



**HERBSTSITZUNG 2016
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2016-II)**

Straßburg, den 8. Dezember 2016

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (16) 2 endg.

HERBSTSITZUNG 2016

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2016-II)

Straßburg, den 8. Dezember 2016

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 : Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen	1
Protokoll 4 : Zwischenbericht zur VISION 2018	1
Protokoll 5 : Rechtsfragen	1
Protokoll 6 : Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle die ZKR betreffend.....	1
III. Wirtschaftsaspekte	
Protokoll 7 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt	2
IV. Schifferpatente und Besatzungen	
Protokoll 8 : Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	8
Protokoll 9 : Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein – Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 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	11
Protokoll 10 : Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführer- zeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein.....	25
V. Schifffahrtsregeln	
Protokoll 11 : Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsinformationsdienste am Rhein.....	29
VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe	
Protokoll 12: Technische Vorschriften für Binnenschiffe	29

VII. Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

Protokoll 13 : Anwendung des ADN auf dem Rhein – Anpassung der Übergangsbestimmungen der Anlage 1 des Beschlusses 2009-II-20	29
Protokoll 14 : Anwendung des ADN auf dem Rhein - Aufhebung der Anwendungsbestimmung zu 1.16.2.1 ADN zur Erteilung und Anerkennung von Zulassungszeugnissen des Beschlusses 2009-II-20	34

VIII. Der Rhein als Schifffahrtsstraße

Protokoll 15 : Instandhaltung der Straßenbrücke über die Schleuse Gamsheim bei Rhein-km 309.....	35
Protokoll 16 : Einstellung des Betriebes von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten	40
Protokoll 17 : Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.....	42
Protokoll 18 : Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein	63

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

Protokoll 19 : Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	63
--	----

X. Haushalt und Verwaltung

Protokoll 20 : Haushalt der Zentralkommission für 2017.....	155
Protokoll 21 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2015.....	155
Protokoll 22 : Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2015.....	155
Protokoll 23 : Verlängerung des Mandats der Stellvertretenden Generalsekretärin	155
Protokoll 24 : Änderung der Personalordnung	156

XI. Verschiedenes

Protokoll 25 : Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht	176
Protokoll 26 : Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Neder-Rijn und dem Lek an Wochenenden	176
Protokoll 27 : Pressemitteilung	176
Protokoll 28 : Termin der nächsten Sitzung.....	176
Protokoll 29 : Öffentliche Plenartagung	176

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2016 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

Zusammenarbeit der ZKR mit den internationalen Organisationen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 4

Zwischenbericht zur VISION 2018

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 5

Rechtsfragen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 6

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle die ZKR betreffend

Kein Beschluss.

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 die erste Jahreshälfte 2016.

Anlage

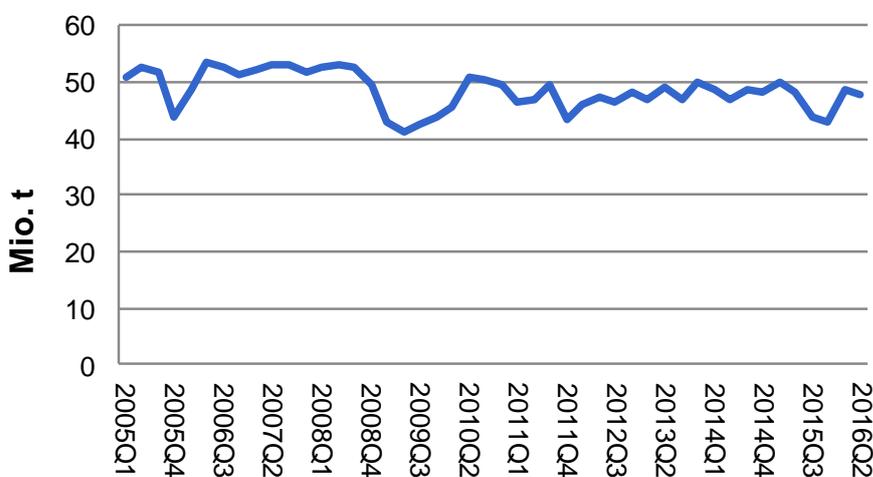
1. Beförderungsnachfrage

Für Europa insgesamt lässt sich im 1. Halbjahr ein leichter Rückgang bei der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen im Vergleich zum Vorjahr feststellen.

Für den Rhein, auf den 2/3 der europäischen Binnenwasserstraßentransporte entfallen, wurde bei der Beförderungsmenge ein leichtes Minus von rund 2 % festgestellt. Die Beförderungsleistung sank etwas stärker (-5 %).

In anderen Teilen Europas, wie im Donauroaum, waren Sonderfaktoren (Rückgang der Beförderung von Agrarerzeugnissen in Folge von Ernterückgängen) für einen erheblich stärkeren Rückgang ausschlaggebend.

Abbildung 1: Quartalsweise Güterbeförderung auf dem traditionellen Rhein (Q1/2005 – Q2/2016, in Mio. t)



Quelle: destatis

Die Beförderungsentwicklung war für den Rhein nicht für alle Gütersegmente gleich. Trockenes Massengut, auf das mit 57 % der größte Anteil am Güteraufkommen entfällt, hatte Rückgänge um 3 % zu verzeichnen. Flüssiges Massengut konnte im Zuge der niedrigen Ölpreise um rund 3 % zulegen. Leichte Verluste gab es bei Containern, stärkere hingegen bei Stückgut.

