2014-I-16)
- b) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 8.10 Nr. 3; § 24.03 Nr. 1, Übergangsbestimmung zu § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2 und § 12.02 Nr. 5 - Geräuschgrenze für stillliegende Schiffe, Fahrgeräusch der Schiffe, höchstzulässiger Schalldruckpegel im Maschinenraum, Eigengeräuschpegel am Steuerstand, Lärm und Vibration in Wohnungen
(angenommen mit Beschluss 2014-I-16)
- c) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 10.04; § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 10.04 - Anwendung der Europäischen Norm auf Beiboote
(angenommen mit Beschluss 2014-I-16)
- d) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9; § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 11.12 Nr. 2, 4, 5 und 9 - Fabrikschild von Kranen, Schutzvorrichtungen, Unterlagen an Bord
(angenommen mit Beschluss 2014-I-16)
- e) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c; § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.06 Nr. 6 Buchstabe c - Fluchtwege nicht durch Küchen von Fahrgastschiffen
(angenommen mit Beschluss 2014-I-16)
- f) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 15.07; § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.07 - Anforderungen an das Antriebssystem von Fahrgastschiffen
(angenommen mit Beschluss 2014-I-16)
- g) § 24.02 Nr. 2 - Übergangsbestimmung zu § 15.08 Nr. 3; § 24.06 Nr. 5, Übergangsbestimmung zu § 15.08 Nr. 3 - Anforderungen an die Alarmanlage zur Alarmierung der Schiffsführung und Besatzung von Fahrgastschiffen
(angenommen mit Beschluss 2014-I-16)

- h) § 24.03 Nr. 1 - Übergangsbestimmung zu § 9.01 - Anforderungen an elektrische Anlagen (angenommen mit Beschluss 2014-I-16).

Die Vorschriften gelten vom 1. Dezember 2017 bis zum 6. Oktober 2018.

Die Zentralkommission beauftragt ihren Untersuchungsausschuss, mit Blick auf die möglicherweise erfolgende Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zur Aufnahme des Verweises auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) im Frühjahr 2018 eine Bewertung des Zeitpunkts vorzunehmen, an dem die betreffenden Anordnungen auslaufen.

PROTOKOLL 17

Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 18

Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die geänderten Zeiträume der Betriebseinstellungen zur Kenntnis,

begrüßt die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen und das Bemühen um Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die zeitgleiche Ausführung der Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen,

begrüßt die von der französischen Delegation organisierte Sitzung unter Beteiligung aller Schleusenbetreiber und Vertreter des Schifffahrtsgewerbes zur Information über die Verzögerungen bei den Instandhaltungsarbeiten an den Oberrheinschleusen.

unterstreicht die Bedeutung einer regelmäßigen Kommunikation der Schleusenbetreiber mit dem Schifffahrtsgewerbe, insbesondere im Rahmen der mindestens einmal pro Jahr stattfindenden Informationssitzungen.

stellt fest, dass die Betriebseinstellungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten notwendig und angemessen sind,

bittet die deutsche und französische Delegation,

- die Arbeiten soweit wie möglich zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen der Schifffahrt so gering wie möglich zu halten,
- die Schifffahrtstreibenden frühzeitig und unter Nutzung der River Information Services über die Betriebseinstellungen und insbesondere Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu informieren,
- ausreichend Liegeplätze für die Schiffe, die aufgrund der Betriebseinstellungen auf eine Schleuse warten müssen, bereitzuhalten.

Anlage

Anlage zu Protokoll 18

**Tabelle der Betriebseinstellungen 2017 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
am 30/04/2017 revidiert**

Die geänderten Daten gegenüber dem Beschluss 2016-II-16 sind fett markiert

Be- treiber	Schleuse	Beginn Unter- brechung der Schifffahrt	Ende Unter- brechung der Schifffahrt	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	09.10.2017	27.10.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Kembs östliche Kammer	01.01.2017	11.08.2017	Risiko von Beeinträchtigungen ¹
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	15.05.2017	01.09.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	06.03.2017	10.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	06.06.2017	15.09.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	01.01.2017	03.02.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	10.04.2017	13.07.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	27.03.2017	31.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	03.04.2017	22.09.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	06.03.2017	17.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	15.05.2017	25.08.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	01.01.2017	24.04.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim kleine Kammer	03.04.2017	09.06.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	06.03.2017	10.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	06.06.2017	04.08.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	06.03.2017	10.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gamsheim westliche Kammer	22.05.2017	09.06.2017	Risiko von Beeinträchtigungen ²
		03.07.2017	28.07.2017	Risiko von Beeinträchtigungen und Schifffahrt bei Hochwasser eingeschränkt ²
VNF	Gamsheim östliche Kammer	12.06.2017	30.06.2017	Risiko von Beeinträchtigungen ²
		31.07.2017	25.08.2017	Risiko von Beeinträchtigungen und Schifffahrt bei Hochwasser eingeschränkt ²
WSV	Iffezheim westliche Kammer	18.09.2017	20.10.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	17.07.2017	21.07.2017	Risiko von Beeinträchtigungen

¹ Fortsetzung der 2016 begonnenen Sperrung der Kammer Ost von Kembs.

² Vgl. Protokoll „Erneuerung der Brücke über die Schleuse Gamsheim“.

PROTOKOLL 19

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2016-I-15)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1964-II-7 und 1966-I-7, in denen vereinbart wurde, dass die Jahresarbeitsprogramme für Ausbaumaßnahmen auf der Rheinstrecke zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar dem Ständigen Technischen Ausschuss übermittelt werden,
- 1986-I-37, 1995-I-27, in denen eine Unterrichtung über die Maßnahmen zur Wiederherstellung und Erhaltung eines beständigen Gewässerbettes am Niederrhein sowie Herstellen einer Fahrrinntiefe von 2,50 m unter GIW zwischen Köln und Koblenz vorgesehen wurde,
- 1995-I-26, in dem eine Unterrichtung über die Maßnahmen auf dem Waal vereinbart wurde,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

- der Verbesserung der Leichtigkeit und der Sicherheit sowie einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt dienen,
- die Schifffahrt während ihrer Ausführung nicht wesentlich beeinträchtigen werden.

Anlagen

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein
in den Jahren 2016 – 2017**

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,0 - 338,0	lfd. Durchführung Die Geschiebezugabe wird unverändert fortgeführt. Im Jahr 2016 wurden 152.248 m³ Kies eingebaut. Die geschätzte Einbaumenge für 2017 liegt bei 185.000 m³.	Keine
2	Sohlenstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,0 - 352,0	lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weitere Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Hierzu werden in den Übertiefen Wasserbausteine in einer Schichtdicke von ca. 0,50 m bis 1,00 m eingebaut. Im Jahr 2016 wurden im Bereich von Rhein-km 336,1 bis Rhein-km 341,4 7.686 m³ Wasserbausteine eingebaut. Für das Jahr 2017 ist ein Einbau von ca. 1600 m³ Sohlenstabilisierungsmaterial geplant.	Keine
3	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	423,9 - 425,8	Beginn: März 2017 Ende: April 2017 Wiederherstellung des Sollprofils Baggerung von 50.000 m³ Kies	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
4	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	446,9 - 447,6	Beginn: Mai 2017 Ende: Mai 2017 Wiederherstellung des Sollprofils Baggerung von 13.000 m³ Kies	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
5	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	443,0	Beginn: April 2017 Ende: Juni 2017 Wiederherstellung des Sollprofils Baggerung von 5.000 m³ Schlamm	Keine

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
6	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	362,5	Beginn: März 2017 Ende: April 2017 Wiederherstellung des Sollprofiles Baggerung von 10.000 m³ Schlamm	Keine
7	Uferinstandsetzung Daxlanden	358,8 - 359,3	Beginn: Juni 2017 Ende: Oktober 2017 alternativer Verbau	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
8	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	377,5 - 378,6	Beginn: Februar 2017 Ende: Mai 2017 Wiederherstellung des Sollprofiles Baggerung von 20.000 m³ Kies	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
9	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	382,8 - 383,6	Beginn: Februar 2017 Ende: Mai 2017 Wiederherstellung des Sollprofiles Baggerung von 17.000 m³ Kies	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
10	Baggerung im Bereich des WSA Mannheim	356,8 - 357,5 357,8 - 358,2	Beginn: August 2017 Ende: Sep 2017 Wiederherstellung des Sollprofiles Baggerung von 35.000 m³ Kies	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
11	Baggerungen im Bereich des WSA Mannheim	386,5 - 387,7	Beginn: Februar 2017 Ende: Mai 2017 Wiederherstellung des Sollprofiles Baggerung von 50.000 m² Kies	Keine jedoch gesonderte Verkehrsregelung
12	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebefang Weisenau	493,3 - 494,46	Beginn: Januar 2016 Ende: März 2016 8.500 m³ Regiebaggerung	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
13	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebefang Weisenau	493,3 - 494,46	Geplant für 2017 geplant 15.000 m³	Keine Jedoch gesonderte Verkehrsregelungen
14	Geschiebebewirtschaftung Mittelrhein Geschiebezugabe Wallersheim	593,0 - 596,4	Beginn: Oktober 2016 Ende: März 2017 35.000 m³	Keine
15	Havarieliegeplatz Bingen	527,7 - 527,95	2016 Detektion und Räumung von Kampfmitteln	Keine
16	Geschiebezugabe „Mittlerer Niederrhein“, Staffel 3	743,0 - 747,0 759,7 - 763,5	Beginn: Mitte 2016 Ende: Ende 2017 Geschiebemanagement Zugabe an 4 Zugabestellen	Keine
17	Geschiebezugabe „unterer Niederrhein“, Staffel 2	813,5 - 818,5 826,5 - 838,7 847,0 - 850,0	Beginn: Mitte 2016 Ende: Ende 2018 Geschiebemanagement Zugabe an 8 Zugabestellen	Keine
18	Uferinstandsetzung Wardt	828,0 - 830,0	Beginn: Mitte 2016 Ende: Ende 2018 Sanierung Deckwerk	Keine
19	Verlängerung der linksrheinischen Bühnengruppe „Hübschwer Grintort“, Staffel 3	832,0 - 839,0	Beginn: Mitte 2017 Ende: Ende 2019 Instandsetzung Bühnenköpfe und Kolkverbau	Keine
20	Baggerungen im Bereich des WSA Duisburg-Rhein	-	geplant für 2017	Keine, Bekanntgabe in ELWIS
21	Baggerungen im Bereich des WSA Köln	-	geplant für 2017	Keine, Bekanntgabe in ELWIS

**Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein
in den Jahren 2016 – 2017**

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
1	Gewährleistung einer Fahrrinnentiefe von 2,80 m unter GIW	857 - 924	Langfristig andauernde Maßnahme, Dauerprojekt	Behinderungen aufgrund von Baggerarbeiten
2	Neubau eines Übernachtungshafens bei Lobith	863 860	Alle erforderlichen Projektentscheidungen wurden getroffen. 1. Phase – <u>in der Realisierung</u> : Anpassung des bestehenden Hafens Tuindorp, Modernisierung von ca. 20 Liegeplätzen. 2. Phase: <u>Ende 2019 geplant</u> : Neubau des Hafens Spijk für ca. 50 Liegeplätze.	keine Auswirkungen auf das Fahrwasser
3	Grenzprojekt Spijk	862 – 864,3	Sandvorspülung. 1. Phase ist abgeschlossen 2. Phase: 2019	Behinderungen während der Arbeiten, mittelfristig besserer Tiefgang
4	Buhnenabsenkung mit Bau der Längsdämme km 911-922	911 - 922	Buhnenverlängerungen und Anlage von Längsdämmen auf der Waal wurden realisiert. 2017/2018 werden die Buhnen entlang des Pannerdens-Kanals abgesenkt.	einige Behinderungen während der Arbeiten
5	Verbesserung der Hafeneinfahrt von Haaften	936	Verbreiterung der Einfahrt und Anbringung von Pfählen in der Verlängerung der Landungsbrücke im Hafen, damit längere Schiffe einfacher festmachen können. Ausführung in 2017.	
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn und Lek				
6	Grundinstandsetzung der Schleusen und Wehre Driel, Amerongen und Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Zeitliche Planung der Ausführung: - Amerongen: Herbst 2017 - Hagestein: Frühjahr 2018 - Driel: Herbst 2018	einige Behinderungen während der Arbeiten

PROTOKOLL 20

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke – Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim – Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2016 (2016-I-16)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,
- 1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinntiefe von 2,10 m unter GIW,
- 1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinntiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.

Anlage

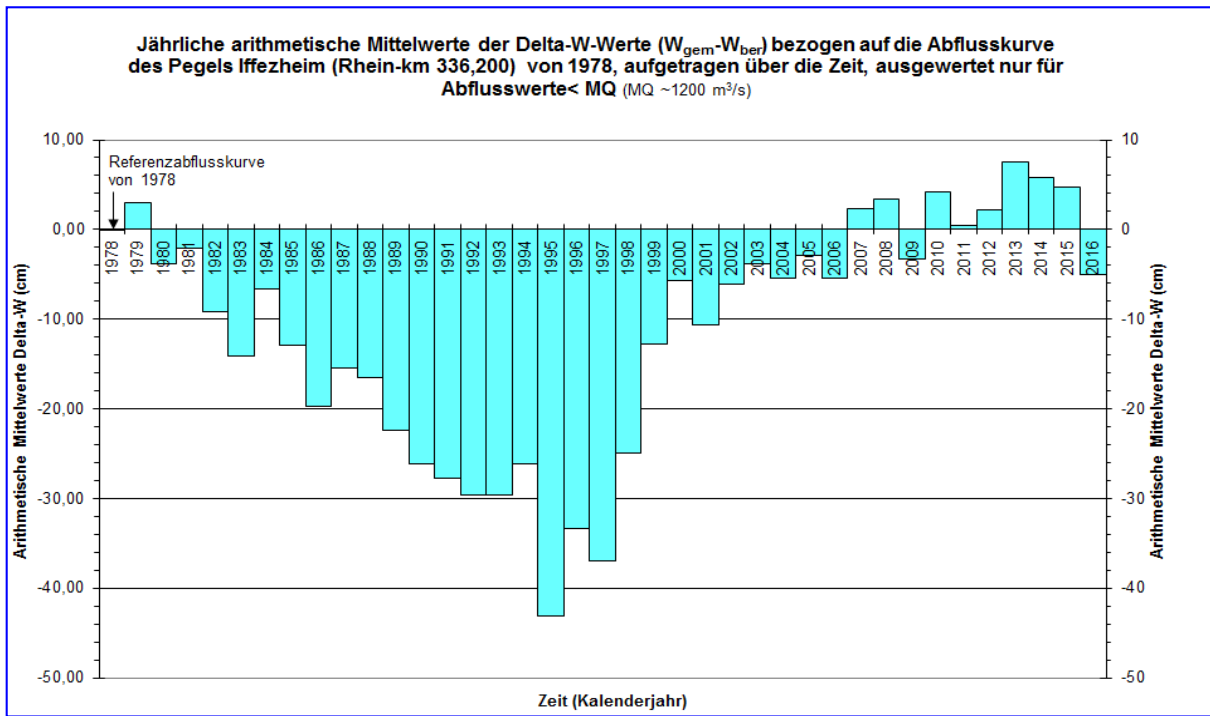
Überprüfung des Vertragswasserstandes Iffezheim zur Vorlage in der ZKR, Jahr 2016

Das Jahr 2016 war gekennzeichnet durch ein hohes Hochwasser zur Jahresmitte und Niedrigwasserständen, die unter den Vertragswasserstand von 105 cm bzw. 111,11 m + NN im Oktober und Dezember fielen. Der Scheitelwasserstand des Hochwassers im Juni trat am 16. Juni 2016 mit 541 cm / 115,47 m NHN auf, der niedrigste am 11. Oktober 2016 mit 79 cm / 110,85 m NHN. Im Januar, Februar und März traten erhöhte Wasserstände und kleine Hochwasser auf, Ende März fiel der Wasserstand auf ein Niveau deutlich unter Mittelwasser. Ab Anfang April erfolgte in unterschiedlichen Wellen ein quasi kontinuierlicher Wasserstandsanstieg bis Mitte Juni. Ab Mitte Juni fiel der Wasserstand wiederum in Wellen bis Mitte Oktober ab. Bis Mitte November stieg der Wasserstand wieder bis Mittelwasser an um danach bis Jahresende kontinuierlich auf ein Niveau unter Vertragswasserstand zu fallen.

Die Abflussfülle betrug für das Jahr 2016 ca. 43 Mrd m³, davon entfielen auf das Hochwasser Mitte des Jahres vom Beginn bis zum Ende (April - Oktober) ca. 28 Mrd m³. Zum Vergleich, die Gesamtfüllen der Jahre 2014 und 2015 beliefen sich auf 36 und 38 Mrd m³. Dies macht deutlich, dass das Hochwasser Mitte 2016 morphologisch zu großen Räumeeffekten führte.

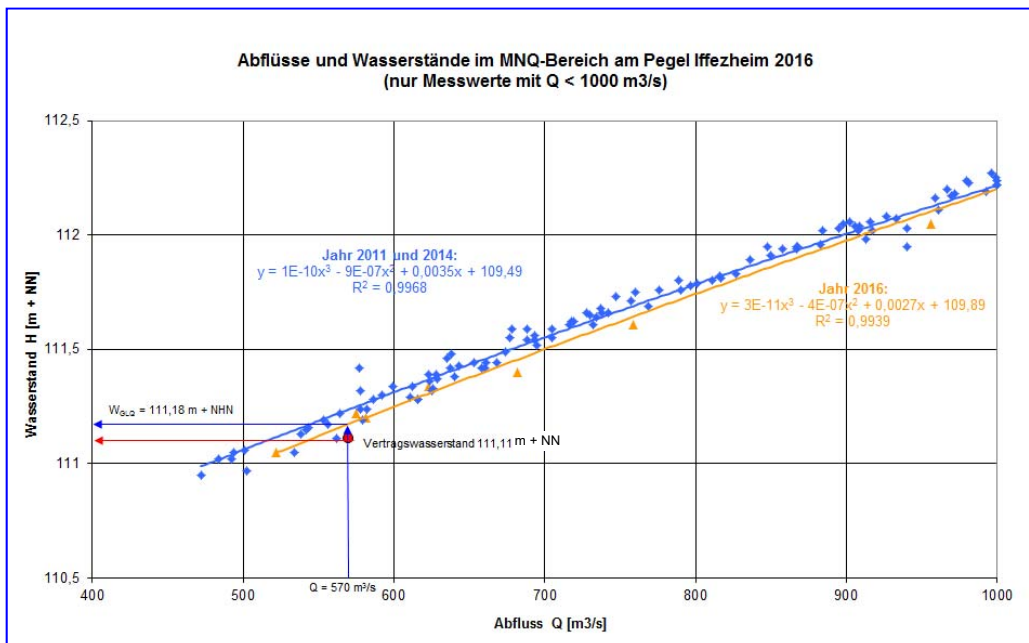


27 Abflussmessungen wurden am Pegel Iffezheim (Rhein-km 336,200) im Jahr 2016 durchgeführt. Sie lagen zwischen 575 m³/s und 3490 m³/s. Die Messungen erfolgten zwischen dem 11. Januar und dem 14. November 2016.