Tabelle 1: Prozentuale Veränderung der Güterbeförderung (Basis: Tonnen) in der Rheinschifffahrt nach Halbjahren

	Gesamt	trockenes Massengut	flüssiges Massengut	in Containern	Stückgut
% 16/15	-2,1	-3,0	3,3	-0,7	-11,9
% 15/14	3,1	1,4	3,8	4,3	13,1
% 14/13	-0,5	1,0	-6,5	3,3	0,7

Quelle: Berechnung ZKR

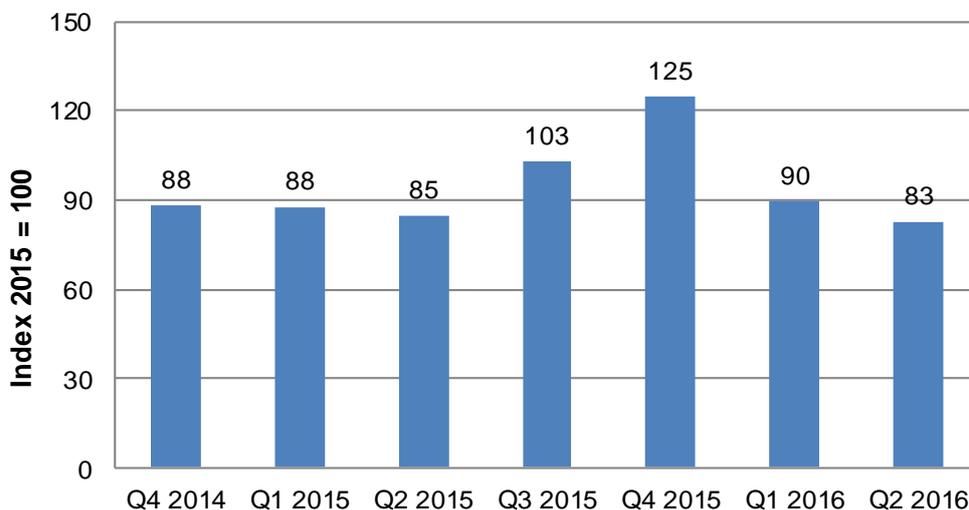
Beim Vergleich der Zahlen mit Daten aus früheren Jahren lassen sich folgende strukturelle Trends für den Rhein ablesen: Der Anteil des

- trockenen Massenguts ist seit Jahren rückläufig, und dieser Trend hat sich auch im ersten Halbjahr 2016 fortgesetzt.¹
- Flüssigen Massengutes ist im mehrjährigen Trend leicht zunehmend.
- Containertransports nimmt seit Jahren deutlich zu.²
- Stückguts (nicht in Containern beförderte Anlagen, Maschinen, etc.) ist im mehrjährigen Verlauf relativ konstant.

2. Entwicklung der Frachtraten und des Beladungsgrads der Schiffe

Folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Beförderungspreise in den Niederlanden, gemäß neuer Erhebungen des niederländischen Statistikamtes.³

Abbildung 2: Beförderungspreise in der niederländischen Binnenschifffahrt (2015 = 100)



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek

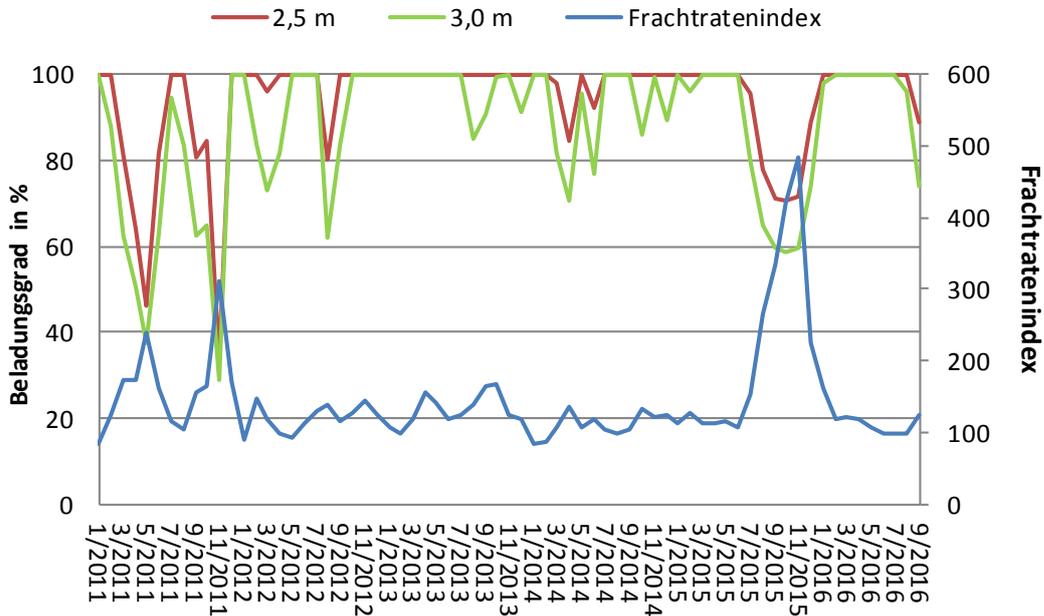
- In Q1 2016 war das Frachtrateniveau etwas höher als im Vorjahresquartal, in Q2 2016 dann etwas niedriger. Insgesamt ist für das erste Halbjahr von Stagnation gegenüber dem Vorjahr auszugehen.
- Im Vergleich zur zweiten Jahreshälfte 2015 waren die Frachtraten im ersten Halbjahr 2016 deutlich niedriger, was hydrologische Gründe (Niedrigwasser im Herbst 2015) hatte: Im 1. Halbjahr 2016 lagen die Pegelwerte überwiegend auf einem relativ hohen Niveau, sodass die Schiffe an den meisten Orten zu einem hohen Prozentsatz beladen werden konnten.

¹ Im ersten Halbjahr 2005 betrug der Anteil des trockenen Massengutes am Beförderungsaufkommen auf dem Rhein noch 61 %, im Vergleich zu 57 % im ersten Halbjahr 2016.

² Im ersten Halbjahr 2005 lag der Anteil des Containerverkehrs am gesamten Güteraufkommen nur bei knapp 2 %, im Vergleich zu knapp 11 % im ersten Halbjahr 2016 (gemessen an Hand des in Containern beförderten Gütergewichts).

³ Bei diesen Erhebungen werden die Beförderungspreise in der Trockenschifffahrt sowie in der Tankschifffahrt und im Containerverkehr auf Basis von Stichproben ermittelt.

Abbildung 3: Entwicklung des maximal möglichen Beladungsgrads von Schiffseinheiten bei Kaub / Rhein und Entwicklung der Frachtraten*

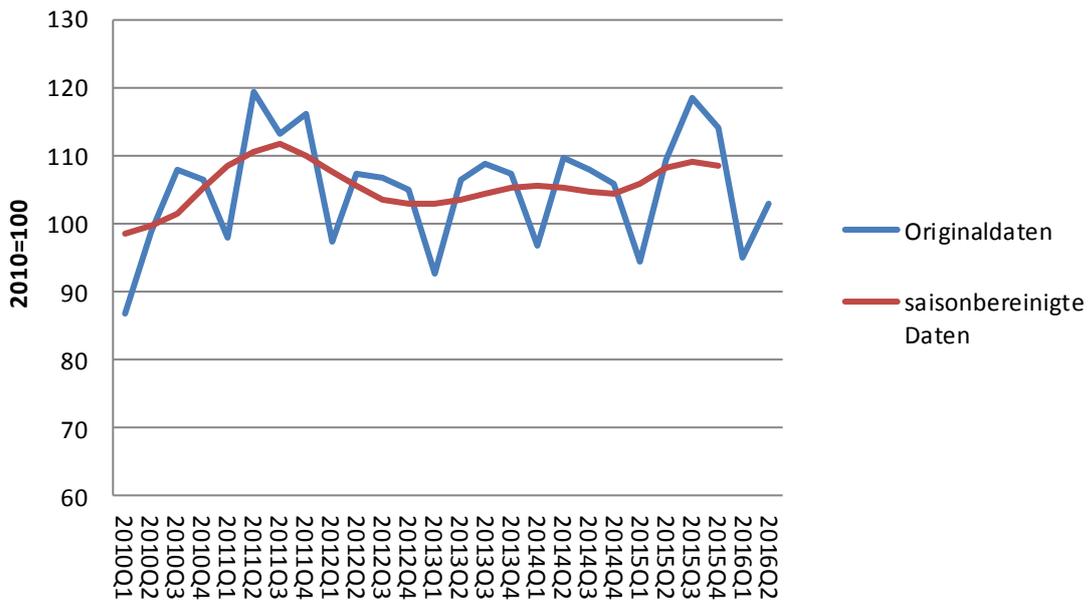


*Schiffstypen mit einem Tiefgang von 2,5 m / 3,0 m. Frachtraten in der Tankschifffahrt
 Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV),
 bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)

3. Umsatzentwicklung

Der Umsatz in den Niederlanden war im ersten Halbjahr 2016 um knapp 3 % niedriger als im Vorjahr. Hierfür ist vor allem die negative Entwicklung im 2. Quartal 2016 verantwortlich (-6 % im Vergleich zu Q2 2015), während das erste Quartal 2016 leicht im positiven Bereich lag.

Abbildung 4: Umsatzentwicklung in der niederländischen Binnenschifffahrt (2010=100)



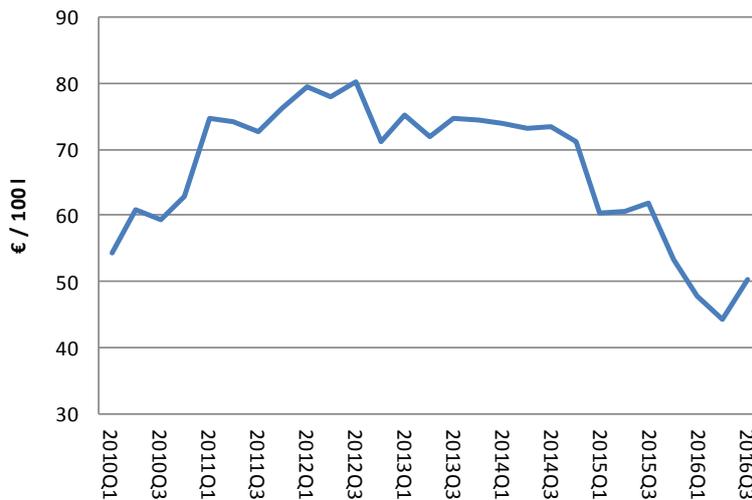
Quelle: CBS

Die Ursache für die schwache Umsatzentwicklung ist in der Überkapazität am Markt zu sehen, die sich in Form von stagnierenden Preisen ausdrückt. Gleichzeitig sind die Mengen leicht gesunken. Auswirkungen hatte auch das Fehlen von Niedrigwasser (siehe Punkt 2.).

4. Kostenentwicklung

Im Zuge der fallenden Ölpreise erreichten die Gasölpreise in Q2 2016 einen mehrjährigen Tiefstwert. In Q3 2016 kam es zu einem leichten Anstieg, der sich auch im Oktober und November festigte.

Abbildung 5: Entwicklung der Gasölpreise *



Quelle: CBRB * in Euro je 100 Liter, ohne Mehrwertsteuer und CDNI-Gebühr

5. Perspektiven

Tabelle 2: Voraussichtliche Entwicklung der Transportnachfrage in 2017

	Einflussfaktoren	Trends in 2017
Agrargüter	Ernte	Anstieg
Eisenerze	Stahlproduktion	Stagnation
Metalle	Stahlproduktion	Stagnation
Kohle	Witterung, Energiepolitik, Stahlproduktion	Abnahme
Sande, Erden & Baustoffe	Bauaktivität	Stagnation
Container	Welthandel	Anstieg
Mineralölprodukte	Ölpreis	Anstieg
Chemikalien	Chemische Produktion	Anstieg

Quelle: ZKR

6. Fazit

- Auch die Rheinschifffahrt konnte sich noch nicht vollständig von den Mengenrückgängen, die in der zweiten Jahreshälfte durch das Niedrigwasser entstanden waren, erholen.
- In der Donauschifffahrt gab es deutlich stärkere Verluste an Ladung, auf Grund von Sonderfaktoren (Ernteergebnisse)
- Die Entwicklung der Preise und der Umsätze war leicht rückläufig.
- Die Kosten sind auf Grund niedriger Treibstoffpreise nach wie vor niedriger als noch vor wenigen Jahren.
- Insgesamt hat sich die Angebots-Nachfrage-Beziehung am Markt kaum verändert.