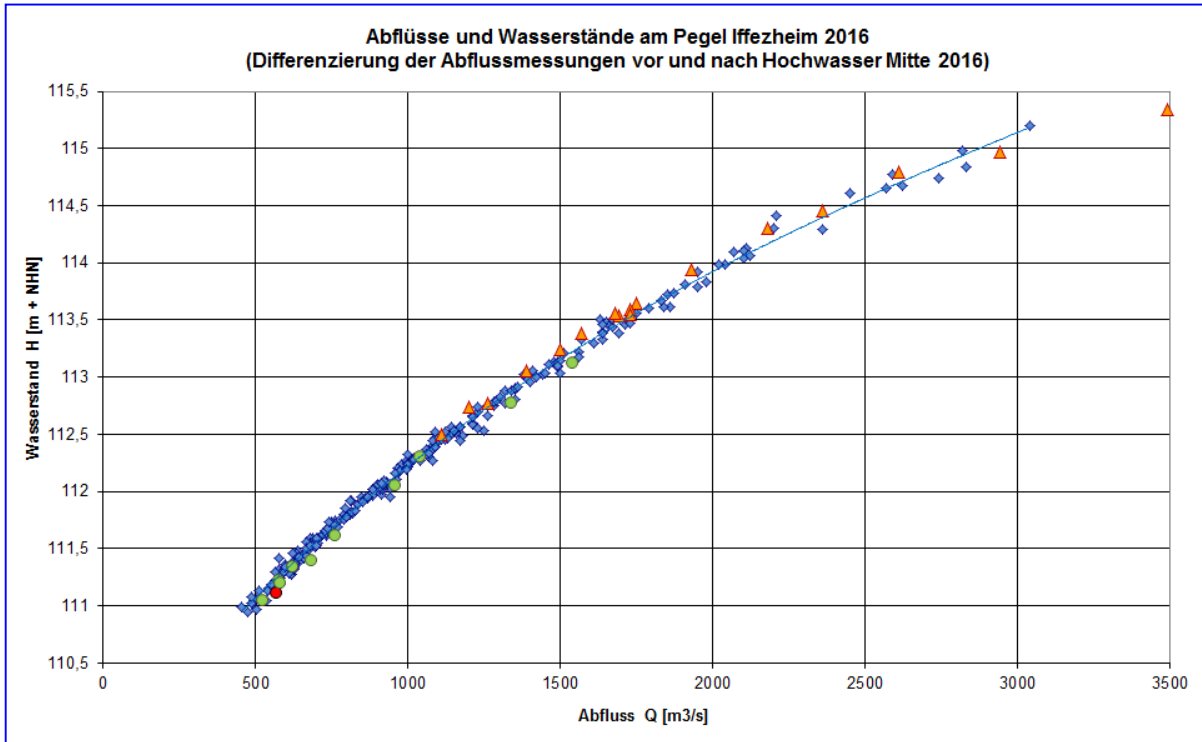


Alle Abflussmessungen < 1200 m³/s wurden in der zweiten Jahreshälfte und damit nach Durchgang des Hochwassers durchgeführt. Dies führte dazu, dass der arithmetische **Mittelwert 2016 von Messungen < 1200 m³/s (~MQ)** den Delta-W-Werte ($W_{gem} - W_{ber}$) bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) um ca. 5,0 cm unterschritt.

Nach dem Diagramm „Abflüsse und Wasserstände im MNQ - Bereich am Pegel Iffezheim im Jahr 2016 (nur Messwerte mit $Q < 1000$ m³/s)“ zeigt sich für das Kalenderjahr 2016 kaum Änderung beim Bezugsabfluss von 570 m³/s. Der Wasserspiegel für das Kalenderjahr 2016 (gemäß Punkt 1.3 der Vereinbarung vom Dez. 1982, Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik, Artikel 1(1)a)) liegt bei 111,18 m NHN und damit über dem Vertragswasserstand von 111,11 m + NN.



Die Räumwirkung des Hochwassers Mitte 2016 zeigt sich auch bei der Auswertung der Abflussmessungen. Messungen aus der ersten Jahreshälfte vor Scheiteldurchgang des Hochwassers liegen im Vergleich zu einer Abflusskurve aus den Jahren 2011 und 2014 deutlich höher (gelbe Dreiecke), Messungen aus der zweiten Jahreshälfte liegen (grüne Punkte) selbst bei gleichen Abflüssen deutlich tiefer. Der Räumungseffekt scheint bei Abflüssen um $\sim 2700 \text{ m}^3/\text{s}$ zu beginnen.



PROTOKOLL 21

Fischaufstiegsanlage für das Wasserkraftwerk Rhinau

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Bauprojekt Fischaufstiegsanlage für das Wasserkraftwerk Rhinau linkes Ufer zur Kenntnis.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und die Pläne werden diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Anlagen

**Fischaufstiegsanlage für das Wasserkraftwerk Rhinau
Bau und Instandhaltung der Anlagen der Fischaufstiegsanlage mit Transportbecken**

Zusammenfassung

Die Unité de Production Est der EDF plant den Bau einer Fischaufstiegsanlage für das Wasserkraftwerk Rhinau. Die Anlage umfasst ein Wasserentnahmebauwerk mit Pumpstation an der Böschung des unterhalb gelegenen Vorhafens der Schleuse (für die Lockströmung für die Fische) sowie eine Liegestelle für ein Schiff, das die aufsteigenden Fische stromaufwärts befördert.

Hintergrund

- 1. Art des Bauwerks**
Wasserentnahmebauwerk der Pumpstation (Durchflussmenge 14 m³/s).
Liegeplatz für ein Schiff für die Beförderung der Fische.
- 2. Nächster Ort/Gemeinde**
Wasserkraftwerk Rhinau in der Gemeinde Diebolsheim (Frankreich).
- 3. Rhein-km**
Zwischen Rhein-km 256,700 und 256,810 (ungefähr), am linken Ufer des unterhalb gelegenen Vorhafens der Schleusen Rhinau.
- 4. Art der Baumaßnahme**
Bauwerke der Pumpstation (Spundwände, Erdarbeiten, Betonarbeiten)
Dalben zur Abgrenzung der Pumpstation und des Liegeplatzes des Schiffs für die Beförderung der Fische.

Allgemeine Beschreibung

- 5. Fahrwasserbreite**
Breite des Kanals unterhalb der Schleuse Rhinau: 116 m auf 160 m ü.NN
- 6. Fahrrinnenbreite**
100 m
- 7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Wasserentnahmebauwerks**
Wasserentnahmebauwerk:
13 m in Ost-West-Richtung
17,50 m in Nord-Süd-Richtung
10,20 m Tiefe von der Plattform aus
Das Wasserentnahmebauwerk ist so konzipiert, dass die transversale Strömungsgeschwindigkeit am Rand der Schifffahrtsrinne weniger als 0,3 m/s beträgt.

Schiffsliegeplatz:
ca. 80 m
- 8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser**
Am linken Ufer des unteren Vorhafens der Schleuse Rhinau. Außerhalb der Fahrrinne (auch während der Baustellenphasen)
- 9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)**
Das nächste Bauwerk befindet sich in 300 m Entfernung unterhalb der Schleuse Rhinau

Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

- 10. Form des Querbauwerks über der Fahrrinne (gerade/gebogen)**
Das Bauwerk ragt nicht in die Fahrrinne
- 11. Niedrigster Punkt des Querbauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)**
Der niedrigste Punkt des Wasserentnahmebauwerks liegt auf 153,80 m NN, jedoch außerhalb der Fahrrinne.
- 12. Höchster Punkt der Querbauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)**
Der höchste Punkt des Bauwerks liegt auf 164,00 m NN, jedoch außerhalb der Fahrrinne.
- 13. HSW (m, Höhenbezugssystem)**
161,15 m NN.
- 14. Durchfahrtshöhe bei [HSW]**
Die Höhe der Sohle des unteren Vorhafens beträgt 154,00 m NN (Peilung 2016), dies ergibt 7,15 m.
- 15. Durchfahrtsbreite bei [HSW] mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)**
Die Breite der Fahrrinne, die 100 m beträgt, wird durch das Wasserentnahmebauwerk nicht verringert (weder nach Abschluss noch während der Bauarbeiten).
- 16. Überdeckung von Kabeln, Rohrleitungen oder Bauwerken in der Gewässersohle**
Keine.

Berücksichtigung der Radarschiffahrt

- 17. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut**
Bauwerk aus Stahlbeton ohne oberirdische Metallteile: Störungen des Radarechos sind nicht zu erwarten.
- 18. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden**
Entfällt.
- 19. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks**
Gerade.
- 20. Geplantes Konstruktionsmaterial**
Fangedamm aus Spundbohlen, in Höhe der bestehenden Uferbefestigung.
Unterwasserbeton für die Sohle des Wasserentnahmebauwerks und die Seitenwände.

Angaben zum Bauablauf

21. Beschreibung des Bauablaufs

Einbau der Dalben, um den Baustellenbereich zu schützen und für den Liegeplatz des Schiffs für die Beförderung der Fische.

Zuschneiden der Platten für die Errichtung der Spundwand.

Einbau einer Spundwand, um das Wasserentnahmebauwerk der Pumpstation abzugrenzen und Erdarbeiten, anschließend Unterwasserbetonarbeiten für die Sohle.

Kürzen der Spundwände auf Höhe der vorhandenen Uferbefestigung nach Fertigstellung des Bauwerks.

Keine der Baustellenphasen hat Auswirkungen auf die Fahrrinne.

22. Ausführungszeitraum

September 2018 bis September 2019.

23. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

Vor Beginn der Bauarbeiten werden geeignete Schifffahrtszeichen angebracht.

Geschwindigkeitsbeschränkung während der Dauer des Baus des Fangedamms und der Dalben: 5 Monate.

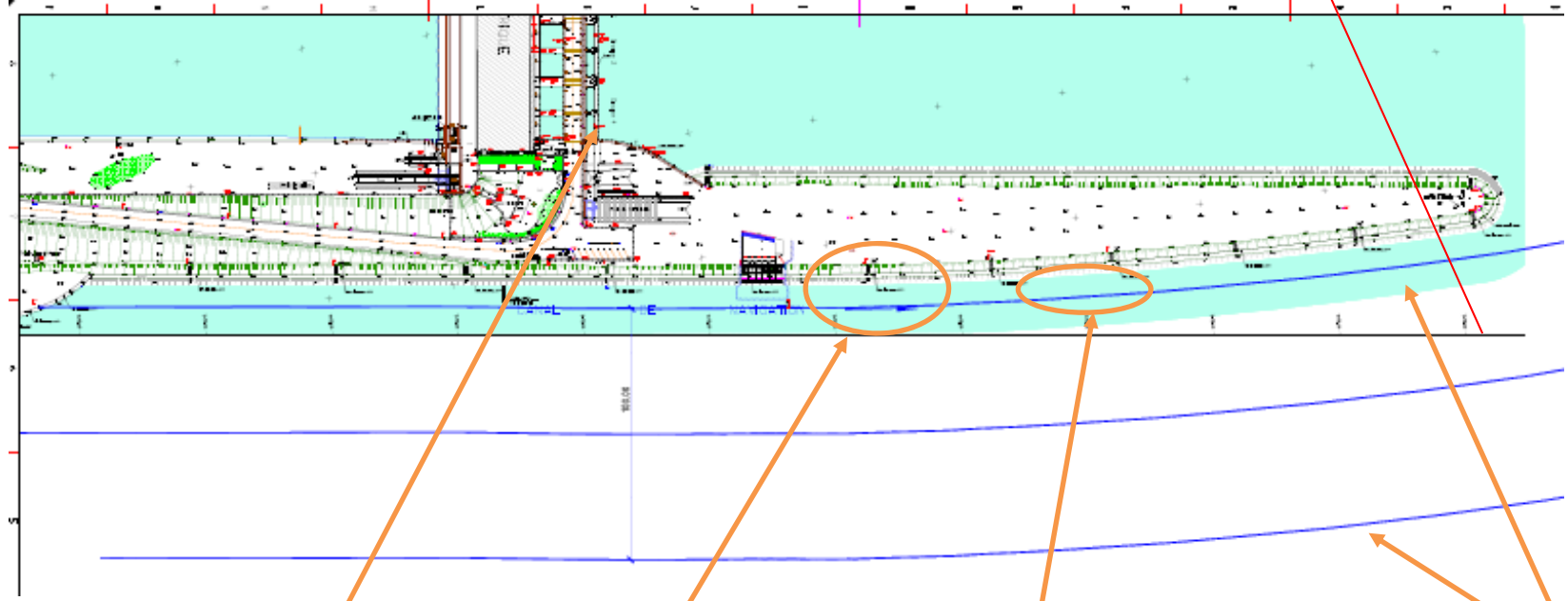
24. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Keine.

Pläne

Gesamtdraufsicht:

Diese Linie nicht in Betracht nehmen, es handelt sich hierbei um den Zeichnungsrand



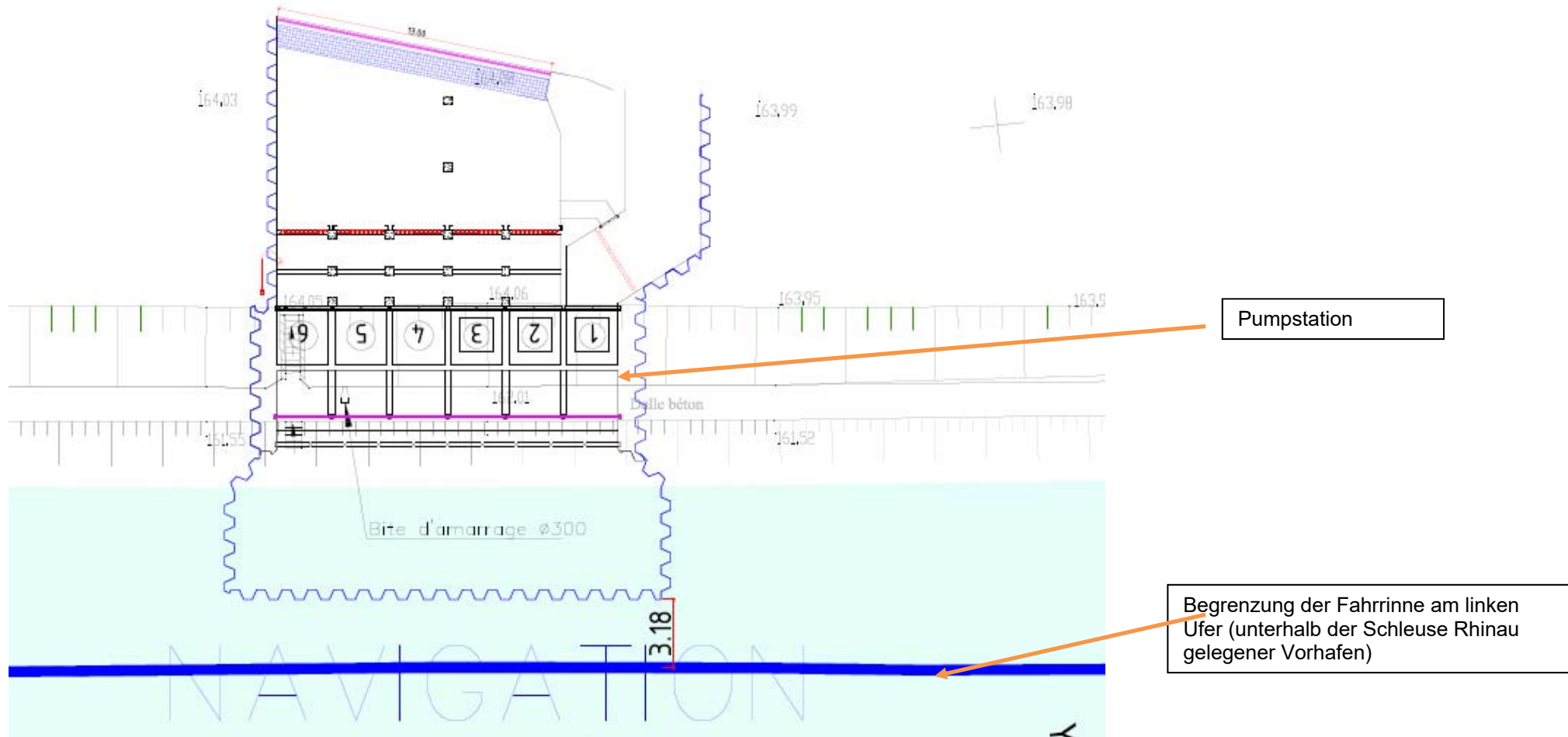
Wasserkraftwerk Rhinau

Pumpstation (je eine Dalbe Ober- und Unterstrom des Bereichs)

Liegeplatz für das Schiff (je eine Dalbe Ober- und Unterstrom des Bereichs)

Außenbegrenzung der Fahrinne (stromabwärts gelegener Vorhafen der Schleuse Rhinau)

Draufsicht auf das Wasserentnahmebauwerk mit Pumpstation:



PROTOKOLL 22

Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

Anlagen zu Protokoll 22

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2013-II-17	Änderung der RheinSchPV - §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 (2012-II-13) (betrifft nur die NL-Fassung)	I	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2015-I-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Anker und Benutzung von Ankerpfählen (§ 7.03)	I	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	1.12.2016	19.6.2015
2015-I-15	Definitive Änderung der RheinSchPV - § 1.06 Benutzung der Wasserstraße - § 11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge - § 11.02 Höchst-abmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge und endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05	I	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	1.12.2016	19.6.2015
2015-II-15	Änderungen der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art - Änderungen der Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen	I	§§ 1.10 und 7.08 Nr. 2	1.12.2016			
			§ 7.08 Nr. 5 und 6	1.2.2016	6.1.2016	12.5.2017	24.9.2016
2015-II-16	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art - Änderung der Vorschriften für die freie Sicht (§ 1.07)		1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	24.9.2016	12.1.2016
2015-II-17	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung – Änderung der Regelungen für die Wahrschaustrecke Oberwesel - St. Goar (Inhaltsverzeichnis, §§ 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 und Anlage 9)	I	1.12.2016	1.12.2016	12.5.2017	1.12.2016	25.1.2016

*) 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
1998-II-26	§ 11.01 – Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
2000-I-18	2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	--	21.3.2016	--		--
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014	21.11.2015	21.3.2016	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01)	I	1.12.2015	23.12.2016	21.3.2016	1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-II-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, und 24.02 Nr. 2)	W	1.4.2016	1.1.2009 ^{**})	21.3.2016	12.5.2017	1.7.2009	12.1.2016
2015-II-19	Definitive Änderung der RheinSchUO - Anerkennung gleichwertiger anderer Genehmigungen für Bordkläranlagen (§ 14a.07)	I	1.12.2016	5.6.2014	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2015-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Informations- und Navigationsgeräte (Anlage M Teil I §§ 1 und 3)	I	1.12.2016	1.1.2013 9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2015-II-21	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung - Vorschriften für die freie Sicht (§§ 7.02, 15.01 Nr. 5 und 6, 24.02 und 24.06)	I	1.12.2016	9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2015-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO - Vorschriften für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfsysteme installiert sind, die mit Brennstoffen mit einem Flammpunkt von 55 °C oder darunter betrieben werden, insbesondere Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen	I	1.12.2016	9.3.2017	21.3.2016	12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-10	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung – Muster des Attests für Seeschiffe auf dem Rhein (Anlage G)	I	1.12.2017					3.2.2017

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

3. Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein („RheinSchPersV“): Inkraftsetzung

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN

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
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 lit. a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015			11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV - Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungs- zeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten - Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ Änderung des § 3.02 Nummer 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016			12.5.2017	22.6.2016	
2016-II-9	Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein - Anpassung der Besatzungs- vorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017					3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführer- zeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	

4.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

3. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung aufgrund gleichwertiger Typgenehmigungen zugelassenen Wendeanzeiger

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date of approval Date de l'agrément Tag der Zulassung Datum van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
IVW 001	Falcon 300/500	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	25.10.2010	IVW / Scheepvaartinspectie	e-04-101
FVT 001	ST4710 + ST4790 ST4720 + ST4790	Schwarz Technik	Schwarz Technik Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	30.4.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-090
FVT 002	Sigma 350 90°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	26.7.2013	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 003	Sigma 350 300°/min + RZ630 / S-300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products B.V. Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	19.3.2014	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-087
FVT 004	AlphaTurn (River) MFM / MFL 90°/min, 300°/min + EBF01a	Alphatron Marine BV	Alphatron Marine B.V. Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	20.7.2015	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-086
FVT 005	Titan 300 90°/min, 270°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	7.11.2016	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-085
FVT 006	Titan 500 90°/min, 270°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	7.11.2016	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-084
FVT 007	Titan 1000 90°/min, 300°/min + S300	Radio Zeeland	Radio Zeeland Products Industrieweg 17 NL-4538 AG Terneuzen	15.3.2017	Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken Deutschland	e-01-083

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

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

...