PROTOKOLL 8

Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von dem Beschluss betreffend der Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, der am 13. Juli 2016 im schriftlichen Verfahren angenommen worden ist:

„Beschluss vom 13. Juli 2016

Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)

Begründung

Die Anlagen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) enthalten unter anderem die Muster der anerkannten Schiffsführerzeugnisse der Mitgliedstaaten der ZKR.

Die Niederlande haben die Muster ihrer Zeugnisse geändert.

Die Niederlande möchten beim Rheinpatent das neue Logo der ZKR benutzen, das bei Ausstellung/Verlängerung von Rheinpatenten schnellstmöglich zu verwenden ist.

Außerdem hat sich die Bezeichnung der in den Niederlanden für die Ausgabe der anerkannten Schiffsführerzeugnisse zuständigen Behörde geändert, nachdem die bisher zuständige „CCV, afdeling binnenvaart“ eine Unterabteilung des „Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen“ (CBR) geworden ist.

Entsprechend ist die Liste der für die Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente zuständigen Behörden, die gemäß Anhang 4 zur Dienstanweisung Nr. 2 auf der Website der ZKR veröffentlicht wird, anzupassen.

Aufgrund der Änderung des Musters des niederländischen Rheinpatents ist außerdem eine Änderung der Anlage D1 RheinSchPersV in der niederländischen Fassung erforderlich.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagene Änderung dient der Aktualisierung der Anlage D1 der RheinSchPersV durch Aufnahme des neuen Musters der niederländischen Rheinpatente in die Verordnung.

Die neuen Muster des niederländischen Rheinpatents sollen ab dem 15. Juli 2016 in Kraft treten, weil der Vorrat alter Muster aufgebraucht ist. Die zuständige Behörde gibt jetzt schon vorläufige Rheinpatente nach dem neuen Muster aus, so dass eine Zustimmung im schriftlichen Verfahren einzuholen ist, um möglichst zeitnah auch endgültige Befähigungszeugnisse nach neuem Muster ausgeben zu können.

Die betroffenen Verwaltungen müssen die Zeugnisse auf der Grundlage aktualisierter Vorschriften überprüfen können.

Eventuelle Alternativen zu den vorgeschlagenen Änderungen

Keine.

Folgen der vorgeschlagenen Änderungen

Diese Änderung hat keine negativen Auswirkungen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Es ist erforderlich, dass die Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten der ZKR feststellen können, ob das vorgelegte Patent tatsächlich auf dem Rhein gilt. Eine Ablehnung der Änderungen würde Rechtsunsicherheit schaffen und den betroffenen Verwaltungen Probleme hinsichtlich der Kontrollierbarkeit der Zeugnisse bereiten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

in Kenntnis der neuen Muster für das niederländische Rheinpatent,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Anlage D1 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

Diese Änderungen gelten ab dem 15. Juli 2016.

Anlage

Anlage zu Protokoll 8

1. *Anlage D1 wird wie folgt gefasst (Die Änderung des Musters betrifft nur die niederländische Fassung):*

**„Anlage D1
(Muster)“**

**Rheinpatent*
(85 mm x 54 mm - Grundfarbe blau)**

(Vorderseite)



(Rückseite)



- * gültig ab 15.7.2016 bei Ausstellung/Verlängerung von Rheinpatenten. Bereits bestehende Kontingente mit dem bisherigen Logo können aufgebraucht werden.“

2. *In der Liste der für die Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente zuständigen Behörden in Anhang 4 der Dienstanweisung Nr. 2 nach § 1.03 RheinSchPersV an die zuständigen Behörden wird für die Niederlande die Angabe „CCV afdeling binnenvaart“ durch die Angabe „CBR, divisie CCV“ ersetzt.“*

PROTOKOLL 9

Änderungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 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

Beschluss

Begründung

Die Besatzungsvorschriften auf dem Rhein sind seit 30 Jahren im Wesentlichen unverändert. Bei einer Anpassung im Jahre 2002 erfolgten nur wenige Änderungen, namentlich erste Schritte zur Berücksichtigung von Auszubildenden in den Besatzungstabellen.

Im Jahre 2014 machte die niederländische Präsidentschaft der Zentralkommission die Reform der Besatzungsvorschriften zu einer Priorität ihrer Arbeiten und bat die Sozialpartner (Europäische Binnenschiffs Union (EBU), Europäische Schiffer Organisation (ESO) und Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF)) sowie die Vollzugsbehörden, vertreten durch AQUAPOL, um Vorschläge, die den technischen Fortschritt auf dem Gebiet der Schiffstechnik und Informationstechnologie sowie die wirtschaftlichen und rechtlichen Änderungen in der Binnenschifffahrt berücksichtigen sollten. Die Gewerkschaften und Verbände unterbreiteten bei einem Workshop am 5. November 2014 zahlreiche Vorschläge zu einer aus der jeweiligen Sicht gebotenen Anpassung der Besatzungsvorschriften und zur Verbesserung der Kontrollmöglichkeiten.

Während durch den Workshop deutlich wurde, dass eine vertiefte Untersuchung der in den letzten drei Jahrzehnten eingetretenen grundlegenden Änderungen der Arbeitsbelastung der Besatzungsmitglieder erforderlich ist, einigten sich die Sozialpartner auf sechs Vorschläge zur kurzfristigen Änderung der Besatzungsvorschriften, die zudem keine grundlegende Änderung der Kontrollmechanismen erforderlich machen. Den so erzielten Konsens zu den Vorschlägen über die

1. Streichung der Funktion des Matrosen-Motorenwarts,
2. verstärkte Berücksichtigung der Ausbildung in den Besatzungstabellen,
3. Erleichterung der Fahrt von großen Verbänden und starren Zusammenstellungen und
4. Anpassung der Mindestbesatzung bei Charterfahrten von Tagesausflugsschiffen an die an Bord befindliche Anzahl von Fahrgästen

konnten die Delegationen mit Ausnahme der noch nicht abschließend diskutierten Vorschläge zu Vereinfachungen beim Wechsel und bei der Wiederholung der Betriebsform zustimmen und in geänderter Form zuletzt am 6. September 2016 mit den Sozialpartnern erörtern. Parallel unterstützten sie den bei der Europäischen Kommission eingereichten Antrag der Sozialpartner, eine vertiefte wissenschaftliche Untersuchung der Auswirkungen der geänderten Rahmenbedingungen auf die Arbeitsbelastung der Besatzungsmitglieder durchzuführen.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Ausbildungsfragen hat die Vorschläge, über die im September 2016 Konsens erzielt wurde, bei seiner Sitzung am 12. Oktober 2016 gebilligt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen greifen Vorschläge aus der Praxis auf, die zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt beitragen, ohne mit einem Verlust an Sicherheit verbunden zu sein. Die vier gemeinsam vereinbarten Vorschläge begründen sich wie folgt:

1. Der Vorschlag, in den Besatzungstabellen auf den Matrosen-Motorenwart zu verzichten und ihn durch einen zusätzlichen Bootsmann - bzw. wenn bereits ein Bootsmann vorgeschrieben ist, durch einen zusätzlichen Matrosen - zu ersetzen, entspricht den heutigen Erfordernissen der Motorenpflege während der Fahrt und der Ausbildung von Matrosen im Umgang mit Motoren. Die Funktion des Matrosen-Motorenwartes stammt aus der Zeit, in der Motoren während der Fahrt noch regelmäßig mit Schmierstoffen versorgt und bezüglich der Betriebsanzeiger kontrolliert werden mussten. Dies ist seit einigen Jahrzehnten regelmäßig nicht mehr der Fall. Die Sozialpartner und Delegationen empfanden die Funktion des Matrosen-Motorenwartes auch deshalb als nicht mehr zeitgemäß, weil die Ausbildung von Matrosen die beim Matrosen-Motorenwart erforderliche Motorenkunde bereits umfasst und Matrosen, die noch zu Zeiten der Schleppschifffahrt auf Fahrzeugen ohne eigenen Antrieb ausgebildet wurden, heute die Funktion des Matrosen-Motorenwarts nicht mehr bekleiden, sondern bereits durch Fahrzeit zu Steuerleuten qualifiziert wurden. Die Qualifikation zum Matrosen-Motorenwart kann zudem von jedem Matrosen durch eine Fahrzeit auf einem motorisierten Fahrzeug von einem Jahr und bloße Grundkenntnisse in der Motorenkunde erworben werden, die durch keine besondere Prüfung nachzuweisen sind. Dem Vorschlag der Sozialpartner entsprechend ist in dem Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie zur Anerkennung der Qualifikationen in der europäischen Binnenschifffahrt vom 18. Februar 2016 die Funktion des Matrosen-Motorenwartes als Mitglied der Decks Mannschaft nicht mehr erhalten. Er konnte daher durch einen Bootsmann bzw. einen Matrosen ersetzt werden.
2. Um Auszubildende stärker in den Besatzungstabellen zu berücksichtigen, wollten die Sozialpartner die berufliche Ausbildung in der Binnenschifffahrt im Vergleich zum Erwerb von Qualifikationen durch reine Fahrzeit dadurch fördern, dass – über die bisherigen Fälle hinausgehend - alle Auszubildenden während einer ununterbrochenen Dauer von bis zu drei Monaten in einem Kalenderjahr während des nachgewiesenen Besuchs der Berufsschule nicht ersetzt zu werden brauchten. Insbesondere bei großen Fahrzeugen ist dies eine seit 2003 erprobte Praxis, die dazu geführt hat, dass die Zahl der Auszubildenden in der Binnenschifffahrt gestiegen ist, ohne dass Nachteile für die Sicherheit des Schiffsverkehrs erkennbar geworden wären. Die Delegationen haben diesen Vorschlag dahin abgeändert, dass ein Auszubildender neben den bereits heute bestehenden Fällen immer dann während eines nachgewiesenen Berufsschulbesuchs von bis zu drei Monaten im Kalenderjahr nicht zu ersetzen ist, wenn ein zweiter Auszubildender gemäß den Besatzungstabellen vorgeschrieben und zumindest ein Auszubildender tatsächlich an Bord ist. Damit möchten sie einerseits diejenigen Unternehmer fördern, die sich besonders stark für die Ausbildung einsetzen und andererseits eine zu starke Reduzierung der Anzahl der Besatzungsmitglieder vermeiden, die gerade bei einer niedrigeren Anzahl von nautischem Personal zu einem spürbaren Nachteil für die Sicherheit des Schiffsverkehrs führen könnte. Ferner ist bei den sich so ergebenden neuen Fallkonstellationen, in denen ab Inkrafttreten der Vorschrift auf den Ersatz eines Auszubildenden verzichtet werden kann, immer der Ausrüstungsstandard S2 vorgeschrieben, der ebenfalls zum Erhalt eines hohen Sicherheitsniveaus bei Verzicht beiträgt.
3. Der Vorschlag der Sozialpartner, in § 3.16 auf die letzte Stufe der Besatzungstabelle in der Schubschifffahrt und bei den gekuppelten Zusammenstellungen zu verzichten, geht auf die Annahme zurück, dass gerade in dem Bereich der Zusammenstellungen von Fahrzeugen durch die Einführung von Motoren für den Betrieb von Ankern und Winden die körperliche Belastung der Schiffsbesatzung deutlich zurückgegangen ist. Zudem werden in der von dem Vorschlag besonders berührten Fahrt mit sechs Schubleichtern auf dem Niederrhein in letzten Jahren immer weiter verbesserte Spannvorrichtungen eingesetzt, die eine siebte Person für den sicheren Schiffsbetrieb entbehrlich erscheinen ließen. Die Delegationen konnten dem Vorschlag grundsätzlich zustimmen. Wegen der besonders hohen Verkehrsdichte auf dem Niederrhein und der in den letzten Jahren gestiegenen Anzahl von Fahrten von Schubverbänden mit sechs Leichtern möchten sie die Streichung der obersten Besatzungsstufe jedoch nach einer gewissen Zeit evaluieren.