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd. <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	(0)9372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	(0)6238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232-1309-0	yr@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	(0)6747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles <i>(anerkannt vom 1.4.1993 bis 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 D-79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	(0)38392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkt-service-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
17.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Nicht mehr tätig seit 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	(0)3933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
22.	Imtech marine germany GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Albert-Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
28.	Lammers Schiffeselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG (Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	(0)40-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH (Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik (Nicht mehr tätig seit 1.1.2017)	Lärchenstraße 14 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	(0)991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	(0)3841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer (Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	(0)621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
41.	Wolfgang Hagelstein (Nicht mehr tätig seit 19.11.2015)	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
42.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
43.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	(0)203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
44.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
45.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
46.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
47.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de
48.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
49.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
50.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
51.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmann@t-online.de

...

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(anerkannt vom 6.1.2010 bis 6.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 11.2.2016 bis 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 00	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(anerkannt vom 12.9.2016 bis 12.9.2017)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	Imtech Marine Netherlands <i>(anerkannt vom 31.7.2009 bis 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 16.2.2016 bis 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 14.3.2016 bis 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V <i>(anerkannt vom 1.11.2016 bis 1.3.2017)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10 428 33 44	info@radioholland.com www.radioholland.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
4.	Navimar B.V. <i>(anerkannt vom 17.12.2009 bis 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(anerkannt vom 14.7.2010 bis 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2015)</i> <i>(anerkannt ab 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
9.	VEM Elektrotechnik	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
10.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
11.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
12.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtdv.nl www.dmtbv.nl
13.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
14.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
15.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
16.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
17.	Sterkenburg Elektrotechnik	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
18.	Van der Wal Elektrotechnik	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
19.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl

4.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

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

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

...

Deutschland

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-0	service@alphatron.de
2.	Argenaut GmbH <i>(nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	Cretec Schiffstechnik GmbH	König Friedrich Wilhelm Straße 15 D-47119 Duisburg	(0)2832-9777388	info@cretec-schiffstechnik.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Erles <i>(anerkannt vom 17.9.2010 bis 25.3.2014)</i>	Blauenstrasse 4 79576 Weil am Rhein	(0)7621422598-0	info@elektro-erles.de
7.	Elektro Jansen Inh. J. Jansen	Boschstraße 22 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932 73997-0	info@elektro-jansen.de
8.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
9.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
10.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
11.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
13.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik <i>(Nicht mehr tätig seit 31.10.2016)</i>	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	hb@hbi-schiffstechnik.de
16.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@horn-marineservice.de
17.	lfe Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.lfe@versanet.de
18.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
19.	Jentson Nachrichtentechnik	Alter Postweg 150 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
20.	Imtech Marine Germany GmbH <i>(nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	marko.meyer@imtechmarine.com
21.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
22.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
23.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
24.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
25.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	matronik@matronik.de
26.	Mohrs+Hoppe GmbH	Saaler Bogen 6 D-13088 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
28.	Pro Nautas B.V. GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 1.1.2017)</i>	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	service@pro-nautas.de
29.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
30.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
31.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
32.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	tmginfo@transas.de
33.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
34.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
35.	Wolfgang Hagelstein <i>(anerkannt vom 21.5.2010 bis 19.11.2015)</i>	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
36.	Gallandt Vessel-Navigation-Systems	Blandorferstraße 25 D-26524 Hage	(0)4936 9172888	info@gallandt.de www.gallandt.de
37.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
38.	Kurt J. Nos GmbH	Postfach 1252 D-63939 Wörth/Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
39.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9349823 (0)160 97357975	alpha.omega.elektrotechnik@t-online.de
40.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
41.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-0	yr@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com
43.	MSG – Mainschiffahrts-Genossenschaft eG	Stockgrabenweg 2 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392 9341-0	werft@MSGeG.de www.msgeg.de
44.	Diedrichs Schiffstechnik GmbH	Hausmannweg 13 D-26160 Bad Zwischenahn	(0)4403 93 99 420	info@diedrichs-schiffstechnik.de www.diedrichs-schiffstechnik.de
45.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden - Bauhof Minden (nur für Fahrzeuge der WSV)	Bauhofstraße 11 D-32425 Minden	(0)571 6458-2928	bhf-minden@wsv.bund.de
46.	Dr.-Ing. Dieter Urmann Sachverständiger für Binnenschifffahrt	D-93049 Regensburg	(0)151 51275809	dieter.urmam@t-online.de

...

Niederlande

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
1.	Alphatron Marine B.V. <i>(anerkannt vom 6.1.2010 bis 6.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 11.2.2016 bis 6.1.2021)</i>	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	survey@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
2.	Autena Marine B.V. <i>(anerkannt vom 8.1.2010 bis 8.1.2016)</i> <i>(anerkannt vom 12.9.2016 bis 12.9.2017)</i>	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
3.	De Wolf Products B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2015)</i>	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
4.	Huisman Maritiem B.V. <i>(anerkannt vom 9.11.2009 bis 9.11.2015)</i>	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
5.	Imtech Marine Netherlands <i>(anerkannt vom 31.7.2009 bis 31.7.2015)</i> Imtech Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 16.2.2016 bis 1.3.2017)</i> RH Marine Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 14.3.2016 bis 1.3.2021)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 1.11.2016 bis 1.3.2017)</i>	Droogdokweg 71 NL-3089 JN Rotterdam	(0)10-4283344	info@radioholland.com www.radioholland.com
6.	Navimar B.V. <i>(anerkannt vom 17.12.2009 bis 17.6.2020)</i>	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
7.	Northrop Grumman Sperry Marine B.V. <i>(anerkannt vom 14.7.2010 bis 14.7.2015)</i>	Haringbuisweg 33 NL-3133 KP Vlaardingen	(0)10 445 16 00	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
8.	SAM Electronics Nederland B.V. <i>(anerkannt vom 25.11.2009 bis 25.11.2014)</i>	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. & Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2020)</i>	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 317437 (0)228 755397	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/ radioinspections@shiptron.nl http://www.shiptron.com/
10.	Werkina Werkendam B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2015)</i> <i>(anerkannt ab 20.4.2016)</i>	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
11.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
12.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
13.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
14.	VEM Elektrotechniek	Klokweg 16 NL-3034 KK Rotterdam	(0)10 303 72 00	info@vemservice.nl http://www.vemservice.nl/
15.	Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 NL-6051 LR Maasbracht	(0)475 464667	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
16.	Snijder Scheepselektro B.V.	Sisalstraat 9 NL-8281 JJ Genemuiden	(0)38 385 71 23	info@snijderscheepselektro.com www.snijderscheepselektro.com
17.	Dutch Marine Technology BV	Industriestraat 6G NL-3371XD Hardinxveld – Giessendam	(0)10 890 00 41	info@dmtdbv.nl www.dmtbv.nl
18.	Techno-Job	Sasdijk 2c a/b m/s Volta NL-4671 RN Dinteloord	(0)167 524224	info@Techno-Job.nl www.Techno-Job.nl
19.	Novio Nautic B.V.	Oude Haven 47 NL-6511 XE Nijmegen	(0)24 711 00 20	info@novionautic.nl
20.	Gova Scheepselectronica B.V.	Ringdijk 530 NL-2987 VZ Ridderkerk	(0)180 463011	andre@gova.info
21.	HDT – Maritieme Elektronica en Scheepstechniek	Sasdijk 23 NL-4251 AA Werkendam	(0)183 501995	htdhavelaar@gmail.com
22.	Sterkenburg Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www.sterkenburgelektro.nl
23.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl
24.	Van Tiem Elektro BV	Industriestraat 5 NL-6659 AI Wamel	(0)487 59 12 78	info@vantiem.nl www.vantiem.nl

4.3 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 4/2016 vom 1. Dezember 2016

Zu § 10.03b – Fest installierte Feuerlöschanlagen für den Schutz von Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen

Feuerlöschmittel Hochdruck-Wasserebel (HDWN)

SCENIC GEM

Unter Anwendung von § 2.19 Nr. 1 wird abweichend von § 10.03b RheinSchUO dem Fahrgastschiff "Scenic Gem" mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02335900 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, die Feinsprüh-Sprinkleranlage von Knaack & Jahn Schiffbau GmbH mit Sprinklerdüsen-Typ MK6-System in den Maschinen-, Kessel- und Pumpenräumen zu verwenden.

Das Wasser darf ausschließlich in Form von Wasserebel in den zu schützenden Raum abgegeben werden. Die Tröpfchengröße muss 5 bis 300 Mikrometer betragen.

Diese Feuerlöschanlagen müssen über die Anforderungen nach § 10.03b Nummer 1 bis 7 und 9 hinaus den folgenden Bestimmungen entsprechen, Nummer 8 gilt sinngemäß:

- a) Die Feuerlöschanlage muss über eine Typgenehmigung nach MSC/Circ. 1165¹ oder eines anderen von einem Mitgliedstaat 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/CEI 17025 : 2005) genügen.
- b) Die Feuerlöschanlage muss nach der Größe des größten zu schützenden Raumes bemessen werden und in der Lage sein, das Wasser für die Dauer von mindestens 30 Minuten kontinuierlich im Raum zu versprühen.
- c) Die Pumpen, ihre Schalteinrichtungen und die für den Betrieb der Anlage notwendigen Ventile müssen in einem Raum außerhalb der zu schützenden Räume installiert werden. Der Raum, in dem sie sich befinden, muss von den angrenzenden Räumen durch Trennflächen mindestens des Typs A30 abgeteilt werden.
- d) Die Feuerlöschanlage muss mindestens bis zu den Auslöseventilen ständig mit Wasser vollständig gefüllt sein und unter dem erforderlichen Betriebsvordruck stehen. Die Pumpen für die Wasserzufuhr müssen bei Auslösung der Anlage automatisch gestartet werden. Die Anlage muss über eine kontinuierlich arbeitende Wasserversorgung verfügen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um zu vermeiden, dass die Funktionsfähigkeit der Anlage durch Verunreinigungen beeinträchtigt wird.
- e) Das Leitungssystem muss anhand einer geeigneten hydraulischen Berechnung ausgelegt sein.

¹ Rundschreiben MSC/Circ. 1165 - Überarbeitete Richtlinien für die Zulassung gleichwertiger wasserbasierter Feuerlösch-einrichtungen für Maschinenräume und Ladungspumpenräume - vom 10. Juni 2005 in der durch die Entschlüsseungen MSC/Circ.1269, MSC/Circ.1386 und MSC/Circ.1385 geänderten Fassung.

- f) Anzahl und Aufstellung der Sprühköpfe müssen eine ausreichende Verteilung des Wassers in den zu schützenden Räumen gewährleisten. Die Sprühdüsen müssen so angeordnet sein, dass die Verteilung des Wassernebels im gesamten zu schützenden Raum, insbesondere an Stellen, die ein erhöhtes Brandrisiko darstellen, auch hinter Einbauten und unter den Flurplatten, gewährleistet ist.
- g) Die elektrischen Komponenten der Feuerlöschanlage im zu schützenden Raum müssen mindestens der Schutzklasse IP54 entsprechen. Das System muss über zwei unabhängige Energiequellen mit automatischer Umschaltung verfügen. Eine der Energiequellen muss sich außerhalb des zu schützenden Raumes befinden. Jede Energiequelle muss allein die Funktionsfähigkeit der Anlage gewährleisten können.
- h) Die Feuerlöschanlage muss mit redundanten Pumpen ausgestattet sein.
- i) Die Feuerlöschanlage muss mit einer Anlagenüberwachung ausgerüstet sein, die in den nachfolgend aufgeführten Fällen ein Alarmsignal im Steuerhaus auslöst:
 - niedriges Niveau im Wassertank (falls vorhanden),
 - Spannungsausfall,
 - Druckabfall in den Niederdruckleitungen der Anlage,
 - Druckabfall im Hochdrucksystem,
 - bei der Aktivierung der Anlage.
- j) Die für die Installation, Prüfung und Dokumentation der Anlage nach Nummer 9 erforderlichen Unterlagen müssen mindestens umfassen:
 - Gesamtübersichtsplan des Systems mit Angabe der Rohrleitungsquerschnitte und Typen der Sprühdüsen,
 - hydraulische Berechnung nach Buchstabe d,
 - technische Dokumentation des Herstellers mit allen Komponenten der Anlage,
 - Wartungshandbuch.
- k) Wartungsmaßnahmen, insbesondere in Bezug auf den Zustand der Sprühdüsen, sind regelmäßig durchzuführen, gemäß den Auflagen des Anlagenherstellers und des Löschmittelherstellers (technische Datenblätter).

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2017
vom 23. Februar 2017

Zu § 10.03b Nr. 1 – Fest installierte Feuerlöschanlagen in Maschinen-,
Kessel- und Pumpenräumen

Trockenes aerosolbildendes SBC¹ - Löschmittel

ABEL TASMAN

In Anwendung des § 10.03b Nr. 1 letzter Satz RheinSchUO wird dem Tageausflugsschiff „Abel Tasman“ mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02324703 unter den nachstehenden Bedingungen zugestanden, im Maschinenraum trockenes aerosolbildendes SBC-Löschmittel zu verwenden:

1. § 10.03b Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 6 und Nr. 9 finden dementsprechend Anwendung.
2. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel ist typgenehmigt gemäß der Richtlinie 96/98/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über Schiffsausrüstung.
3. Das trockene aerosolbildende SBC-Löschmittel wird in speziell dafür vorgesehenen drucklosen Behältern im zu schützenden Raum aufbewahrt. Diese Behälter müssen so angebracht sein, dass das Löschmittel gleichmäßig verteilt wird. Insbesondere muss das Löschmittel auch unter den Bodenplatten wirken.
4. Die Inbetriebnahme der Löschanlage muss über eine elektrische Steuerung im Sinne von § 10.03b Nr. 5 Buchstabe c erfolgen. Jeder Behälter wird separat mit der Einrichtung für die Inbetriebnahme verbunden.
5. Die Menge an trockenem aerosolbildendem SBC-Löschmittel für den zu schützenden Raum muss mindestens 113 g/m³ des Bruttovolumens des Raums betragen.
6. Die Behälter mit Löschmittel müssen nach 15 Jahren ausgetauscht werden. Die Notstrombatterien sind spätestens nach sechs Jahren auszutauschen.
7. Diese Empfehlung gilt ausschließlich für die Brandklasse B.
8. An den Ein- und Ausgängen des Maschinenraums ist ein Hinweisschild anzubringen mit der Aufschrift, dass im Maschinenraum keine Werkstoffe der Klasse A (Holz, Papier oder Lappen) abgelegt oder gelagert werden dürfen.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (17) 11 rev. 1 zu entnehmen.)

¹ Solid Bound Compound

5.1 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschluss 2016-I-6)

VERORDNUNG ÜBER DAS SCHIFFSPERSONAL AUF DEM RHEIN
(Schiffspersonalverordnung-Rhein, RheinSchPersV)

A5 Als gleichwertig anerkannte im Ausland ausgestellte Schifferdienstbücher

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss	
Tschechische Republik				
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7	Tel. +420 234 637 111 Fax +420 266 710 545 pobockapraha@plavebniurad.cz	2000-I-26	
Státní plavební správa Děčín	Husitska 1403/8 405 01 Děčín 1	Tel. +420 412 557 411 Fax +420 412 510 081 pobockadecin@plavebniurad.cz		
Státní plavební správa Přerov	Bohuslava Nemce 640 750 02 Přerov	Tel. +420 581 250 911 Fax +420 581 250 910 pobockaprerov@plavebniurad.cz		
Österreich				
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schiffahrtsbehörde	Radetzkystraße 2 1030 Wien	Tel. +43 1 71162 Fax +43 1 7130326 mobil: +43 664 818 88 68 +43 664 818 89 09 +43 664 818 89 10 w2@bmvit.gv.at	2010-II-3	
Für die Erteilung von Sichtvermerken zusätzlich:				
Schiffahrtsaufsicht Hainburg	Donaulände 2 2410 Hainburg	Tel. +43 2165 62 365 Fax +43 2165 62 365-99 mobil: +43 664 818 88 50 +43 664 818 88 51 +43 664 818 88 52 schiffahrtsaufsicht.hainburg@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Wien	Handelskai 267 1020 Wien	Tel. +43 1 728 37 00 Fax +43 1 728 37 00-99 mobil: +43 664 / 818 88 53 +43 664 / 818 88 54 +43 664 / 818 88 55 +43 664 / 818 88 56 schiffahrtsaufsicht.wien@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Krems	Am Schuttdamm 1 3500 Krems	Tel. +43 2732 83 170 Fax +43 2732 83 170-99 mobil: +43 664 / 818 88 57 +43 664 / 818 88 58 +43 664 / 818 88 59 schiffahrtsaufsicht.krems@bmvit.gv.at		
Schiffahrtsaufsicht Grein	Am Hofberg 2 4360 Grein	Tel. +43 7268 / 320 Fax +43 7268 / 7431 mobil: +43 664 / 818 88 60 +43 664 / 818 88 61 +43 664 / 818 88 62 schiffahrtsaufsicht.grein@bmvit.gv.at		

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
Österreich			
Schiffahrtsaufsicht Linz	Regensburgerstraße 4 4020 Linz	Tel. +43 732 / 777 229 Fax +43 732 / 777 229-99 mobil: +43 664 / 818 88 63 +43 664 / 818 88 64 +43 664 / 818 88 65 schiffahrtsaufsicht.linz@bmvit.gv.at	2010-II-3
Schiffahrtsaufsicht Engelhartzell	Nibelungenstraße 3 4090 Engelhartzell	Tel. +43 7717 / 8026 Fax +43 7717 / 8026-99 mobil: +43 664 / 818 88 66 +43 664 / 818 88 67 +43 664 / 818 88 70 schiffahrtsaufsicht.engelhartzell@bmvit.gv.at	
Bulgarien			
Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St.	Tel. +359 82 815 815 Fax +359 82 824 009 stw_rs@marad.bg	2010-II-3
Maritime Administration	Lom 3600 3 Dunavski park St.	Tel. +359 971 66 963 Fax +359 971 66 961 stw_lm@marad.bg	
Ungarn			
Budapest Főváros Kormányhivatala, Közlekedési Főosztály Government Office of the Capital City Budapest, Department of Transport	Adresse postale : H-1387 Budapest 62, Pf. 1007 Situation : 1066 Budapest, Teréz körút 62.	Tel. +36 1 474 1750 Fax +36 1 311 1412 hajozas@bfkh.gov.hu	2010-II-3
Polen			
Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy	ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz	Tél. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24 urząd@bydg.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku	ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk	Tél. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55 urząd@gda.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku	ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko	Tél. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51 urząd@giz.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu	ul. Chelmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle	Tél. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61 urząd@k k.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Krakow Urząd Żeglugi Śródlądowej w Krakowie	ul. Ujastek 1 31-752 Kraków	Tél. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61 urząd@kr.uzs.gov.pl	
Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie	Plac Batorego 4 70-207 Szczecin	Tél. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29 sekretariat@szczecin.uzs.gov.pl	

Staat	Zuständige ausstellende Behörde		Beschluss
Polen			
Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zeglugi Śródlądowej w Warszawie	ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa	Tél. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30 urząd@waw.uzs.gov.pl	2010-II-3
Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zeglugi Śródlądowej we Wrocławiu	ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław	Tél. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93 urząd@wroc.uzs.gov.pl	
Rumänien			
Autorité navale roumaine, Constanta	Port No. 1, 900900 Constanta	Tel: +40 241555676 Fax +40 341730349 rna@rna.ro lgrigore@rna.r	2010-II-3
Slowakische Republik			
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	2010-II-3

Die Muster der anerkannten Schifferdienstbücher sind auf der Website der ZKR auf der Seite mit den zur Anwendung der Verwaltungsvereinbarung zweckdienlichen Informationen zugänglich.