4. Schließlich entspricht der Vorschlag, die Mindestbesetzung auf Tagesausflugsschiffen in der Charterfahrt an der vorhandenen Anzahl an Fahrgästen zu orientieren, einer in den Niederlanden erprobten Praxis, ohne dass es dort zu durchaus denkbar zusätzlichen Belastungen der Kontrollbehörden bei der Feststellung der tatsächlich an Bord befindlichen Anzahl von Fahrgästen gekommen wäre. Die RheinSchPersV verfolgt das Prinzip, dass die erforderliche Mindestbesetzung entsprechend der Anzahl der maximal zugelassenen Fahrgäste an Bord zusammengestellt wird. Bisher ist auch bei einer Charterfahrt, bei der weniger Fahrgäste als maximal zugelassen befördert werden, immer die Mindestbesetzung an Bord vorgeschrieben, die für den theoretisch möglichen Fall der Fahrt mit einem vollbesetzten Schiff ausgelegt ist. Dies erscheint in manchen Fällen unverhältnismäßig, so dass eine Orientierung an der tatsächlich an Bord befindlichen Anzahl an Fahrgästen unter den in der RheinSchPersV nunmehr unter § 3.17 Nr. 9 angegebenen Umständen sachgerecht ist.

Seit Einführung des Sicherheitspersonals an Bord von Fahrgastschiffen, der zuletzt in diesem Bereich erfolgten Änderung der RheinSchPersV, bestimmt man die Anzahl der erforderlichen Sachkundigen für Fahrgäste, Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger bereits gemäß der tatsächlich vorhandenen Anzahl von Fahrgästen. Auch beim nautischen Personal ermöglicht die RheinSchPersV bereits eine Reduzierung der Anzahl der erforderlichen Mindestbesetzung, indem Fahrgastschiffe ohne Fahrgäste nach den Vorschriften für Güterschiffe fahren können.

Die von den Sozialpartnern vorgeschlagene Anpassung der Mindestbesetzung an Bord von Tagesausflugsschiffen wurde auf Vorschlag der Delegationen auf die nächst niedrigere Gruppe in der Besatzungstabelle begrenzt, um zu vermeiden, dass Tagesausflugsschiffe mit einer großen Anzahl von zugelassenen Fahrgästen bei einer Charterfahrt mit sehr wenigen Fahrgästen nur mit einer stark verringerten Mindestbesetzung fahren, die der Zahl der tatsächlich an Bord befindlichen Fahrgäste entspricht. Die Delegationen möchten damit dem Umstand Rechnung tragen, dass im Sinne der Sicherheit der Fahrgäste nicht nur deren Anzahl, sondern auch die Abmessungen des Fahrzeugs und die an Bord befindlichen Sicherheitseinrichtungen in Betracht zu nehmen sind. Deshalb weist der Verordnungsgeber bei der Änderung der Vorschrift über die Mindestbesetzung in der Charterfahrt ausdrücklich darauf hin, dass die Vorgaben über das Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt und die Vorgaben der Sicherheitsrolle unberührt bleiben, um keinen Sicherheitsverlust hinnehmen zu müssen. Zudem wird ein höherer Kontrollaufwand, der sich auf die Feststellung der Zahl der tatsächlich an Bord befindlichen Fahrgäste bezieht, durch diese Einschränkung begrenzt.

Eventuelle Alternativen zu den vorgeschlagenen Änderungen

Auf die Annahme der Vorschläge der Sozialpartner könnte verzichtet werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die gemeinsam von allen Experten für sinnvoll gehaltenen Anpassungen der RheinSchPersV nicht umgesetzt würden.

Namentlich würde die übereinstimmend als nicht mehr zeitgemäß empfundene Qualifikation des Matrosen-Motorenwarts beibehalten.

Zweitens wäre kein Anreiz zu mehr schulisch unterstützter Ausbildung gegeben, würde man in weiteren Fahrzeuggruppen und Betriebsformen darauf verzichten, einen Auszubildenden während der Zeit von drei Monaten in einem Kalenderjahr während des Berufsschulbesuchs ersetzen zu können.

Drittens würde in der Fahrt mit mehr als 4 Schubleichtern keine Berücksichtigung der unstrittigen technischen Verbesserungen bei der Ausrüstung der Fahrzeuge erfolgen.

Schließlich bliebe die nautische Mindestbesatzung auch bei Charterfahrten unverändert, was in einem Widerspruch zur erprobten Praxis an Bord vieler Tagesausflugsschiffe in den Niederlanden stünde und nicht im Einklang mit der Entscheidung des Verordnungsgebers beim Sicherheitspersonal in der Fahrgastschiffahrt und bei Fahrten von Fahrgastschiffen ohne Fahrgäste stünde.

Folgen der vorgeschlagenen Änderungen

Die Änderungen haben keine negativen Auswirkungen. Im Einzelnen:

1. Matrosen-Motorenwarte gibt es bereits heute bei mehr als der Hälfte der Fahrzeuge der gewerblichen Flotte und bei den Einzelfahrern in der Güterschiffahrt nicht mehr. Grundkenntnisse in der Motorenkunde werden heute in der Ausbildung vermittelt). Außerdem findet sich die Qualifikation weder in den tariflichen Vereinbarungen der Sozialpartner noch wird sie von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Zentralkommission für die künftigen Qualifikationen der Binnenschiffahrt für nötig gehalten. Mit der Änderung werden die Vorschriften auf dem Rhein schon teilweise für das Inkrafttreten der europäischen Vorschriften vorbereitet.
2. Der Verzicht auf den Ersatz des zweiten an Bord vorgeschriebenen Auszubildenden ist bei den neu erfassten Fallkonstellationen ohne Abstriche bei der Sicherheit möglich. Dafür spricht nicht nur die übereinstimmende Einschätzung der Sozialpartner und der vorgeschriebene Ausrüstungsstandard der betroffenen Flotte, sondern auch die gute Erfahrung mit dem Verzicht auf den Ersatz von Auszubildenden auch bei Fahrzeugen mit größerer Länge oder bei größeren Zusammenstellungen, der heute schon auf dem Rhein möglich ist. Zusätzlich wird für einen großen Teil der Flotte ein Anreiz für mehr Ausbildung gesetzt, der dem Nachwuchsmangel in der Binnenschiffahrt entgegen wirken kann.
3. Das Streichen der letzten Besatzungsstufe bei Verbänden und anderen gekuppelten Zusammenstellungen wird nach übereinstimmender Auffassung aller Experten in der Binnenschiffahrt durch die technischen Verbesserungen beim Betrieb von Winden, Ankern und Spannvorrichtungen in den letzten 30 Jahren vollständig ausgeglichen. Die beabsichtigte Evaluierung der Einführung trägt dem Umstand Rechnung, dass entsprechende Zusammenstellungen auf dem Niederrhein, der verkehrsreichsten Wasserstraße Europas, eingesetzt werden und sich eine Umstellung im Einsatzsystem bei den betroffenen Unternehmern erst noch bewähren muss.
4. Bei einem Verzicht auf Erleichterungen für die Charterfahrt würde dem Umstand nicht Rechnung getragen, dass bei diesen Fahrten die Anzahl der Fahrgäste vor Beginn der Fahrt feststeht und sich auch nicht während der Fahrt ändert. Damit würden Charterfahrten wie Fahrten behandelt, bei denen die höchste zugelassene Anzahl von Fahrgästen an Bord kommen könnte, ohne dass der Unternehmer dies in der Linienfahrt zuvor planen könnte. Negative Auswirkungen auf die Sicherheit von Fahrgästen können ausgeschlossen werden. Eine entsprechende Praxis in den Niederlanden ist bereits erprobt und der Verordnungsgeber hat sicherstellt, dass die Vorgaben für das Sicherheitspersonal ebenso eingehalten werden wie die Vorgaben der Sicherheitsrolle zur Evakuierung von Fahrgästen und zur Bekämpfung von gefährlichen Situationen an Bord.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Eine Ablehnung der Änderung hätte eine sachlich nicht gerechtfertigte Verzögerung von Verbesserungen für die Ausbildung in der Binnenschiffahrt und die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers zur Folge. Außerdem würde die geplante Studie der Sozialpartner mit Vorschlägen belastet, auf die sich die Sozialpartner bereits ohne eine vertiefte Studie im Konsens einigen konnten.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

in dem Bewusstsein, dass die Anpassung von Besatzungsvorschriften eine Maßnahme darstellt, die zum Ziele hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden und Besatzungsmitglieder zu vereinfachen und in signifikanter Weise zum wirtschaftlichen Dynamismus des Sektors beizutragen,

unter Bezugnahme auf die Vorschläge der Sozialpartner,

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

I

beschließt die in der Anlage abgedruckte Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein.

II

Diese Änderungen treten am 1. Dezember 2017 in Kraft.

Anlage

Änderung der RheinSchPersV

1. § 3.01 Satz 2 wird wie folgt geändert:

- a) die Wörter „Matrosen-Motorwart“ werden gestrichen.

2. § 3.02 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 4 wird aufgehoben.

- b) Die bisherigen Nummern 5, 6 und 7 werden die Nummern 4, 5 und 6.

c) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 angefügt:

„7. beim Maschinist

- a) mindestens 18 Jahre alt sein und mit Erfolg eine Abschlussprüfung eines Berufsausbildungskurses in der Motoren- oder Metallbranche abgelegt haben;

oder

- b) mindestens 19 Jahre alt sein und auf einem Binnenschiff mit eigener Triebkraft eine Fahrzeit von mindestens zwei Jahren als Bootsmann ausgeübt haben.

Der Inhaber eines Großen Patentbesitzes, eines aufgrund der Richtlinie 96/50/EG ausgestellten Schiffsführerzeugnisses, eines in Anlage 1 der Richtlinie 91/672/EWG erwähnten Zeugnisses oder eines dem Großen Patent als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses kann statt als Steuermann auch als Decksmann, Matrose oder Bootsmann eingesetzt werden.“

3. § 3.15 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung

- a) in der Stufe 1 Betriebsform B Standard S2,
b) in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S2, und
c) in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1 und Betriebsform A2 Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben a und c zweite Alternative gelten nur, wenn in der Zeit des Schulbesuchs des einen Leichtmatrosen der zweite Leichtmatrose an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 2.“

4. § 3.16 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die Mindestbesetzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen beträgt:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1, S2								
		A1		A2		B				
		S1	S2	S1	S2	S1	S2			
1	Abmessungen der Zusammenstellung L ≤ 37 m B ≤ 15 m	Schiffsführer	1		2		2	2		
		Steuermann	-		-		-	-		
		Bootsmann.....	-		-		-	-		
		Matrose	1		-		1	-		
		Leichtmatrose	-		-		1 ¹⁾	2 ¹⁾³⁾		
		Maschinist	-		-		-	-		
2	Abmessungen der Zusammenstellung 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	Schiffsführer	1 oder 1	1	2		2	2		
		Steuermann	-	-	-		-	-		
		Bootsmann.....	1	-	-		-	-		
		Matrose	-	1	-		2	1		
		Leichtmatrose	-	1	1 ¹⁾		-	1		
		Maschinist	-	-	-		-	-		
3	Schubboot + 1 Leichter mit L > 86 m oder Abmessungen der Zusammenstellung 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	Schiffsführer	1 oder 1	1	2	2	2 oder 2	2		
		Steuermann	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	
		Bootsmann.....	-	-	-	-	-	-	-	
		Matrose	1	-	1	-	2	1	1	
		Leichtmatrose	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	-	1	
		Maschinist	-	-	-	-	-	-	-	
4	Schubboot + 2 Schubleichter ^{*)} Motorschiff + 1 Schubleichter ^{*)}	Schiffsführer	1	1	2	2	2 oder 2	2 oder 2		
		Steuermann	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾
		Bootsmann	-	-	-	1	-	-	1	1
		Matrose	1	-	2	-	2	2	-	-
		Leichtmatrose	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	-	1	1
		Maschinist	-	-	-	-	1	-	1	-
5	Schubboot + 3 oder mehr Schubleichter ^{*)} Motorschiff + 2 oder mehr Schubleichter ^{*)}	Schiffsführer	1 oder 1	1	2	2	2 oder 2	2 oder 2		
		Steuermann	1	1	-	-	1	1 ²⁾	1	1 ²⁾
		Bootsmann	-	-	-	1	-	-	1	1
		Matrose	2	1	2	-	2	2	-	-
		Leichtmatrose	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	-	2	1
		Maschinist	1	1	1	1	1	1	1	1