D5 Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

I. Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
D	Schifferpatent A	nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig.	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 0228/42968-0 Telefax: 0228/42968-1155	Muster
D	Schifferpatent B			
NL	Groot vaarbewijs A voor de binnenvaart	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein.	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Muster ausgestellt seit dem 12. Oktober 2016 Muster ausgestellt bis zum 11. Oktober 2016
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart			
NL	Groot vaarbewijs I	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (km 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein, - der Inhaber ist nur bis zum 50. Lebensjahr zur Fahrt auf dem Rhein berechtigt.	bis zum 1. März 2001 durch den KOFS ausgestellt	Muster
NL	Groot vaarbewijs II			

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige Ausstellungsbehörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
B	Schiffsführerzeugnis/ Vaarbewijs A	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spycck'schen Fähre (km 857,40) gültig,</p> <p>- der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,</p> <p>- der Inhaber muss bei Erreichen des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.</p>	<p>S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobilité en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Brüssel</p>	<p>Muster</p>
B	Schiffsführerzeugnis/ Vaarbewijs B			
CH	Hochrheinpatent	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spycck'schen Fähre (km 857,40) gültig</p>	<p>Schweizerische Rheinhäfen Direktion Postfach CH-4019 Basel info@portof.ch</p>	<p>Muster</p>

Deutsches Muster

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B
(85 mm x 54 mm – Grundfarbe blau; entsprechend ISO-Norm 7810)

(Vorderseite)



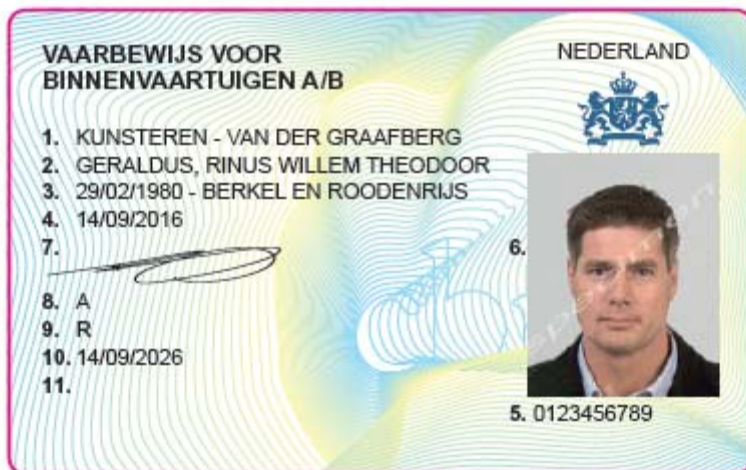
(Rückseite)



Niederländische Muster

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (seit dem 12. Oktober 2016 ausgestellt)

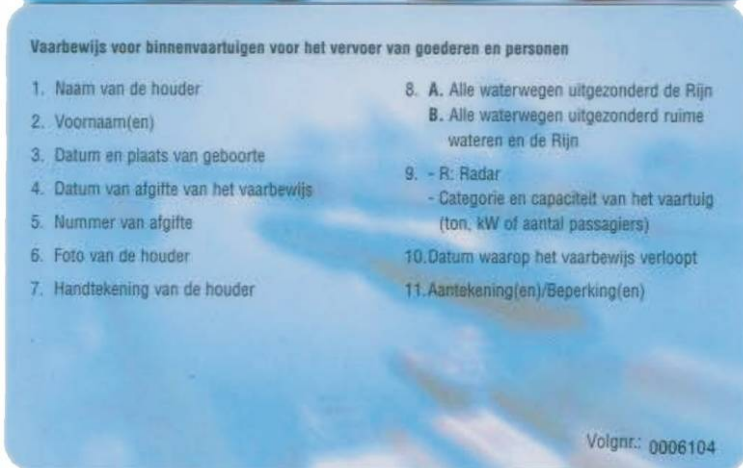
(Vorderseite)



(Rückseite)

Groot vaarbewijs A en B voor de binnenvaart (bis zum 11. Oktober 2016 ausgestellt)
(85 mm x 54 mm – Hintergrund blau)

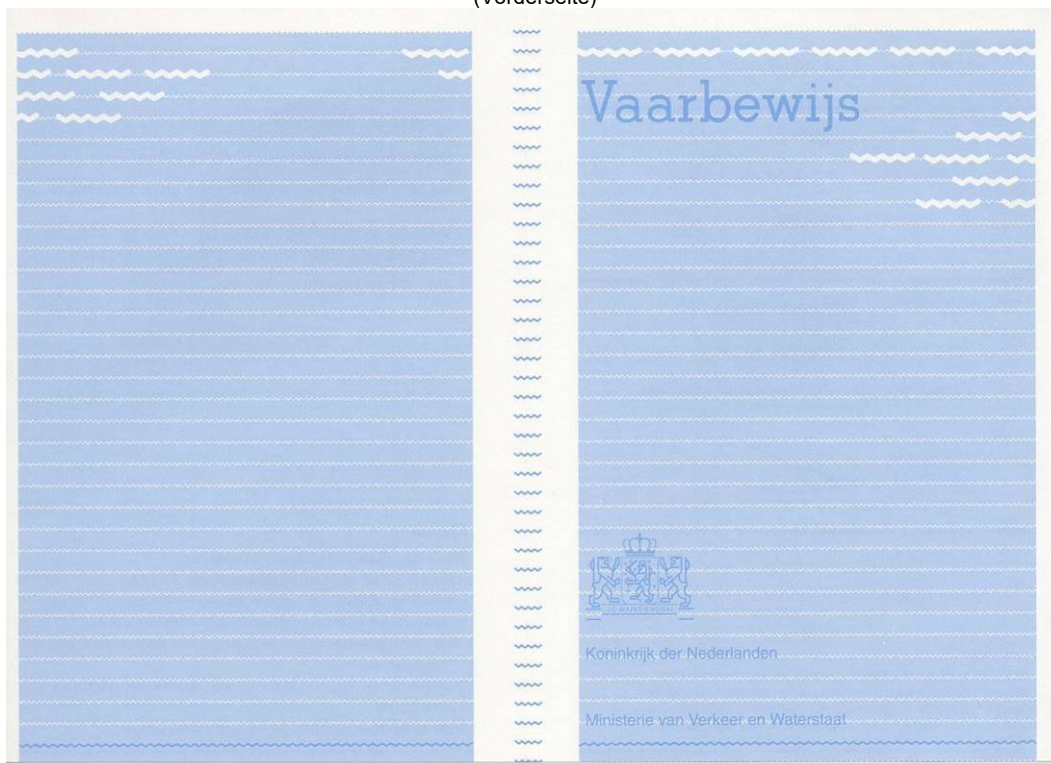
(Vorderseite)



(Rückseite)

Groot vaarbewijs I und II

(Vorderseite)



Groot vaarbewijs I*)

(Rückseite)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS I, AFGEGEVEN VOOR
DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN
MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING
VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE
HET IJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS
EN DE DOLLARD)

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langsrij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR
DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langsrij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.


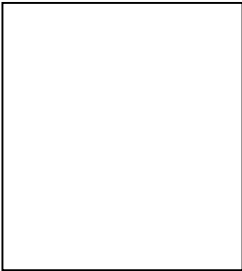
Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

*) Dieses Dokument kann auch durch den „Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken“ ausgestellt werden.

Belgisches Muster

Material der Karte entsprechend ISO-Norm 7810

(Vorderseite)



VAARBEDIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN		BELGIE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUSSEL		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. –R		
–P		
10. 01.01.2061		
11.		

(Rückseite)

VAARBEDIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN	
1.	Naam van de houder
2.	Voornaam (namen)
3.	Datum en plaats van geboorte
4.	Datum van afgifte van het vaarbewijs
5.	Nummer van afgifte
6.	Foto van de houder
7.	Handtekening van de houder
8.	A. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd de Rijn B. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd maritieme waterwegen en de Rijn
9.	- R (radar) - P (meer den 12 personen)
10.	Datum waarop het vaarbewijs verboot
11.	Aantekening(en) Beperking(en)
Model van de Europese Unie	

Carte conforme à la norme ISO 7810

(Vorderseite)

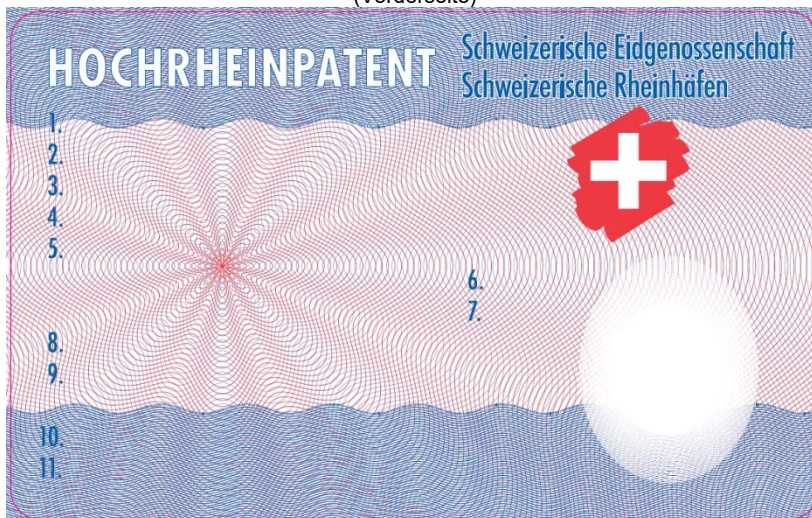
CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE		BELGIQUE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUXELLES		
4. 02.01.1996	6. 	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

(Rückseite)

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1.	Nom du titulaire
2.	Prénom(s)
3.	Date et lieu de naissance
4.	Date de délivrance du certificat
5.	Numéro de délivrance
6.	Photographie du titulaire
7.	Signature du titulaire
8.	A. Valable sur toutes les voies d'eau sauf le Rhin B. Valable sur toutes les voies d'eau sauf les voies d'eau maritimes et le Rhin
9.	- R (radar) - P (plus de 12 personnes)
10.	Date d'expiration
11.	Mention(s) Restriction(s)
Modèle de l'Union européenne	

Schweizer Muster

(Vorderseite)



(Rückseite)



II – Schiffsführerzeugnisse von Drittstaaten

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
RO	Schiffsführerzeugnis A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyc'k'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : ma@rna.ro	Muster
RO	Schiffsführerzeugnis B	der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.		Muster
CZ ¹	Kapitänszeugnis der Klasse I (B) (gültig bis 31.12.2017)	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyc'k'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Muster
CZ ²	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B (gültig ab 15.03.2015)			Muster
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse A	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyc'k'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Nemzeti Közlekedési Hatóság /Zuständige ausstellende Behörde Stratégiai és Módszertani Igazgatóság / Direktion Strategie und Methodologie Hajózási és Légiközlekedési Főosztály / Abteilung Schifffahrt und zivile Luftfahrt Postanschrift: 1389 Budapest 62 Pf. 102	Muster
HU	Schiffsführerzeugnis der Klasse B	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein für die Fahrt auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spyc'k'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Adresse: 1066 Budapest, Teréz körút 62 Ungarn Tel. : +36 1 815 9646 Fax : +36 1 815 9659 E-Mail : hajozaslegikozlekedesfo.o.smi@nkh.gov.hu	Muster

¹ Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

² Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2015-I-10)

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
PL ¹	Schiffsführerzeugnis der Kategorie A	<p>- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spycyk'schen Fähre (Rhein km 857,40) gültig</p> <p>- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist</p>	<p>Inland Navigation Office in Bydgoszcz Urząd Zegluga Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urząd@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 320 42 30 Fax +48 52 320 42 24</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Zegluga Śródlądowej w Gdańsku ul. Na Stoku 50 80-874 Gdańsk urząd@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301 84 14 Fax +48 58 346 21 55</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Zegluga Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urząd@giz.uzs.gov.pl Tel. +48 87 428 56 51 Fax +48 87 428 56 51</p>	<p>Muster</p>
	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B		<p>Inland Navigation Office in Kedzierzyn-Kozle Urząd Zegluga Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-206 Kędzierzyn-Koźle urząd@k-k.uzs.gov.pl Tel. +48 77 472 23 60 Fax +48 77 472 23 61</p> <p>Inland Navigation Office in Krakow Urząd Zegluga Śródlądowej w Krakowie ul. Ujastek 1 31-752 Kraków urząd@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 448 10 58 Fax +48 12 448 10 61</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Zegluga Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urząd@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434 02 79 Fax +48 91 434 01 29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Zegluga Śródlądowej w Warszawie ul. Modlińska 17 03-199 Warszawa urząd@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635 93 30 Fax +48 22 635 93 30</p> <p>Inland Navigation Office in Wrocław Urząd Zegluga Śródlądowej we Wrocławiu ul. pl. Powstańców Warszawy 1 50-153 Wrocław urząd@wroc.uzs.gov.pl Tel. +48 71 329 18 93 Fax +48 71 329 18 93</p>	

¹ Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2010-II-5)

Staat	Name des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses	Zusätzliche Bedingungen	Zuständige ausstellende Behörde(n)	Muster des als gleichwertig anerkannten Zeugnisses
SK ¹	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A (Anordnung vorübergehender Art vom 1.08.2015 bis 31.07.2018)	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Muster
	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilostiLodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			Muster
AT ²	Kapitänspatent A	- das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Muster
	Kapitänspatent B			Muster
BG ³	Schifferpatent für die Binnenschifffahrt	- nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein-km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein-km 857,40) gültig, - der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009	Muster

1 Nachfolgende Änderungen in Kraft getreten am 1. Oktober 2011 (Beschluss 2011-I-8), am 1. Januar 2013 (Beschluss 2012-II-11), am 1. August 2015 (Beschluss 2015-I-10)

2 Endgültiges Inkrafttreten (Beschluss 2015-I-10)

3 Änderung in Kraft getreten (Beschluss 2011-II-16)

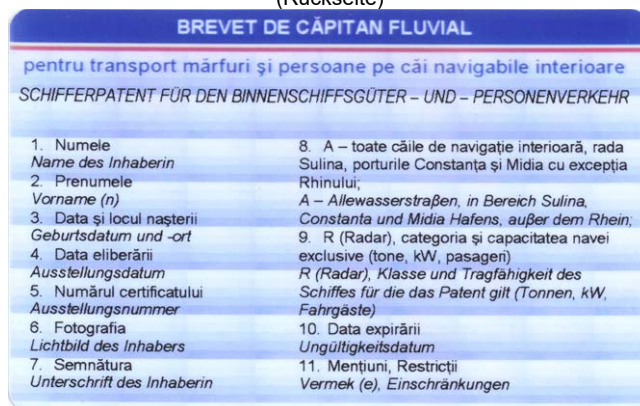
Muster der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugniss der Klasse A

(Vorderseite)



(Rückseite)



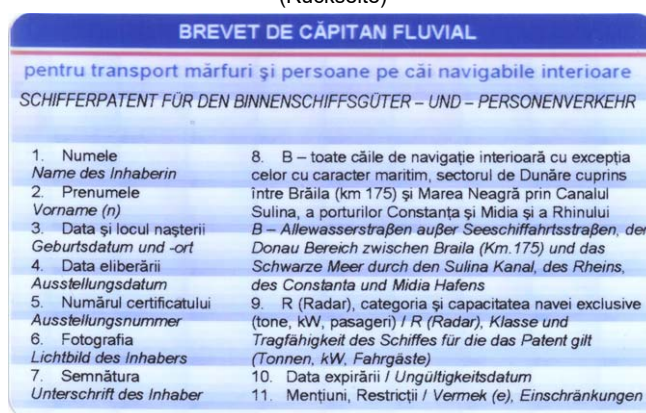
1. Name des Inhabers
2. Vorname
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Alle Binnengewässer, mit Ausnahme des Rheins
9. R (Radar) – Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)
10. Ungültigkeitsdatum
11. Vermerk, Einschränkungen

Schiffsführerzeugnis der Klasse B

(Vorderseite)



(Rückseite)



1. Name des Inhabers
2. Vorname
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Alle Binnengewässer, mit Ausnahme des Rheins
9. R (Radar) – Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)
10. Ungültigkeitsdatum
11. Vermerk, Einschränkungen

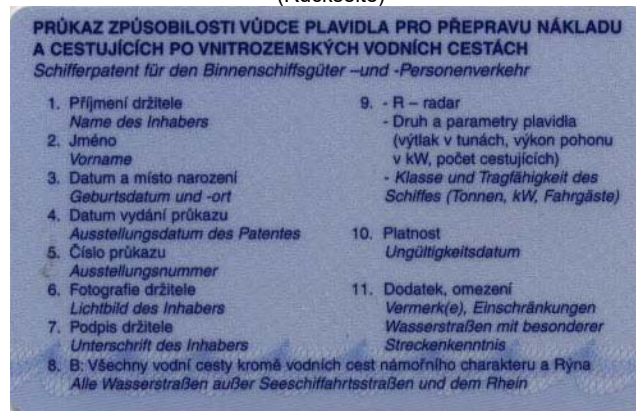
Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses

Kapitänzeugnis der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)




Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(gültig ab 15.3.2015)

(Vorderseite)

	PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLOVIDLA PRO VNITROZEMSKOU PLOVBHU KAPITÁN B	ČESKÁ REPUBLIKA Státní plavební správa
1.		6.
2.		fotografie držitele
3.		
4.		
5.		000000
7.		
8.		B
9.	Bez omezení výtaku a výkonu motoru / Ist nicht beschränkt	
10.	Bez omezení / Ist nicht beschränkt	
11.		

(Rückseite)

PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLOVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH <i>Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr</i>		
1. Příjmení držitele <i>Name des Inhabers</i>		9. - R - radar - Druh a parametry plavidla (výtak v tunách, výkon pohonu v kW, počet cestujících) - <i>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)</i>
2. Jméno <i>Vorname</i>		10. Platnost <i>Unfähigkeitdatum</i>
3. Datum a místo narození <i>Geburtsdatum und -ort</i>		11. Dodatek, omezení <i>Vermerke, Einschränkungen</i> <i>Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis</i>
4. Datum vydání průkazu <i>Ausstellungsdatum des Patentes</i>		
5. Číslo průkazu <i>Ausstellungsnummer</i>		
6. Fotografie držitele <i>Lichtbild des Inhabers</i>		
7. Podpis držitele <i>Unterschrift des Inhabers</i>		
8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna <i>Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein</i>		

Muster der ungarischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugnis der Klasse A

(85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau)

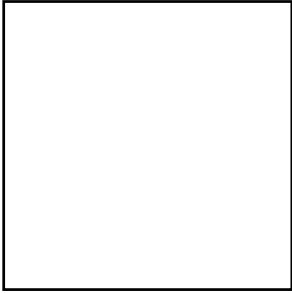
(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810 entsprechen.)

BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
A	
1.	
2.	6.
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. A – Minden víziút a Rajna kivételével A – Alle Wasserstraßen außer dem Rhein/ A – Toutes les voies d'eau sauf le Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/ Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

Schiffsführerzeugnis der Klasse B

(85 mm × 54 mm - Grundfarbe hellblau)
(Die Karte muss in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 7810 entsprechen.)



BELVÍZI HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT / CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE	MAGYAR KÖZTÁRSASÁG REPUBLIK UNGARN / RÉPUBLIQUE HONGROISE
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
7.	
8.	
9.	
10.	
11.	
	6.
	
	5.

HAJÓVEZETŐI BIZONYÍTVÁNY BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA SCHIFFERPATENT FÜR DEN BIENNENSCHIFFSGÜTER- UND PERSONENVEHRKER CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1. A tulajdonos családi neve Name des Inhabers/Nom du titulaire	8. B – Minden víziút a tengeri szakaszok és a Rajna kivételével B – Alle Wasserstraßen außer Seeschiffsstraßen dem Rhein/ B – Toutes les voies d'eau sauf maritime et Rhin
2. Utóneve(i) – Vorname(n)/Prénom(s)	9. R. (Radar)
3. Születési idő és hely Geburtsdatum und -ort/Date et lieu de naissance	A hajó kategóriája és hordképessége (tonna, kW, utasszám) Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)/
4. A bizonyítvány kiállításának kelte Ausstellungsdatum des Patents/Date de délivrance du certificat	Catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
5. Kiállítás sorszáma Ausstellungsnummer/Numéro de délivrance	10. Érvényesség ideje Verfalldatum/Date d'expiration
6. A tulajdonos fényképe Lichtbild des Inhabers/Photographie du titulaire	11. Megjegyzés(ek), Korlátozás(ok) Vermerk(e), Einschränkungen/Mention(s), Restriction(s)
7. A tulajdonos aláírása Unterschrift des Inhabers/Signature du titulaire	
Card Manufacturer - Batch number	

Muster der polnischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugnis der Kategorie A

(Vorderseite)



PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żegluga Śródlądowej w
A	
1.	6. 
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. A	
9. R, M, I ,	
10.	
11.	5. Nr 0000000
.....	

(Rückseite)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 0000000

Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(Vorderseite)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
B	
1.	
2.	
3.	
4.	
7. #####	6. 
8. B	
9. R ,	
10.	
11.	5. Nr 000000

(Rückseite)

PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
1. Nazwisko posiadacza patentu
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
4. Data wydania patentu
5. Numer patentu
6. Zdjęcie posiadacza patentu
7. Podpis posiadacza patentu
8. Klasa patentu
9. Świadectwo obserwatora radarowego (R), Uprawnienia do obsługi maszyn napędowych (M), Kategoria i rodzaje statków, do których kierowania uprawnia patent
10. Data ważności patentu
11. Ograniczenia dróg wodnych
Nr 000000

Muster der slowakischen Schiffsführerzeugnisse Kategorie A und Kategorie B

Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A

(Vorderseite)

Preukaz odbornej spôsobilosti
Ausweis der Fachqualifikation
A - Lodný kapitán

Slovenská republika
Dopravný úrad

1. Vzorová Ing. Mgr., Csc.
2. Jana
3. 01.01.1990-SK-Bratislava
4. 01.01.2013
6. [Photo]
5. 1849/13
7.
8. A
9. Radar,
10. Bez obmedzenia
11. Duplikát

(Rückseite)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. Príazvisko držiteľa preukazu, prípadne titul / Name des Inhabers
2. Meno držiteľa preukazu / Vorname des Inhabers
3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu / Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort des Inhabers
4. Dátum vydania preukazu / Ausstellungsdatum
5. Číslo preukazu / Ausstellungsnummer
6. Fotografia držiteľa preukazu / Lichtbild des Inhabers
7. Podpis držiteľa preukazu / Unterschrift des Inhabers
9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle, na ktoré platí preukaz / Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste)
10. Dátum skončenia platnosti preukazu / Gültig bis
11. Záznamy obmedzenia (napríklad lekárska obmedzenia) / Vermerk (e), Beschränkungen

8. A odborná spôsobilosť na funkciu jedného kapitána na vedenie plavidla platná na všetky vodné cesty členských štátov vrátane vodných ciest námorného charakteru s výnimkou vodných ciest, pre ktoré platí predpis o vydaní preukazu odbornej spôsobilosti na vedenie plavidla pre plavbu na Rýne
Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Wasserfahrzeugen, gültig für alle Wasserstrassen der Mitgliedsstaaten einschliesslich der Seeschiffahrtsstrassen bis zur Seefahrtgrenze. Die Qualifikation gilt nicht für Wasserstrassen, für die ein Befähigungsausweis zur Führung von Fahrzeugen am Rhein vorgeschrieben ist

Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B)

(Vorderseite)

 **Preukaz odbornej spôsobilosti**
Ausweis der Fachqualifikation
B - Lodný kapitán I. triedy

Slovenská republika
Dopravný úrad

1. Vzorová Ing. Mgr., Csc.
2. Jana
3. 01.01.1990-SK-Bratislava
4. 01.01.2013

6.

7.
8. B
9. Radar,

5. 1849/13

10. Bez obmedzenia
11. Duplikát



(Rückseite)

Preukaz odbornej spôsobilosti člena posádky plavidla

1. Priezvisko držiteľa preukazu, prípadne titul
/ Name des Inhabers

2. Meno držiteľa preukazu /Vorname des Inhabers

3. Dátum narodenia držiteľa preukazu - kód krajiny
narodenia držiteľa - miesto narodenia držiteľa preukazu
/ Geburtsdatum - Geburtsort Code - Geburtsort
des Inhabers

4. Dátum vydania preukazu / Ausstellungsdatum

5. Číslo preukazu / Ausstellungsnummer

6. Fotografia držiteľa preukazu / Lichtbild des Inhabers

7. Podpis držiteľa preukazu / Unterschrift des Inhabers

8. **B odborná spôsobilosť na funkciu lodný kapitán I. triedy, ktorý samostatne vedie plavidlo s vlastným strojovým pohonom na splavnom úseku Dunaja a na ostatných vodných cestách členských štátov s výnimkou Rýna a vodných ciest námorného charakteru**

9. Radar, typ plavidla, iné technické údaje o plavidle,
na ktoré platí preukaz
/ Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes
(Tonnen, kW, Fahrgänge)

10. Dátum skončenia platnosti preukazu / Gültig bis

11. Záznamy, obmedzenia
(napríklad lekárske obmedzenia)
/ Vermerk(e), Beschränkungen

Schiffskapitän I. Klasse. Fachqualifikation zur selbständigen Führung von Motorfahrzeugen auf den schiffbaren Donauabschnitten und auf allen Wasserstraßen der Mitgliedsstaaten, mit Ausnahme des Rheins und der Seeschiffahrtstraßen bis zur Seefahrtgrenze

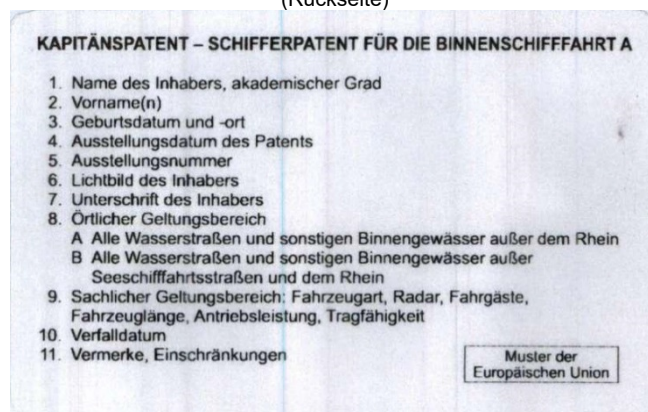
Muster der österreichischen Kapitänspatente Kategorie A und Kategorie B

Kapitänspatent A

(Vorderseite)



(Rückseite)



Kapitänspatent B

(Vorderseite)



(Rückseite)



Muster des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses

(Vorderseite)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ
ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА НА ЕВРОПА
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
REPUBLIK BULGARIEN
Морска администрация Русе
Seeadministration Ruse

5. 24685

6. 

1. Димитров
Dimitrov

2. Камен Искренов
Kamen Iskrenov

3. 11.08.1969 Русе
Ruse

4. 29.10.2010

8. Капитан вътрешно плаване
Kapitan in der Binnenschiffahrt

6а. 6908116306

9. - R

7. 

10. 21.10.2015

11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0
Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0



(Rückseite)

СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКИ И ПЪТНИЦИ ПО
ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR

1. Фамилия / Name des Inhabers

2. Име /презиме/ Vorname(n)

3. Дата и място на раждане / Geburtsdatum und -ort

4. Дата на издаване / Ausstellungsdatum des Patentes

5. Свидетелство № / Ausstellungsnummer

6. Снимка на притежателя / Lichtbild des Inhabers

6а. ЕГН / Personenkennzahl

7. Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers

8. Правоспособност / Berechtigung

9. R - (Радар / Radar)

- Само за следните категории кораби (тонаж, kW, пътници) /
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt
(Tonnen, kW, Fahrgaste)

10. Валидно до / Ungültigkeitsdatum

11. Потвърждения и ограничения /
Vermerk(e), Einschränkungen

4501234

5.2 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschluss 2010-I-8)

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 1

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

1	2	3	4	5
Staat / Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours
A	1	Kapitänspatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	FOD Mobiliteit en Vervoer	360
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	720, davon 180 als Matrose
CH	1	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsveror- dnung Kategorie B Fahrgastschiff	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	75 (bis zu 60 Fahrgäste) 150 (mehr als 60 Fahrgäste)
CH	2	Nationaler Schiffsführerausweis n. Art. 79 schweizer. Binnenschiffahrtsveror- dnung Kategorie C Güterschiffe / Schwimmende Geräte mit eigenem Antrieb	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	720, davon 180 als Matrose

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 1

1	2	3	4	5
Staat / Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours
D	1	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	720, davon 180 als Matrose
D	2	Schifferpatent Elbschifferpatent Donaukapitänspatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, davon 180 als Matrose
D	3	Schifferausweis	Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter	360
D	4	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	5	Fährführerschein	Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter	180
D	6	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	720, davon 360 als Matrose
D	7	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und	720, davon 360 als Matrose
D	8	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180 als Matrose
D	9	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	180 als Matrose
D	10	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	11	Feuerlöschbootpatent D2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
D	12	Fährführerschein E	Bis 10.05.2000: Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	180
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	400
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe A avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	100
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	100

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 1

1	2	3	4	5
Staat / Etat	Lfd. Nr./ n°	Bezeichnung des Zeugnisses Dénomination du certificat	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	anzurechnende Fahrzeit in Tagen Temps de navigation à prendre en compte en jours
HU	1	Schifferpatent Schiffsführer A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Verkehrshauptaufsicht	720, davon 180 als Matrose
HU	2	Hajoskapitány		720, davon 180 als Matrose
NL	1	Groot vaarbewijs I / Groot vaarbewijs B	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs)/CCV/CBR	720, davon 180 als Matrose
NL	2	Groot vaarbewijs II / Groot vaarbewijs A	Koninklijk OnderwijsFonds voor de Scheepvaart (KOFs)/CCV/CBR	720, davon 180 als Matrose
PL	1	Kapitän 1. Klasse der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	720, davon 180 als Matrose
PL	2	Kapitän 2. Klasse der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	570, davon 30 als Matrose
PL	3	Leutnant der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	300
PL	4	Steuermann/Maschinist der Binnenschiffahrt	Inspektorate für Binnenschiffahrt	135

Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2

**Für die Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente zuständige Behörden
(§ 7.14 Nr. 3)**

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patenttype als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel	alle Patente
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	alle Patente
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel	Großes, Sport- und Behördenpatent
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0)228/42968-1155	Großes, Kleines, Sport- und Behördenpatent
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60	alle Patente
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62	alle Patente

Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2

Staat/Etat/ Land	Ausstellende Behörde Autorité de délivrance Autoriteit die het afgeeft	Patentarten nach § 6.04 RheinSchPersV Types de patentes selon l'art. 6.04 du RPN Patenttype als bedoeld in artikel 6.04 van het RSP
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 90 46	alle Patente
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire- Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20	alle Patente
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tel : 00 33 (0)4 72 56 59 63	alle Patente
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80	alle Patente
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Großes Patent, Sportpatent

Anhang 5 zur Dienstanweisung Nr. 2

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

lfd. Nr. n° d'ordre	Staat Etat	Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D 7 RheinSchPersV matière justifiée conformément à l'annexe D 7 du RPN Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 RSP	Noch zu prüfende Teile der Anlage D 7 RheinSchPersV Epreuve à passer conformément à l'annexe D 7 du RPN Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 RSP
1	CH	Nautische Patente für die Hochseeschifffahrt	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	B-Schein für Hochseeyachten mit Anerkennungsstempel	Schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Matrosen-/Bootsmannsbrief oder Prüfungszeugnis nach § 34 Berufsbildungsgesetz	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Schiffsmechanikerbrief	Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	Technische Befähigungszeugnisse der DDR: MI und MII (alt), M (neu) (Hinweis: M und MI entsprechen Matrosen-Motorwart)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2; 3.1; 3.4. MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Technische Befähigungszeugnisse: C-Patente (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2 übrige C-Patente: 1.6; 3.1 (teilweise); 3.2; 3.4 (teilweise)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4 übrige C-Patente: 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (teilweise), 3.3; 3.4 (teilweise)
7	D	Befähigungszeugnisse der Kategorien A und B (See)	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt + 6 Landesbehörden	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (teilweise) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (teilweise)	Befähigungszeugnisse der Kategorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (teilweise) Befähigungszeugnisse der Kategorie B: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (teilweise)
8	D	Dienstberechtigungsscheine der Wasserschutzpolizeien Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Polizeipräsident Duisburg WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Sportbootführerschein-See, Sportsee- und Sporthochseeschifferschein	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYYV; Zentrale Verwaltungsstelle des DSV und DMYYV	1.2, ersetzt im Übrigen die praktische Prüfung	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

Anhang 5 zur Dienstanweisung Nr. 2

lfd. Nr. n° d'ordre Nr.	Staat Etat Land	Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude/ Aanduiding van het eindexamen of van het bekwaamheidsbewijs	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance/ Instantie die het afgeeft	Dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage D7 RheinSchPersV matière justifiée conformément à l'annexe D7 du RPN Aangetoonde examenstof ingevolge Bijlage D7 RSP	Noch zu prüfende Teile der Anlage D7 RheinSchPersV/ Epreuve à passer conformément à l'annexe D7 du RPN/ Nog te examineren onderdelen van Bijlage D7 RSP
10	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe A sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2; 3.3	1; 2 und 3.4
11	F	Certificat de capacité professionnelle du groupe B sans mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	1.1 (teilweise); 2.1 und 3	1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2
12	F	Permis de conduire des bateaux de plaisance option eaux intérieures (et extension grande plaisance)	Services instructeurs de sécurité fluviale	3.1; 3.2	1; 2 und 3.4
13	NL	Schippersdiploma RKM	CCV/CBR	1.1, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7, 2.3 en 3	1.5, 2.1, en 2.2
14	NL	Schippersdiploma AB	CCV/CBR	1.1 - 1.4, 1.6, 1.7 en 3	1.5 en 2
15	NL	Schipper/Stuurman (MBO) Kapitein (MBO)	Via het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	1; 2.3 en 3	2.1 en 2.2
16	NL	Zeevaartopleiding	Via het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	2.3, 3.1, 3.2 - 3.4	1, 2.1 en 2.2
17	NL	Schipper – Machinist	STC Rotterdam	2.3, 3.1, 3.2 - 3.4	1; 2.1 en 2.2
18	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	ROC Novacollege (IJmuiden) Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam	1.3, 3.2, 3.3	1.1, 1.2, 1.4 - 1.6, 2; 3.1, 3.4
19	alle	Technische Lehrberufe wie Maschinen-, Motorschlosser, Kfz-Mechaniker		3.2	1; 2; 3.1; 3.3; 3.4

Anhang 6 zur Dienstanweisung Nr. 2

Gültige Befähigungszeugnisse der Rheinuferstaaten und Belgiens

Anmerkung: KVR: Kollisionsverhütungsregeln (Anlage D7 Nr. 1.2 RheinSchPersV)
(§ 7.13 Nr. 3)

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
B	1 2 3 4	Stuurbrevet A Stuurbrevet B Stuurbrevet C Stuurbrevet D	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung alle Fahrzeuge alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR)
B	5 6 7 8	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A + vermelding P Vaarbewijs B + vermelding P	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	Güterbeförderung Güterbeförderung Alle Fahrzeuge Alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR) § 7.01 (einschl. KVR) § 7.01 (ohne KVR)
CH	1	Hochrheinschiffer- patent Hochrheinpatent	Rheinschiff- fahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
CH	2	Führerausweis Schiffahrt Kategorie A (bis 15 m Länge)	Kantonale Schiffahrts- und/oder Straßen- verkehrsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	1	Weitergeltende Befähigungszeugnisse der DDR, ausgenommen Zeugnisse MI bis MIII, und weitergeltende Patente nach der BinnenschifferpatentV sind aus Gründen der Gleichbehandlung und der Rechtsvereinheitlichung in das entsprechende Dokument nach der BinnenschifferpatentV umzutauschen.			
D	2	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	3	Schifferpatent A	Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
D	4	Schifferpatent B	Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
D	5	Schifferausweis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 150 t oder 150 m ³ oder bis 12 Fahrgäste	§ 7.02 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	6	Schifferpatent C1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt	Fahrzeuge < 35 m oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (einschl. KVR)

Anhang 6 zur Dienstanweisung Nr. 2

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
D	7	Schifferpatent C2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Fahrzeuge < 35 m Länge oder ≤ 12 Fahrgäste oder Schub- und Schleppboote ≤ 73,6 kW	§ 7.02 (ohne KVR)
D	8	Feuerlöschbootpatent (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutz, Sportfahrzeuge bis 60 m	§ 7.04 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	9	Feuerlöschbootpatent D1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutz	§ 7.04 (einschl. KVR)
D	10	Feuerlöschbootpatent D2	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Feuerlöschboote, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes	§ 7.04 (ohne KVR)
D	11	Sportschifferzeugnis (ausgestellt bis 31.12.1997)	Wasser- und Schiffahrts- direktionen	Sportfahrzeuge bis 60 m	§ 7.03 (ohne KVR)
D	12	Sportschifferzeugnis E	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Sportfahrzeuge ≤ 25 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
D	13	Sportbootführerschein -Binnen (ausgestellt bis 31.12.1997)	DMYV/DSV	Sportboote bis 15 m	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	14	Sportbootführerschein -Binnen	DMYV/DSV	Sportboote < 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
D	15	Fährführerschein	Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)

Anhang 6 zur Dienstanweisung Nr. 2

Staat Etat	lfd. Nr./ n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Damit verbundene Berechtigung Qualification	Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à
D	16	Fährführerschein F	Bis 10.05.2000: Wasser- und Schiffahrtsämter. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	Fähren	§ 6.02 Nr. 4 (mit KVR, wenn Geltung für Seeschiffahrtsstraße)
D	17	Hochrheinschifferpatent Hochrheinpatent	Regierungspräsidium Freiburg	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
D	18	Dienstberechtigungsscheine, soweit nicht Anhang 5, laufende Nr. 9	insb. Bundeswehr, Zoll, Bundesgrenzschutz, Polizei	Dienstfahrzeuge	mindestens § 6.02 Nr. 4, überwiegend § 7.05 (soweit mit Zusatz Seeschiffahrtsstraßen: einschl. KVR)
D	19	Schifferdienstbuch (Mindestqualifikation Matrose)	Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter	Fahrzeuge bis 15 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	1	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A"	Services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04
F	2	Certificat de capacité professionnelle du groupe "A" avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (einschl. KVR) und § 7.04
F	3	Certificat de capacité professionnelle du groupe B	Services instructeurs de sécurité fluviale	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	4	Certificat de capacité professionnelle du groupe B avec mention restrictive	Services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge, deren Größe den im Zeugnis vermerkten Grenzwert nicht überschreitet	§ 7.01 (ohne KVR) und § 7.04
F	5	Permis plaisance option eaux intérieures	Services instructeurs de sécurité fluviale	Fahrzeuge bis 20 m Länge	§ 6.02 Nr. 4 (ohne KVR)
F	6	Permis plaisance option grande plaisance fluviale	Services instructeurs de sécurité fluviale	Sportfahrzeuge über 20 m Länge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV/CBR	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (einschl. KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV/CBR	alle Fahrzeuge	§ 7.01 (ohne KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (ohne KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB/VAMEX	Sportfahrzeuge	§ 7.03 (einschl. KVR)

Anhang 8 zur Dienstanweisung Nr. 2

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

1. Befähigungszeugnisse

Staat Etat	lfd. Nr. n° d'ordre	Bezeichnung des Befähigungszeugnisses Dénomination du certificat d'aptitude	Ausstellende Stelle Autorité de délivrance	Bemerkungen Remarques
B	1 2 3 4	Vaarbewijs A Vaarbewijs B Vaarbewijs A+ Vermerk P Vaarbewijs B + Vermerk P	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	Bis zu einem Alter von 50 Jahren dann ab 65 Jahren
D	1	Schifferpatent mit/ohne Erweiterung Seeschiffahrtsstraßen	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	2	Schifferausweis	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	
D	3	Feuerlöschbootpatent	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	4	Sportschifferzeugnis	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
D	5	Fährführerschein F	Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II / Groot Vaarbewijs A	KOFS/CCV/CBR	
NL	2	Groot Vaarbewijs I / Groot Vaarbewijs B	KOFS/CCV/CBR	
CH	1	Großes Hochrheinpatent	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	2	Sportpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	3	Behördenpatent für den Hochrhein	Rheinschiffahrtsdirektion Basel Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Basel	
CH	4	Führerausweis – Kategorie B und C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

Anhang 8 zur Dienstanweisung Nr. 2

2. Ärztliche Zeugnisse

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

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 3

Für die Aussetzung und den Entzug von Rheinpatenten zuständige Behörden (§ 7.20)

Staat Etat Land	Behörden Autorités Autoriteiten
B	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Koning Albert II laan 20 bus 2 1000 Brussel
B	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion Basel Hochbergerstrasse 160 Postfach 4019 Basel
D	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Ulrich-von-Hassell-Straße 76 53123 Bonn Email: gdws@wsv.bund.de Telefon: 00 49 (0)228/42968-0 Telefax: 00 49 (0) 228/42968-1155
F	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel : 00 33 (0)3 27 94 55 60
F	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel : 00 33 (0)1 44 06 19 62
F	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas- Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel : 00 33 (0)3 88 88 90 46

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 3

Staat État Land	Behörden Autorités Autoriteiten
F	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tel : 00 33 (0)2 40 67 26 20
F	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tel : 00 33 (0)4 72 56 59 63
F	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel : 00 33 (0)5 61 10 60 80
NL	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Postbus 20904 NL-2500 EX Den Haag

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der zuständigen Behörden für die Ausstellung von Schifferdienstbüchern

Deutschland		+49
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck	Moltkeplatz 17 23566 Lübeck wsa-luebeck@wsv.bund.de	Tel. 0451/6208-0 Fax 0451/6208190
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Tönning	Am Hafen 40 25832 Tönning wsa-toenning@wsv.bund.de	Tel. 04861/615-0 Fax 04861/615325
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel	Alte Zentrale 4 25541 Brunsbüttel wsa-brunsbuettel@wsv.bund.de	Tel. 04852/885-0 Fax 04852/885408
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau	Schleuseninsel 2 24159 Kiel wsa-kiel-holtenau@wsv.bund.de	Tel. 0431/3603-0 Fax 0431/3603414
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hamburg	Moorweidenstr. 14 20148 Hamburg wsa-hamburg@wsv.bund.de	Tel. 040/44110-0 Fax 040/44110365
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Cuxhaven	Am Alten Hafen 2 27472 Cuxhaven wsa-cuxhaven@wsv.bund.de	Tel. 04721/567-0 Fax 04721/567103
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund	Wamper Weg 5 18439 Stralsund wsa-stralsund@wsv.bund.de	Tel. 03831/249-0 Fax 03831/249309
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremen	Franziuseck 5 28199 Bremen wsa-bremen@wsv.bund.de	Tel. 0421/5378-0 Fax 0421/5378400
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremerhaven	Am Alten Vorhafen 1 27568 Bremerhaven wsa-bremerhaven@wsv.bund.de	Tel. 0471/4835-0 Fax 0471/4835210
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden	Am Eisenbahndock 3 26725 Emden wsa-emden@wsv.bund.de	Tel. 04921/802-0 Fax 04921/802379
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Wilhelmshaven	Mozartstr. 32 26382 Wilhelmshaven wsa-wilhelmshaven@wsv.bund.de	Tel. 04421/186-0 Fax 04421/186308
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Hann.-Münden	Kasseler Str. 5 34646 Hann.-Münden wsa-hann-muenden@wsv.bund.de	Tel. 05541/9520 Fax 05541/9521400
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden	Hohe Leuchte 30 27283 Verden wsa-verden@wsv.bund.de	Tel. 04231/898-0 Fax 04231/8981333
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden	Am Hohen Ufer 1-3 32425 Minden wsa-minden@wsv.bund.de	Tel. 0571/6458-0 Fax 0571/64581200
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Braunschweig	Ludwig-Winter-Str. 5 38120 Braunschweig wsa-braunschweig@wsv.bund.de	Tel. 0531/86603-0 Fax 0531/866031400

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Deutschland		+49
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Uelzen	Greyerstr. 12 29525 Uelzen wsa-uelzen@wsv.bund.de	Tel. 0581/9079-0 Fax 0531/90791277
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Köln	An der Münze 8 50668 Köln wsa-koeln@wsv.bund.de	Tel. 0221/97350-0 Fax 0221/97350222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein	Königstr. 84 47198 Duisburg wsa-duisburg-rhein@wsv.bund.de	Tel. 02066/418-111 Fax 02066/418315
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich	Emmericher Str. 201 47138 Duisburg wsa-duisburg-meiderich@wsv.bund.de	Tel. 0203/4504-0 Fax 0203/4504333
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rheine	Münsterstr. 77 48431 Rheine wsa-rheine@wsv.bund.de	Tel. 05971/916-0 Fax 05971/916222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Meppen	Herzog-Arenberg-Str. 66 49716 Meppen wsa-meppen@wsv.bund.de	Tel. 05931/848-111 Fax 05931/848222
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Freiburg	Stefan-Meier-Str. 4-6 79104 Freiburg wsa-freiburg@wsv.bund.de	Tel. 0761/2718-0 Fax 0761/27183155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bingen	Vorstadt 74-76 55411 Bingen wsa-bingen@wsv.bund.de	Tel. 06721/306-0 Fax 06721/306155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim	C8, 3 68159 Mannheim wsa-mannheim@wsv.bund.de	Tel. 0621/1505-0 Fax 0621/1505155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stuttgart	Birkenwaldstr. 38 70191 Stuttgart wsa-stuttgart@wsv.bund.de	Tel. 0711/25552-0 Fax 0711/25552155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Trier	Pacelli-Ufer 16 54290 Trier wsa-trier@wsv.bund.de	Tel. 0651/3609-0 Fax 0651/3609155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Saarbrücken	Bismarckstr. 133 66121 Saarbrücken wsa-saarbruecken@wsv.bund.de	Tel. 0681/6002-0 Fax 0681/6002155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Heidelberg	Vangerowstraße 12 69115 Heidelberg wsa-heidelberg@wsv.bund.de	Tel. 06221/507-0 Fax 06221/507155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz	Schartwiesenweg 4 56070 Koblenz wsa-koblenz@wsv.bund.de	Tel. 0261/9819-0 Fax 0261/98193155
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Aschaffenburg	Obernauer Str. 6 63739 Aschaffenburg wsa-aschaffenburg@wsv.bund.de	Tel. 06021/385-0 Fax 06021/385101
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt	Mainberger Str. 8 97422 Schweinfurt wsa-schweinfurt@wsv.bund.de	Tel. 09721/206-0 Fax 09721/206101

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Deutschland		+49
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Marientorgraben 1 90402 Nürnberg wsa-nuernberg@wsv.bund.de	Tel. 0911/2000-0 Fax 0911/2000101
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Regensburg	Erlanger Str. 1 93059 Regensburg wsa-regensburg@wsv.bund.de	Tel. 0941/8109-0 Fax 0941/8109160
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden	Moritzburger Str. 1 01127 Dresden wsa-dresden@wsv.bund.de	Tel. 0351/8432-50 Fax 0351/8432381 oder 8489020
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg	Fürstenwallstr. 19/20 39104 Magdeburg wsa-magdeburg@wsv.bund.de	Tel. 0391/530-0 Fax 0391/5302417
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lauenburg	Dornhorster Weg 52 21481 Lauenburg wsa-lauenburg@wsv.bund.de	Tel. 04153/558-0 Fax 04153/558448
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brandenburg	Brielower Landstraße 1 14772 Brandenburg wsa-brandenburg@wsv.bund.de	Tel. 03381/266-0 Fax 03381/266321
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin	Mehringdamm 129 10965 Berlin wsa-berlin@wsv.bund.de	Tel. 030/69532-0 Fax 030/69532201
Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde	Schneidmühlenweg 21 16225 Eberswalde wsa-eberswalde@wsv.bund.de	Tel. 03334/276-0 Fax 03334/276171 oder 276172

Belgien		+32
Binnenvaartloket	Hoogmolendijk 1 2900 Schoten	Tel. 03 546 06 83 binnenvaartcommissie@ wenz.be
Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue Canal de l'Ourthe 9 B1 4031 Liège	Tel. 04 231 65 35 guichet.navigati on@spw.wallonie.be

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Frankreich		+33
Préfet du Nord	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 DOUAI Cedex	Tel 03 27 94 55 60 Fax 03 28 24 98 21 ddtm-dmini-douai@nord.gouv.fr
Préfet de Paris	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 PARIS	Tel 01 44 06 19 62 Fax 01 40 61 85 85 dstf.sst.driea-if@developpement-durable.gouv.fr
Préfet du Bas-Rhin	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 STRASBOURG Cedex	Tel 03 88 88 91 00 Fax 03 88 88 91 91 ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr
Préfet de Loire-Atlantique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 NANTES	Tel 02 40 67 26 20 Fax 02 40 71 02 19 ddtm-st-sfl@loire-atlantique.gouv.fr
Préfet du Rhône	Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 LYON Cedex 03	Tel 04 72 56 59 63 Fax 04 78 37 96 84 ddt-ptn@rhone.gouv.fr
Préfet de la Haute Garonne	Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 TOULOUSE Cedex 09	Tel 05 61 10 60 80 Fax 05 81 97 71 90 ddt-unsf-srgc@haute-garonne.gouv.fr

Niederlande		+31
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart	Waalhaven Z.Z. 19 3089 JH ROTTERDAM Postbus 5700 3008 AS ROTTERDAM	Tel (010) 798 98 98 Fax (010) 404 80 19

Schweiz		+41
Schweizerische Rheinhäfen Direktion	Postfach CH-4019 BASEL info@portof.ch	Tel (061) 63 99 595

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4

Tschechische Republik		+420
Státní plavební správa Praha	Jankovcova 4 170 00 Praha 7 pobocka@spspraha.cz	Tel 234 637 111 Fax 266 710 545
Státní plavební správa Děčín	Labská 694/21 405 01 Děčín 1 pobocka@spsdecin.cz	Tel 412 557 411 Fax 412 557 410
Státní plavební správa Píerov	Seifertova 33 750 02 Píerov pobocka@spsprerov.cz	Tel 581 284 254 Fax 581 284 256

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4

Liste der von den zuständigen Behörden anerkannten Prüfungen der Mitgliedstaaten der ZKR

Staat	lfd. Nr	Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Ausbildungsstätte	anzurechnende Fahrzeit in Tagen	Dauer der Ausbildung in Jahre	Befähigung nach § 3.02
B	1	Getuigschrift van het vierde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360		Matroos / matelot
B	2	Certificat de qualification de la 4ième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie)	Ecole polytechnique de Huy	360		Matroos / matelot
B	3	Verklaring Matroos (Binnenvaart) / Déclaration de Matelot (Navigation intérieure)	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Beleid Service Public de Wallonie	0		Matroos / matelot
B	4	Getuigschrift van het vijfde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (nicht kumulierbar mit 1)		Matroosmotordrijver / matelot garde-moteur
B	5	Getuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (Rijn- en Binnenvaart)	Koninklijk Technisch Atheneum – Deurne (CENFLUMARIN – Kallo)	360 (nicht kumulierbar mit 1 oder 4)		Volmatroos / Maître-matelot
CH	1	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis „Rheinmatrose“	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360		
CH	2	“Matrosin/Matrose der Binnenschiffahrt“ des Bundesamtes für Berufsbildung und Technologie	Schiffer-Berufskolleg RHEIN	360		
F	1	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	- Lycée et CFA Emile MATHIS de Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) du Tremblay/Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar	360	2 Jahre	Matelot

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4

Staat	lfd. Nr	Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Ausbildungsstätte	anzu-rechnende Fahrzeit in Tagen	Dauer der Ausbildung in Jahre	Befähigung nach § 3.02
F	2	Baccalauréat professionnel du transport fluvial (examen de niveau IV)	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée et CFA Emile Mathis Schiltigheim - CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) Tremblay sur Mauldre - Cité Technique Les Catalins Montélimar 	360	3 Jahre	Maître matelot
NL	1	Matroos VMBO	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) - Dunamare Onderwijsgroep (Maritieme Academie Harlingen/ Maritiem College IJmuiden) - ROC Friese Poort (Urk) 	360	4 Jahre	Matroos
NL	2	Matroos MBO	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) - Dunamare Onderwijsgroep (Maritieme Academie Harlingen/ Maritiem College IJmuiden) - ROC Friese Poort (Urk) 	360	2 Jahre	Matroos
NL	3	Matroos (zij-instroom; start praktijkprogramma vanaf 19 jaar) door middel van het praktijkexamen matroos	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) 	Minimaal 60	9 Monate	Matroos
NL	4	Schipper binnenvaart	<ul style="list-style-type: none"> - Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen) - ROC Friese Poort (Urk) 	540	3 Jahre	Schipper

Staat	lfd. Nr	Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Ausbildungsstätte	anzu- rechnende Fahrzeit in Tagen	Dauer der Ausbildung in Jahre	Befähigung nach § 3.02
NL	5	Kapitein Binnenvaart	- Scheepvaart en Transport College Rotterdam - ROC NOVA College (IJmuiden/Harlingen)	540	4 Jahre	Kapitein
D	1	Binnenschiffer	Schiffer-Berufskolleg RHEIN Berufsbildende Schule im Landkreis Schönebeck	360	3 Jahre 1 Jahr Fahr- zeit in der Ausbildung einges- chlossen	Matrosen-Motorwart und Bootsmann

DIENSTANWEISUNG Nr. 4a

**SACHKUNDE DER BESATZUNGSMITGLIEDER VON FAHRZEUGEN, DIE FLÜSSIGERD GAS
ALS BRENNSTOFF NUTZEN**

2. Anerkannte Ausbildungsstätten, Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge

Lfd. Nr.	Bezeichnung des Lehrgangs oder Auffrischungslehrgangs	Ausbildungsstätte	Bescheinigung erteilt durch Ausbildungsstätte/ zuständige Behörde
1	LNG	STC-Group	CBR/CCV
2	LNG als brandstof in de binnenvaart	Transsafe	CBR/CCV

Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 5

**Zuständige Behörden für die Anerkennung von Lehrgängen für Sachkundige für
Fahrgastschifffahrt**

Deutschland	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Belgien	
Frankreich	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
Niederlande	Inspectie Leefomgeving en Transport
Schweiz	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Basislehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt

lfd. Nr	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
D-001	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
D-002	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	
D-003	Basislehrgang für Sachkundige in der Fahrgastschifffahrt	Binnenschiffer-Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstraße 11 a D-39218 Schönebeck	
D-004	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Service- und Schulungscener für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	
D-005	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Mittelständische Personenschifffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	
D-006	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Dirk Sobotka Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
D-007	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	
D-008	Basislehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Marineacademy Gerberbruch 5 D-18055 Rostock	
NL-001	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	
NL-002	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden e-mail: info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	
NL-003	Basiscursus voor veiligheidskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam e-mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	

Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 5

lfd. Nr	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
NL-004	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
NL-005	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	
NL-006	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	
NL-007	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	
NL-008	Basiscursus voor veiligheidkundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	
F-001	Formation de base pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 Schiltigheim Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

Anerkannte Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt

lfd. Nr.	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
D-001	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. "Schulschiff RHEIN" D-47118 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-002	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Atlas Schifffahrt & Verlag GmbH Vinckeweg 19 D-47119 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-003	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Binnenschiffer- Ausbildungs-Zentrum Schönebeck/Elbe Baderstr. 11a D-39218 Schönebeck	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-004	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Service- und Schulungscener für Brandschutz Neuwied e.K. Neuwieder Str. 80 D-56566 Neuwied	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
D-005	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Mittelständische Personenschifffahrt e. V. Mainkai 36 D-60311 Frankfurt	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
D-006	Ohne Inhalt		
D-007	Auffrischungslehrgang für Sachkundige für Fahrgastschifffahrt	Akademie Barth Vinckeweg 15 D-47119 Duisburg	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV (§ 5.03 zur RheinSchPersV)
NL-001	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Arbode Maritiem B.V. Industrieweg 30-a NL-4283 GZ GIESSEN mail@arbodemaritiem.nl www.arbodemaritiem.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-002	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nautiek Trainingen Brabantplein 74 NL-5401 GS Uden e-mail: info@nautiektraining.nl www.nautiektraining.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-003	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam e-mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-004	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-005	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Edumar Vaaropleidingen Ype Wielingastrjitte 7 NL-8711 LR Workum	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-006	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV

Anhang 3 zur Dienstanweisung Nr. 5

lfd. Nr.	Bezeichnung des Lehrgangs	Ausbildungsstelle	Muster oder Bezeichnung der Bescheinigung
NL-007	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	G4S Training & Savety BV Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
NL-008	Erkende opfriscursus voor veiligheidsdeskundige voor passagiersschepen	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen Hoek	siehe Anlage C1 zur RheinSchPersV
F-001	Stage de recyclage pour les experts en navigation à passagers	Lycée et CFA Emile MATHIS 1, Rue du Dauphiné – BP 9 F-67311 SCHILTIGHEIM Cedex ce.0670089H@ac-strasbourg.fr	

Anhang 4b zur Dienstanweisung Nr. 5

Sonstige Schulungsnachweise für Ersthelfer

Staat, lfd. Nr.	Kontaktperson oder Internetadresse, über die die Liste erhältlich ist
DEUTSCHLAND	Die Liste der Nachweise ist über www.elwis.de verfügbar. Zuständig für die Ausstellung der Ersthelferbescheinigungen sind die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter

5.3 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

Fahrtenschreiber

**Anerkannte Fachfirmen für den Einbau und die Überprüfung
nach § 3.10 und Anlage A3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein
Stand: Februar 2017**

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
1	Mannesmann-Kienzle	1318-09	SV 1294	FVT – WSV ¹

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Heinz Port GmbH
Theodor-Heuss-Str. 15
D-66130 Saarbrücken
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV ¹ , D

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ²

A&O Schiffselektrik und –elektronik
Kastanienstraße 10
D-47447 Moers
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

Carl Goldberg
Reeperbahn 37
D-21481 Lauenburg
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

DSD Hilgers Stahlbau GmbH
Hilgersstraße
D-56598 Rheinbrohl

E&M Engel & Meier
Schiffselektronik Duisburg
Döbelner Straße 4b
D-12627 Berlin

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Nicht mehr tätig seit 25.03.2014)

Elektro Jansen, Inh. J. Jansen
Boschstraße 22
D-49733 Haren (Ems)

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

² SRH: Schweizerische Rheinhäfen, Basel (früher: Rheinschiffahrtsdirektion Basel (RSD))

Elektrotechnik Kemming
Kirchstraße 21
D-45711 Datteln

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen

Jentson Nachrichtentechnik
Alter Postweg 150
D-26133 Oldenburg

K+K Systemtechnik
An de Deelen 63
D-28779 Bremen

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 8
D-79588 Efringen-Kirchen

KSE Schiffselektronik
Andreas Strake
Rother Berg 80
D-47589 Uedem

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Mohrs + Hoppe GmbH
Saaler Bogen 6
D-13088 Berlin

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Reystar Elektrotechnik
Liebigstraße 17b
D-47608 Geldern

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

Wolfgang Hagelstein
Anlagen für die Schifffahrt
Alte Heerstraße 63
D-56329 St. Goar-Fellen
(Nicht mehr tätig seit 19.11.2015)

Nautictronic-GmbH
Service-Center
Tramstrasse 66
CH-4142 Münchenstein

Alphatron Marine Deutschland GmbH
Nienhöfener Str. 29-37
D-25421 Pinneberg
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Technik-Service T. Schwerdtfeger
Am Streite 10
D-56729 Nachtsheim

Elektro Point Markus Mollus
Honigstraße 21
D-47137 Duisburg

Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR
Schiestlstraße 1
D-97904 Dorfprozelten

Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft
Am neuen Rheinhafen 14
D-67346 Speyer

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben Nr.: NT29

Snijder Scheepselektro B.V.
Sisalstraat 9
NL -8281 JJ Genemuiden
Plomben Nr.: NT20

Schafberger Funktechnik
Georg Schafberger
Wolfsegger Str. 16
D - 93195 Wolfsegg-Stetten

Dr.-Ing. Dieter Urmann
Sachverständiger für Binnenschifffahrt
D-93049 Regensburg

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim
(Nicht mehr tätig seit 18.04.2016)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV ¹ , D

Elektro Erles
Blauenstraße 4
D-79576 Weil am Rhein
(Nicht mehr tätig seit 25.03.2014)

Elektro Weber
Lessingstr. 1
D-74855 Haßmersheim
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg
(Nicht mehr tätig seit 01.01.2017)

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

¹ FVT-WSV: Fachstelle für Verkehrstechniken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (früher Seezeichenversuchsfeld (SV)), Koblenz

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
7	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	NL-TR-89002	RDWV, NL

Gecap
Dhr. C. den Breker
Postbus 475
NL-2900 AL Capelle A/D IJssel
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.
Dhr. T.N. van Maastricht
Bierbosch Haven Noord 1 b
NL-4251 NL Werkendam
CSI 11

Dolderman BV.
Dhr. A Rijsdijk
Postbus 266
NL-3300 AG Dordrecht
CSI-1

IGP
Dhr. P. Goovaerts
Maalderijstraat 87
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)
CSI-15

A. Rullen Installatiebedrijf BV.
Dhr. A. Meeuwissen
Postbus 96
NL-4940 AB Raamsdonkveer
CSI-3

Imtech Marine & Industry
Dhr. B. Breedveld
Postbus 5054
NL-3008 AB Rotterdam
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek
Dhr. G.H.G. Lammers
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

Van Fraeijenhove BV.
Dhr. Van Fraeijenhove
Stationsweg 60 a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

Elektrotechniek IJnsum Sneek
Dhr. R.G. Martens
Rijksweg 19
NL-9011 VA IJnsum
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel
Dhr. M.G. Burger
Postbus 3050
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel
CSI-10

INA – Litton
Dhr. K. Langius
Postbus 1590
NL-3000 BN Rotterdam
CSI-9

Schlömer Schiffswerft
Dhr. T. Verwoerd
Postfach 2109
D-26771 Leer
CSI-18

Linssen Electronica BV.
Dhr. H. Mestrom
Kloosterstraat 3
NL-6051 JB Maasbracht
CSI-13

Electricom
Dhr. Eerland
Westerkade 14
NL-3116 GJ Schiedam
CSI-20

CSI BV.
Dhr. H. Ouadi
Kaartenmakerstraat 4
NL-2984 CB Ridderkerk
CSI-8 CSI-21

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

Novio Nautic B.V.
Oude-Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
Plomben Nr.: NT29

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
8		ESP 2000	NL-TR-89003	RDWV, NL

- Angaben liegen nicht vor -

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
9	ICS	Veeder Root	NL-TR-89004	RDWV, NL

- Angaben liegen nicht vor -

Nr.	Hersteller / Fabricant / Fabrikant	Typ / Type	Baumusternummer Numéro de type Nummer typegoedkeuring	Zul.-Beh. Autorité d'agrément Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00 R-1-600	RDWV, NL FVT, D

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
Plomben-Nr. : M02

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Plomben-Nr.: M34

DTM Techniek
Keteldiep 25F
NL-8321 MH Urk
Plomben-Nr.: M27

Ultrans TM srl
Bd. Ferdinand 5
RO-900650 Constanta
Plomben-Nr.: M12

ETB van Fraeijenhove
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
Plomben-Nr.: M15

AiM Slurink Elektrotechniek BV
Ohmweg 71
NL-2952 BB Alblasserdam
Plomben-Nr.: M06

Van Tiem Elektro BV
Industriestraat 5
NL-6659 AL WAMEL
Plomben-Nr.: M 18

BOGENDA ELEKTRO B.V.
Noordeinde 5
NL-3341 LW Hendrik-Ido-Ambacht
Plomben-Nr.: M38

Electric Marine Support Binnenvaart B.V.
Nieuwland Parc 307
NL-2952 DD Alblasserdam
Plomben-Nr.: M31

Marble Automation
Keteldiep 6
NL-8321 MH Urk
Plomben-Nr.: M01

Van der Wal Elektrotechniek
Staalindustrieweg 23
NL-2952 AT Alblasserdam
Plomben-Nr.: M26

A. Rullens Installatiebedrijf bv
Sterrekroos 11
NL-4941 VZ Raamsdonksveer
Plomben-Nr.: M05

Linssen Electronica BV
Postbus 7213
NL-6050 AE MAASBRACHT
Plomben-Nr.: M08

Werkina Werkendam BV
Biesboschhaven Noord 1b
NL4251 NL Werkendam
Plomben-Nr.: M10

Seko Scheepelektrotechniek B.V.
Buitenweistraat 4
NL-3372 BC Hardinxveld-Giessendam
Plomben-Nr.: M23

Hoogendijk Electric
Ijseldijk 422
NL-2922 BP Krimpen a/d IJssel
Plomben-Nr.: M25

Snijder Scheepselektro B.V.
Mr. Snijder
Sisalstraat 9
NL-8281 JJ Genemuiden
Plomben-Nr.: M28

Sterkenburg Elektrotechniek
Bereklaauw 11
NL-4251 KP Werkendam
Plomben-Nr.: M29

Verhoef Elektrotechniek
Industrieweg 79
NL - 3360 AB Sliedrecht
Plomben-Nr.: M21

Van Stappen & Cada Scheepselektro
Vosseschijnstraat haven 140
B-2030 Antwerpen
Plomben-Nr.: M04

VEM Elektrotechniek BV
Klokweg 16
NL-3034 KK Rotterdam
Plomben-Nr.: M16

M.E.Z. Maritiem Elektro Zeeland
Choorhoekseweg 2
NL- 4424 NW Wemeldinge
Plomben-Nr.: M36

Scheepselectra Antwerpen BvbA
Mexicostraat 1b
B-2030 Antwerpen
Plomben-Nr.: M41

De Keizer Marine Engineering B.V.
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
Plomben-Nr.: M19

Piet Brouwer Elektrotechniek B.V. Den Helder
Technik-Service T. Schwerdtfeger
Het Nieuwe Diep 34 BB
NL-1781 AD Den Helder
Plomben-Nr.: M32

Service Electro
Haven 138
B-2030 Antwerpen
Plomben-Nr.: M30

Teus Vlot Diesel & Marine BV
Baanhoek 182b
NL-3361 GN Sliedrecht
Plomben-Nr.: M37

Alphatron Marine B.V.
Schaardijk 23
NL-3063 NH Rotterdam
Plomben Nr.: M43

Piet Brouwer Elektrotechniek Urk
Marsdiep 19
NL-8321 MC URK
Plomben Nr.: M42

Gova Scheepselektronika B.V.
Ringdijk 530
NL-2987 VZ Ridderkerk
Plomben Nr.: M11

LEEUEWSTEIN SCHEEPSINSTALLATIES BV
Keizerhof 14
NL-3311 JP Dordrecht
Plomben-Nr.: M03

- 01 Oechies Elektrotechniek
- 02 Vogelenzang de Jong BV
L.P. van der Giessenweg 51
NL-2921 LP Krimpen A/D IJssel
- 03 Keizer van de Heuvel BV.
Noord 45 d
NL-2931 SJ Krimpen aan de IJssel
- 05 Fa. van Gent en Kooy
Maaskade 89
NL-3071 NE Rotterdam
- 50 Fa. Leeuwenstein Scheepinstallatie BV.
Keizershof 14
NL-3311 JP Dordrecht
- 06 Oechies Elektrotechniek
- 08 Visser & van Dijk BV.
Havenstraat 5 b
NL-6051 CR Maasbracht
- 09 Van Wijnen Scheepselektro
Rosmolenweg 9 a
NL-3356 LK Papendrecht
- 10 Oechies Elektrotechniek
- 11 Oechies Elektrotechniek
- 12 Van Meegen bunkerschip
Nieuwendammerdijk 526 s
NL-1023 BX Amsterdam
- 13 Droste Scheepselektro
De Krib 3
NL-6916 an Tolkamer
- eigen tang Hoveko BV.
Reigersingel 10
NL-2922 GP Krimpen a/d IJssel

OF3005

- eigen tang Radio Holland Marine Rotterdam
Eekhoutstraat 2
NL-3087 AB Rotterdam
- Radio Holland Marine Delfzijl
Zijlvest 12
NL-9936 GZ Delfzijl
- Radio Holland Marine Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 AA
NL-1781 AD Den Helder

Radio Holland Marine Harlingen
Nieuwe Visserhaven 11
NL-8861 NX Harlingen

Radio Holland Marine Lauwersoog
Haven 24
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen
Industrieweg 20
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk
Westhavenkade 32
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen
Stationsplein 11
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden
Trawlerkade 98
NL-1976 CC IJmuiden

RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam A.D.C. Groeneveld
RHG 04	Radio Holland Marine Rotterdam P. v/d Eijk
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam D. Monshouwer
RHG 02	Radio Holland Marine Rotterdam K.G. Tas
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam P. Dijkshoorn
RHG 11	Radio Holland Marine Rotterdam P. Stolk
RHG 03	Radio Holland Marine Rotterdam A. Langstraat
Geen	Radio Holland Marine Rotterdam J.E.P Kruiswijk
RHG 08	Radio Holland Marine Urk J. Verhoeff
ICS 110	Radio Holland Marine Vlissingen J.F. Walhout

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle
Nieuwpoort

PROTOKOLL 23

Haushalt der Zentralkommission für 2018

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 24

Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2018

Beschluss

Die Zentralkommission

hat den Haushalt der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für 2018 zur Kenntnis genommen, der hiermit auf **51.000,- €** festgeschrieben wird.

Der Beitrag der betreffenden Mitgliedstaaten beläuft sich auf je **8.500,- €**.

PROTOKOLL 25

Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2016

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2016.

Anlage

**Bericht über die Tätigkeit
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
im Jahre 2016**

**I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION
UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHRE 2016**

PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

Herr DÜRLER, Chef des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes beim Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten und Leiter der schweizerischen Delegation bei der ZKR, nimmt seit 1. Januar 2016 das Amt des **Präsidenten** wahr.



Herr WEHRMANN, Leiter der Unterabteilung WS2 beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Leiter der deutschen Delegation bei der ZKR, nimmt seit 1. Januar 2016 das Amt des **Vizepräsidenten** der ZKR wahr.



DELEGATIONEN

Frau MUNGENAST, Abteilungsleiterin, Schiffsregistrierung, Internationales Recht, Schweizerische Rheinhäfen, wurde mit Wirkung zum 1. Januar zur Stellvertretenden Kommissarin der Schweiz bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn REUTLINGER, der in den Ruhestand getreten ist.

Herr BÜHLER, *MLaw*, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Bundesamt für Verkehr BAV der Schweiz, Abteilung Sicherheit, Sektion Schifffahrt, wurde mit Wirkung zum 1. Januar zum Kommissar der Schweiz bei der ZKR, ernannt.

Frau COENEN, *Coördinator team Hinterlandbeleid*, Abteilung Mobilität und Bauwesen der Flämischen Regierung Belgiens, wurde mit Wirkung zum 1. Januar zur Stellvertretenden Kommissarin von Belgien bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn VERVOORT, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr LEDENT, Leiter der Direktion Wasserstraßenmanagement, öffentlicher Dienst der Wallonischen Regierung Belgiens, wurde mit Wirkung zum 1. Januar zum Kommissar von Belgien bei der ZKR ernannt.

Frau PEIGNEY-COUDERC, Leiterin des Büros für Binnenschiffsverkehr der Unterdirektion Häfen und Binnenschiffsverkehr des Ministeriums für Umwelt, Energie und Meeresangelegenheiten Frankreichs, wurde mit Wirkung zum 10. Februar zur Kommissarin von Frankreich bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn BEAURAIN, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr ROUAS, Territorialdirektor der Voies Navigables de France in Straßburg wurde mit Wirkung zum 10. Februar zum Kommissar von Frankreich bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Frau ANDRIVON, die andere Aufgaben übernommen hat.

Herr LECHAT, Stellvertretender Abteilungsleiter der Abteilung *Neighbouring Countries* (beim öffentlichen Dienst für Auswärtige Angelegenheiten und für Europäische Angelegenheiten Belgiens, Leiter der belgischen Delegation bei der ZKR, wurde mit Wirkung zum 27. Oktober zum Kommissar von Belgien bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn ARDUI, der in den Ruhestand getreten ist.

Somit setzte sich die Zentralkommission Ende 2016 folgendermaßen zusammen:

DEUTSCHLAND

Kommissare:	Herr WEHRMANN, Herr HÖNEMANN, Herr KAUNE, Herr WEMPE,	Vizepräsident
Stellvertretende Kommissare:	Herr HÄUSLER, Herr KLICHE;	

BELGIEN

Kommissare:	Herr LECHAT, Frau HOET, Herr LEDENT, Herr VERSCHUEREN,
Stellvertretende Kommissare:	Frau COENEN, Herr VAN DEN BORRE;

FRANKREICH

Kommissare:	Herr ALABRUNE, Frau PEIGNEY-COUDERC, Herr MORIN, Herr ROUAS,
Stellvertretende Kommissare:	Herr GUYONVARCH, Herr PIET;

NIEDERLANDE

Kommissare:	Frau GIJSBERS, Herr ten BROEKE, Herr POST, Herr van DOORN,
Stellvertretende Kommissare:	Herr MENSINK, Frau LUIJTEN;

SCHWEIZ

Kommissare: Herr DÜRLER, **Präsident**
Herr BÜHLER,
Herr HADORN,
Herr KRATZENBERG,
Stellvertretende Kommissare: Frau MUNGENAST,
Herr SUTER;

Das Sekretariat wurde zu gleicher Zeit geleitet von:

Generalsekretär: Herr VAN DER WERF
Herr GEORGES, ab dem 1. November
Stellvertretende Generalsekretärin: Frau MOOSBRUGGER
Chefingenieur: Herr PAULI

II) TÄTIGKEITEN DER ZENTRAKKOMMISSION

1) Sitzungen der Gremien der ZKR: Plenarsitzungen, Ausschusssitzungen und Arbeitsgruppensitzungen, Beratende Konferenz und Partnerschaftssitzungen,

a) **Plenarsitzungen**

ORDENTLICHE FRÜHJAHRSPLENARSITZUNG

Die Zentralkommission hielt am 2. Juni in Straßburg unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER ihre ordentliche Frühjahrsplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

- für die Europäische Kommission, Herr VANDERHAEGEN
- für die Moselkommission Frau BRÜCKNER.

ORDENTLICHE HERBSTPLENARSITZUNG

Die Zentralkommission hielt am 8. Dezember in Straßburg unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER ihre ordentliche Herbstplenarsitzung mit folgender Vertretung ab:

- für die Europäische Kommission, die Herren BALDWIN und THEOLOGITIS,
- für die Donaukommission, die Herren MARGIC und STEMMER,
- für die Moselkommission, Frau BRÜCKNER,
- für die Internationale Kommission zum Schutze des Rheins, Frau SCHULTE-WÜLWERLEIDIG,
- für die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, Frau MOLNAR und Frau IVANOVA.

Ein Teil der Plenarsitzung fand öffentlich statt, zu dem Thema „Herausforderungen der Europäischen Binnenschifffahrt“ im Beisein der folgenden anerkannten nichtstaatlichen Verbände:

- AQUAPOL vertreten durch Herrn HELLEMONS,
 - EDINNA vertreten durch die Herren VAN REEM und MINTJES,
 - ERSTU vertreten durch Herrn HEBENSTREIT,
 - ETF vertreten durch Frau CHAFFART,
 - FEPI vertreten durch Herrn HÖRNER,
 - IVR und EBU vertreten durch Frau HACKSTEINER,
 - ESO vertreten durch Frau DUURSEMA.
- (siehe auch unter 2.)

b) Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR

Die Ausschüsse, und Arbeitsgruppen traten wie folgt zusammen:

AUSSCHÜSSE

der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER, am 1. Juni und am 7. Dezember in Straßburg;

der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn BELLENGER, am 20. Mai und am 8. November in Straßburg;

der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER, am 16. März, am 1. Juni, am 12. Oktober und am 7. Dezember in Straßburg;

der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn MORIN, am 15. März, am 1. Juni, am 11. Oktober und 7. Dezember in Straßburg;

der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn KAUNE, am 15. März und am 13. Oktober in Straßburg;

der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn ROUAS, am 5. April und am 18. Oktober in Straßburg;

der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 6. April und am 19. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 5. April und am 19. Oktober in Straßburg;

der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn DELAUDE, am 7. April in Straßburg;

der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau COENEN, am 16. März und am 12. Oktober in Straßburg;

gemeinsame Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen: am 31. Mai und am 6. Dezember in Straßburg;

der Lenkungsausschuss für den Europäischen Vertrag, unter dem Vorsitz von Herrn DÜRLER, am 16. Februar, am 15. März, am 19. Mai und am 20. September in Straßburg;

ARBEITSGRUPPEN

die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn MAILLARD, vom 16. bis 18. Februar und vom 23. bis 25. August in Straßburg;

die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Herrn STUURMAN, am 1. und 2. März, am 29. und 30. Juni, am 13. und 14. September sowie am 13. und 14. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Herrn HENRY, am 25. Februar, am 16. Juni, am 1. September und 1. Dezember in Straßburg;

die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn KWAKERNAAT, am 27. Januar in Straßburg und am 8. September in Ispra (Italien), jedes Mal über das Thema Besatzungen.

die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Frau VALENTIN, am 3. März und am 15. September in Straßburg;

c) Beratende Konferenz

Die ordnungsgemäße Beratende Konferenz mit den anerkannten Verbänden tagte am 11. Oktober in Straßburg unter dem Vorsitz des GENERALSEKRETÄRS.

d) Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften mit ZKR-Beteiligung

ISGINTT

das Steuerungskomitee des „International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals“ (ISGINTT/SC), unter dem Vorsitz von Herrn JAEGER, am 13. April in Rotterdam und am 30. Juni in London;

die Arbeitsgruppe (ISGINTT/WG), unter dem Vorsitz von Herrn PÖTTMANN, am 14. Juni in Rotterdam;

ADN

der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN-SA)), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, vom 25. bis 29. Januar und vom 22. bis 26. August in Genf;

der Verwaltungsausschuss des Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn REIN, am 29. Januar und am 26. August in Genf;

die Konferenz zur Redaktion und Übersetzung des ADN-Übereinkommens, unter dem Vorsitz von Herrn KEMPMANN, vom 26. bis 28. April 2016 in Straßburg;

die Informelle Arbeitsgruppe „Explosionsschutz auf Binnentankschiffen“ (ADN), unter dem Vorsitz von Frau BRANDES, am 16. März in Straßburg;

die Informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn WEINER, am 14. und 15. März und unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER vom 26. bis 28. September in Straßburg;

2) Durch die Zentralkommission organisierte Veranstaltungen

RUNDER TISCH DER ZKR ZUR ZUKUNFT DER BINNENSCHIFFFAHRT IM TEN-V-KORRIDOR RHEIN-ALPEN:

Am 2. März organisierte die ZKR, unter dem Vorsitz von Hans-Peter HADORN, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen und Kommissar der Schweiz bei der ZKR, mit rund 40 Stakeholdern der Binnenschifffahrt im Palais du Rhin in Straßburg einen Runden Tisch, der sich den Entwicklungsperspektiven der Binnenschifffahrt im Korridor Rhein-Alpen widmete.

Für die Europäische Kommission veranschaulichte dabei Herr Lukasz WOJTAS als Vertreter des Europäischen Koordinators des Korridors Rhein-Alpen, wie die Europäische Kommission seit 2014 in Kooperation mit den beteiligten Staaten und Stakeholdern die Entwicklung von Europas bedeutendster Verkehrsachse der Binnenschifffahrt im Rahmen des Forums zum Korridor Rhein-Alpen voranbringt.

Eine wichtige Erkenntnis des Runden Tisches ist, dass das weitere Zusammenwachsen der Verkehrsträger im Korridor Rhein-Alpen sehr gute Perspektiven für einen nachhaltigen und effizienten multimodalen Transport bietet. Binnenhäfen erfüllen genau wie Seehäfen wichtige Funktionen als physische und digitale Knotenpunkte zwischen den Verkehrsträgern. Die koordinierende Rolle von Binnenhäfen scheint daher wichtiger denn je, um mithilfe von verkehrsträgerübergreifenden Projekten die Logistikketten im Hinterland noch reibungsloser und im Interesse einer starken Wettbewerbsposition der Binnenschifffahrt zu gestalten. Die Chancen für eine Stärkung des multimodalen Transports müssen nun von allen Beteiligten im Rahmen des TEN-V-Korridors Rhein-Alpen wahrgenommen werden. Die ZKR wird sich entsprechend den Zielen ihrer „Vision 2018“ weiterhin dafür einsetzen, dass die Rheinschifffahrt optimal in ein multimodales grenzüberschreitendes Korridormanagement eingebunden ist.

ZUSAMMENTREFFEN MIT DEM AUSSCHUSS FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES

Nach Gesprächen in den Jahren 2001 und 2011 trafen der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr und das Sekretariat der Zentralkommission am 11. Mai erneut zusammen. Dieses dritte Zusammentreffen spiegelt die Absicht der beiden Institutionen wider, eine Form der gegenseitigen Unterrichtung zu entwickeln, um im Interesse der Förderung der Binnenschifffahrt ein Höchstmaß an Synergien zu schaffen.

Der Vorsitzende des TRAN-Ausschusses, Herr Michael CRAMER, hob im Namen des Ausschusses die Bedeutung eines regelmäßigen Austauschs über aktuelle Fragen der Binnenschifffahrt hervor, um die gewonnenen Informationen bei den laufenden Arbeiten des europäischen Parlamentes berücksichtigen zu können.

Dem Sekretariat der ZKR bot das Zusammentreffen insbesondere Gelegenheit, den Europaabgeordneten die neuen europäischen Lenkungsstrukturen im Bereich der Binnenschifffahrtsgesetzgebung vorzustellen, die durch die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) im Jahr 2015 geschaffen wurden. Das neue Gremium hat am 26. November 2015 den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) angenommen.

Der Austausch zwischen den beiden Institutionen war auf zentrale und hochaktuelle Themen der Binnenschifffahrt gerichtet. So hatte der Verkehrsausschuss soeben den Trilog über die neue Richtlinie über technische Vorschriften beendet. Bei dem Zusammentreffen wurde auch die Frage nach der Beibehaltung des dynamischen Verweises auf die Standards angesprochen, die unmittelbar die Befugnisse des Europäischen Parlaments tangiert. Ferner wird derselbe Ausschuss demnächst den Entwurf einer EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt prüfen. Die Europaabgeordneten zeigten großes Interesse an diesem Thema, da es Fragen von grundlegender Bedeutung für die Bürger der Europäischen Union berührt, deren unmittelbare Vertreter sie sind: Arbeit, Berufsausbildung, Umwelt, Sicherheit.

Unter anderem wurde auch die Frage der Streckenkenntnisse behandelt. Das Sekretariat wies darauf hin, dass die rheinischen Streckenkenntnisse integraler Bestandteil des rheinischen Regelungssystems sind. Diese zusätzlichen Kompetenzen sind erforderlich, um die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten.

INFORMELLER RUNDER TISCH

Auf die Einladung der schweizerischen Präsidentschaft trafen sich die Delegationsleiter der Mitgliedstaaten der ZKR mit der Direktion des Sekretariats am 9. September in Basel zu einem informellen Runden Tisch, eine Gelegenheit zum Austausch und für eher strategische Überlegungen zur Arbeitsweise und Zukunft der Organisation.

PLENARSITZUNG MIT ÖFFENTLICHKEIT

Aufbauend auf ihrem „acquis rhéan“ und der Präsenz und aktiven Beteiligung an ihren Arbeiten des neuen Stellvertretenden Generaldirektors der GD Mobilität der Europäischen Kommission, Herrn Matthew BALDWIN, sowie zahlreicher hochrangiger Vertreter ihrer Beobachterstaaten und -organisationen sowie ihrer anerkannten nichtstaatlichen Verbände nahm die Zentralkommission ihre Herbstplenartagung am 8. Dezember zum Anlass, die zunehmend europäische Dimension ihrer Aktivitäten zu würdigen.

Die Zentralkommission begrüßte ferner die kurz-, mittel und langfristigen Perspektiven auf einen weiteren Ausbau ihrer Partnerschaft mit der Europäischen Kommission. Gemeinsam hob man noch einmal die Bedeutung konkreter Kooperationen mit den anderen Schlüsselakteuren des Sektors wie der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-ECE), den Flusskommissionen der Donau, der Mosel und der Save, der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) sowie den zahlreichen nichtstaatlichen Verbänden des Gewerbes hervor. Die Plenartagung bot all diesen Akteuren die Gelegenheit, ihr gemeinsames Eintreten für solche Kooperationen zugunsten einer immer stärkeren, nachhaltigeren und sichereren europäischen Binnenschifffahrt zu bekräftigen, dies unter Hinweis auf die bereits bestehende Praxis und unter Anregung neuer Denk- und Handlungsansätze für die Zukunft.

3) Spezifische Schwerpunkte des Jahres

EUROPÄISCHER AUSSCHUSS ZUR AUSARBEITUNG VON STANDARDS IM BEREICH DER BINNENSCHIFFFAHRT (CESNI)

Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) wurde 2015 bei der ZKR eingerichtet, um die europäischen Regelwerke der Binnenschifffahrt zu harmonisieren. Der CESNI-Ausschuss führt die Mitgliedstaaten der ZKR und der Europäischen Union, die Europäische Kommission, internationale Organisationen einschließlich der Flusskommissionen sowie nichtstaatliche Vertreterorganisationen zusammen. Sein Sekretariat wird von der ZKR geführt.

Der CESNI hat die Aufgabe, gemeinsam auf die Annahme einheitlicher Standards für den Rhein und das gesamte Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union hinzuwirken, mit dem Ziel,

- die Sicherheit der Schifffahrt und den Umweltschutz im Bereich des Binnenschiffsverkehrs zu verstärken,
- die Beschäftigung in der Binnenschifffahrt zu fördern und das Gewerbe attraktiver zu gestalten sowie
- die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern.

Der Ausschuss traf 2016 in drei Sitzungen zusammen, unter dem Vorsitz von Herrn NILLES (Delegation Luxemburgs): am 9. Februar, am 2. Juni und am 20. Oktober in Straßburg. Mit einem Beschluss (CESNI 2016-II-1) nahm er sein mehrjähriges Arbeitsprogramm an (2016-2018).

ARBEITSGRUPPEN VON CESNI

Die Arbeitsgruppen trafen wie folgt zusammen:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT), unter dem Vorsitz von Frau HERRMANN (deutsche Delegation), am 23. und 24. Februar, am 14. und 15. Juni, am 30. und 31. August sowie am 29. und 30. November in Straßburg.

Außerdem fand am 14. Juni in Straßburg ein Workshop zum Thema technische Vorschriften in Bezug auf die geltenden Vorschriften für elektrische Anlagen und Antriebe statt, sowie eine ad hoc-Sitzung zum Thema „Standard für Emissionen von Binnenschiffsmotoren“ am 28. November, ebenfalls in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Herrn DABROWSKI (tschechische Delegation), am 28. Januar in Straßburg und am 7. September in Ispra. Im Jahr 2016 wurden zudem drei nichtständige Arbeitsgruppen eingerichtet, die unter der Aufsicht der Arbeitsgruppe CESNI/QP arbeiten:

- die nichtständige Arbeitsgruppe für medizinische Standards (CESNI/QP/Med), unter dem Vorsitz von Herrn KWAKERNAAT (Delegation der Niederlande), mit Sitzungen am 26. und 27. Januar in Straßburg, am 24. Juni in Duisburg, am 8. und 9. September in Ispra und am 17. November in Straßburg;
- die nichtständige Arbeitsgruppe für Kompetenzstandards (CESNI/QP/Comp), unter dem Vorsitz von Herrn RUSCHE, mit Sitzungen am 26. und 27. Januar in Straßburg, am 22. und 23. Juni in Duisburg, am 5. September in Ispra und am 16. November in Straßburg;
- die nichtständige Arbeitsgruppe für Simulatorenstandards (CESNI/QP/Simul), unter dem Vorsitz von Herrn Blessinger (Delegation der Schweiz) wird erstmals im Jahr 2017 tagen.

ANDERE ARBEITEN DER ZKR

MARKTBEOBACHTUNG FÜR DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Die Zentralkommission hat für den Marktbeobachtungsbericht für die Europäische Binnenschifffahrt, der in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission erstellt wird, ein neues Format vorgeschlagen und angenommen.

Sie wird von nun an vier Marktbeobachtungsberichte pro Jahr anbieten. In diesem Projekt ist die enge Zusammenarbeit mit den europäischen Gewerbeverbänden der Binnenschifffahrt, EBU und ESO, sowie mit den Flusskommissionen für Donau, Mosel und Save von zentraler Bedeutung für die Qualität und Zuverlässigkeit der erhobenen Informationen auf europäischer Ebene.

Die vier Berichte (drei Quartalsberichte und ein Jahresbericht) erscheinen zudem in neuer Optik und werden auch in digitaler Version zur Verfügung stehen.

ANERKENNUNG DES FRANZÖSISCHEN BERUFSABITURS DER FACHRICHTUNG BINNENSCHIFFFAHRT

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat in seiner Sitzung am 16. März 2016 die Anerkennung des französischen Berufsabiturs der Fachrichtung Binnenschiffahrt auf dem Rhein genehmigt.

Dieser Abschluss sowie die Einrichtungen, in denen er erworben werden kann, werden nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein anerkannt, mit der Folge, dass die betroffenen Personen für die Anmeldung zur Patentprüfung 360 Tage weniger Berufserfahrung benötigen und die Befähigung zum Bootsmann auf dem Rhein erwerben.

Die ersten Absolventen dieser Ausbildung haben ihren Abschluss im Juni 2016 erworben.

Die Zentralkommission hat 1. Juli 2016 die ersten Schüler eines Straßburger Lycée empfangen, die gerade ihre Ausbildung abgeschlossen und damit das neue Berufsabitur der Fachrichtung Binnenschiffahrt offiziell eingeweiht hatten.

AKTUALISIERUNG DER BESATZUNGSVORSCHRIFTEN IN ENGER ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DER ZKR UND DEN SOZIALPARTNERN

Die ZKR hat in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern ihre Besatzungsvorschriften aktualisiert. Besonderes Augenmerk wurde dabei darauf gelegt, das hohe Sicherheitsniveau auf dem Rhein zu erhalten. Gewerkschaften und Arbeitgeber hatten unter anderem vorgeschlagen, die Ausbildung in der Binnenschiffahrt attraktiver zu gestalten, indem Berufseinsteiger künftig leichter für den schulischen Teil der Ausbildung von der Mitarbeit an Bord befreit werden können. Weiterhin wurden Erleichterungen für Charterfahrten mit Tagesausflugsschiffen und für große Verbände mit mehr als vier Schubleichtern geschaffen, sowie die nicht mehr zeitgemäße Befähigung „Matrose-Motorwart“ abgeschafft.

Vorschläge der Sozialpartner, die darauf abzielen, den Wechsel oder die Wiederholung einer Betriebsform zu erleichtern, wird die ZKR prüfen, sobald die dazu vorgelegten Vorschläge von Arbeitgebern und Arbeitnehmern gemeinsam überarbeitet wurden.

Langfristig und in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und den Sozialpartnern sollen grundsätzliche Überlegungen zur Modernisierung der Besatzungsvorschriften angestrengt werden. Das Vorhaben der Sozialpartner, die Auswirkungen des technologischen Fortschritts auf die Arbeitsbelastung in der Binnenschiffahrt und die damit verbundenen Herausforderungen in einer breit angelegten Studie zu untersuchen, wird von der ZKR ausdrücklich begrüßt und unterstützt (die Studie TASCs beginnt voraussichtlich 2017).

VERÖFFENTLICHUNG DER ZWISCHENBERICHTS ZUR VISION 2018

Gemäß den Zielsetzungen und Prioritäten der schweizerischen Präsidentschaft hat die ZKR anlässlich der nun zu Ende gegangenen Herbstplenartagung den Zwischenbericht zur Umsetzung der Vision 2018 veröffentlicht. Die Vision 2018 ist ein im Dezember 2013 verabschiedeter strategischer Fahrplan der ZKR mit acht großen Aktionsbereichen, in denen die Stellung der Binnenschiffahrt im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung und unter Einbeziehung umweltrelevanter, sozialer und wirtschaftlicher Aspekte gestärkt werden soll. In diesem Zwischenbericht werden für jeden einzelnen Aktionsbereich die bisher erzielten Fortschritte und die bis Ende 2018 noch ausstehenden Aufgaben dargestellt. Er ist Ausdruck der Absicht der Akteure der Vision 2018, die durchaus anspruchsvollen Ziele in eine nichtsdestominder machbare Realität umsetzen.

UMFRAGE DER ZKR ZUR AUSRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG MIT EINEM INLAND AIS-GERÄT UND EINEM ELEKTRONISCHEN KARTENANZEIGESYSTEM:

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat eine Umfrage unter Binnenschiffern, Behörden und Einbaufirmen durchgeführt, um die Umsetzung der Ausrüstungsverpflichtung mit einem Inland AIS-Gerät und einem elektronischen Kartenanzeigesystem zu evaluieren.

Nachdem diese Entscheidung nun seit fast zwei Jahren umgesetzt war, wollte die ZKR eine Evaluierung durchführen, um die Erfahrungen und aufgetretenen Schwierigkeiten in Erfahrung zu bringen und so den von diesen Vorschriften betroffenen Parteien die Möglichkeit zu geben, Verbesserungsvorschläge zu machen. Der ZKR geht es darum, den Bedürfnissen ebenso wie den Zwängen der Praxis bei der künftigen Weiterentwicklung der Vorschriften Rechnung zu tragen.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) freute sich über den Eingang von über 1000 Antworten. Eine Zusammenfassung der Umfrageergebnisse wird voraussichtlich im Lauf des zweiten Halbjahres 2017 veröffentlicht.

4) Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Kommission

Die verstärkte Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR, die 2003 eingeleitet und 2013 mit der Unterzeichnung einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR bekräftigt wurde, ist mit der Schaffung eines finanziellen Rahmens für die von dieser Zusammenarbeit betroffenen Tätigkeiten in eine neue Phase eingetreten. Dieser Rahmen wurde mit der Unterzeichnung eines Servicevertrags zwischen der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der ZKR, der am 1. Januar 2016 in Kraft getreten ist, ermöglicht und formalisiert.

Gegenstand der geplanten Zusammenarbeit ist zum einen die Durchführung der verordnungsrechtlichen Arbeiten bezüglich der technischen Vorschriften und der Berufsbefähigungen über den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) und zum anderen der Aufbau einer Marktbeobachtung auf europäischer Ebene. Mit Vertretern des Sekretariats der Zentralkommission und der Europäischen Kommission (GD MOVE) fanden am 22. Februar und am 22. September in Brüssel zwei erste Sitzungen des Lenkungsausschusses für den Europäischen Vertrag statt.

Zwischen GD MOVE und dem Sekretariat der ZKR fand am 23. September in Brüssel eine koordinierende Sitzung zum Thema der Zusammenarbeit statt.

Das Sekretariat vertrat die ZKR in einer Sitzung zur Umsetzung des Programms NAIADES am 18. Januar in Brüssel.

Im Beisein von Herrn Olivier ONIDI, Leiter der GD MOVE, und seinem Mitarbeiter, Herrn Marc VANDERHAEGEN fand am 29. April in Straßburg eine informelle Sitzung mit den Mitgliedern des Sekretariats statt.

Am Rande der Herbstplenarsitzung der Zentralkommission am 7. Dezember fand ebenfalls eine informelle Sitzung mit Herrn Matthew BALDWIN, stellvertretender Generaldirektor für Mobilität bei der Europäischen Kommission, begleitet von Herrn Dimitrios THEOLOGITIS, in Anwesenheit von Vertretern der Mitgliedstaaten der ZKR sowie des Sekretariats der Zentralkommission statt.

Das Sekretariat vertrat die ZKR schließlich bei den Sitzungen des Forums „Rhine-Alpine Core Network Corridor“ am 14. März, am 26. September und am 5. Dezember in Brüssel.

b) Moselkommission

Im Rahmen der 2014 unterzeichneten Kooperationsabmachung fand am 30. September in Straßburg eine dritte gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR statt.

Die Gespräche betrafen die verordnungsrechtlichen und informationstechnischen Arbeiten im Rahmen der

- Schifffahrtspolizei: Harmonisierung der Meldepflicht und Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf Tankschiffe (§ 12.01 RheinSchPV und § 9.05 MoselSchPV), ZKR-Umfrage zur Umsetzung der Entscheidung betreffend die Ausrüstungs- und Nutzungsverpflichtung für Inland AIS und elektronischen Kartenanzeigesysteme, Überarbeitung des allgemeinen Teils des Handbuchs Binnenschifffahrtfunk und Überarbeitung des Bußgeldkatalogs;

- und Marktbeobachtung und des Austauschs von statistischen Daten

Die Bilanz der Zusammenarbeit der beiden Institutionen für das erste Halbjahr 2016 im Bereich der Marktbeobachtung erwies sich als mehr als zufriedenstellend und wird im zweiten Halbjahr 2016 fortgesetzt.

Außerdem zu betonen ist die Teilnahme der Moselkommission an zwei Tagen an der Arbeit der ZKR-Arbeitsgruppe Polizeiverordnung (18. Februar und 25. August).

c) Donaukommission

Arbeitstreffen zwischen den Direktionen der Sekretariate der Donaukommission und der Zentralkommission zur Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen im Bereich der Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt fanden am 1. März in Budapest, am 4. April in Straßburg und am 28. und 29. September in Budapest statt.

d) Internationale Kommission für den Schutz des Rheins

Vertreter der Sekretariate der IKSR und der ZKR trafen sich am 8. Juni in Straßburg zu einem informellen Informationsaustausch.

Die Vertreter der beiden Sekretariate drückten ihren beiderseitigen Willen aus, die Zusammenarbeit zwischen den Sekretariaten vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen neu zu beleben.

5) Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertritt die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen verschiedener Arbeitsgruppen, die mit der Binnenschifffahrt befasst sind);
- beim Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in Genf sowie dessen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden;
- bei Anhörungen und Kolloquien des Internationalen Verkehrsforums (ITF);
- bei der Donaukommission (DK);
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR);
- bei der Moselkommission (MK).

6) Verwaltungsvereinbarungen

Das Sekretariat der ZKR nahm am 26. - 27. April und am 11. - 12. Oktober an zwei Sitzungen des Ausschusses RAINWAT teil, der mit der Verwaltung, Harmonisierung und Optimierung der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk beauftragt ist.

7) Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat nahm an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtskongresse (PIANC);
- Vereinigung europäischer Tanklagerverbände (FETSA);
- Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschiffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR);
- Europäische Binnenschiffahrts-Union (EBU);
- Europäische Schifferorganisation (ESO);
- Education in Inland Navigation (EDINNA);
- Europäischer Verband der Binnenhäfen (EFIP).

**III) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT
DER RHEINSCHIFFER**

Die 71. und 72. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Frau FOUGERON (französische Delegation) am 1. April, und unter Herrn DONIS (belgische Delegation), am 28. Oktober in Straßburg statt.

IV) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten ab dem 1. Januar 2016 folgende Mitglieder an:

RICHTER

Herr BALL	Deutschland
Herr DE BAETS	Belgien
Herr WOEHLING	Frankreich
Herr DE SAVORNIN- LOHMAN	Niederlande
Frau STAMM	Schweiz

STELLVERTRETENDE RICHTER

Herr GÖBEL	Deutschland
Herr BULLYNCK	Belgien
Herr BANGRATZ	Frankreich
Herr HAAK	Niederlande
Herr LÖTSCHER	Schweiz

GERICHTSKANZLER

Frau BRAAT, Rechtsberaterin der ZKR.

SITZUNGEN

Die Berufungskammer tagte unter dem Vorsitz von Frau STAMM am 17. Februar und am 16. November in Straßburg und fällte in letzter Instanz drei zivilrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 26

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 27

Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 7. Dezember 2017, in Straßburg, statt.