¹⁾ Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.
²⁾ Der Steuermann muss das nach dieser Verordnung erforderliche Schifferpatent besitzen.
³⁾ Einer der Leichtmatrosen muss über 18 Jahre alt sein.
^{*)} Im Sinne dieses Paragraphen bezeichnet der Begriff "Schubleichter" auch Motorschiffe ohne eigene in Tätigkeit gesetzte Antriebsmaschine und Schleppkähne. Außerdem gilt folgende Gleichwertigkeit: 1 Schubleichter = mehrere Leichter mit einer Gesamtlänge bis zu 76,50 m und einer Gesamtbreite bis zu 15 m.

b) *Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*

„3. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung

- a) in der Stufe 1 Betriebsform B Standard S2,
- b) in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S2,
- c) in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1 und Betriebsform A2 Standard S2,
- d) in der Stufe 4 Betriebsform A1 Standard S2 und Betriebsform A2 Standard S2, und
- e) in der Stufe 5 Betriebsform A1 Standard S1, Betriebsform A2 Standard S2 und Betriebsform B Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben a, c zweite Alternative, d und e zweite Alternative gelten nur, wenn in der Zeit des Schulbesuchs des einen Leichtmatrosen der zweite Leichtmatrose an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 2.

c) *Nach Nummer 3 wird folgende neue Nummer 4 angefügt:*

„4. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebenen Maschinisten dürfen jeweils durch einen zusätzlichen Bootsmann ersetzt werden. Sie dürfen auch jeweils durch einen zusätzlichen Matrosen ersetzt werden, wenn in der Tabelle nach Nummer 1 bereits ein Bootsmann vorgeschrieben ist.“

5. § 3.17 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Die Mindestbesatzung der Tagesausflugschiffe umfasst:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1 oder S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: bis 75	Schiffsführer	1		2		2	2
		Steuermann	-		-		-	-
		Bootsmann	-		-		-	1
		Matrose	1		1		2	-
		Leichtmatrose	-		-		-	1
		Maschinist	-		-		-	-
2	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 76 bis 250	Schiffsführer	1 oder 1	1	2		2	
		Steuermann	-	-	-		-	-
		Bootsmann	-	-	-		-	-
		Matrose	1	1	-		1	-
		Leichtmatrose	1	1	1 ¹⁾		1 ¹⁾	-
		Maschinist	-	1	1		1	-
3	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 251 bis 600	Schiffsführer	1 oder 1	1	2	2	3	3
		Steuermann	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann	1	1	-	-	-	-
		Matrose	-	-	1	-	1	-
		Leichtmatrose	-	2	-	1	-	1
		Maschinist	1	-	1	1	1	1
4	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 601 bis 1000	Schiffsführer	1	1	2	2	3	3
		Steuermann	1	1	-	-	-	-
		Bootsmann	-	-	-	1	-	1
		Matrose	1	-	2	-	2	-
		Leichtmatrose	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	1	-	1
		Maschinist	1	1	1	1	1	1
5	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 1001 bis 2000	Schiffsführer	2 oder 2	2	2	2	3	3
		Steuermann	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann	-	1	-	1	-	1
		Matrose	3	2	3	1	3	1
		Leichtmatrose	-	2	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾
		Maschinist	1	1	1	1	1	1
6	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: über 2000	Schiffsführer	2	2	2	2	3	3
		Steuermann	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann	-	1	-	1	-	1
		Matrose	3	1	4	2	4	2
		Leichtmatrose	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾
		Maschinist	1	1	1	1	1	1

¹⁾ Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Die Mindestbesatzung der Dampf-Tagesausflugsschiffe umfasst:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1 oder S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 501 bis 1000	Schiffsführer	1	1	2	2	3	3
		Steuermann	1	1	-	-	-	-
		Bootsmann	1	1	1	1	1	1
		Matrose	1	-	1	-	1	-
		Leichtmatrose	-	1	-	1	-	1
		Maschinist ²⁾	2	2	2	2	3	3
2	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 1001 bis 2000	Schiffsführer	2 oder 2	2	2	2	3	3
		Steuermann	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann	-	1	-	1	-	1
		Matrose	3	2	1	3	1	1
		Leichtmatrose	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾
		Maschinist ²⁾	3	3	3	3	3	3

¹⁾ Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.
²⁾ Ob Maschinisten erforderlich sind, bestimmt die Untersuchungskommission und trägt es in Nummer 52 der Fahrtauglichkeitsbescheinigung ein.

c) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Die Mindestbesatzung der Kabinenschiffe umfasst:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1 oder S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Zulässige Anzahl der Betten: bis 50	Schiffsführer	1	1	2	2	3	3
		Steuermann	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann	1	-	-	-	-	-
		Matrose	-	-	1	-	1	-
		Leichtmatrose	-	2	-	1	-	1
		Maschinist	1	1	1	1	1	1
2	Zulässige Anzahl der Betten: von 51 bis 100	Schiffsführer	1	1	2	2	3	3
		Steuermann	1	1	-	-	-	-
		Bootsmann	-	-	-	-	-	-
		Matrose	1	-	1	-	1	-
		Leichtmatrose	-	1	-	1	-	1
		Maschinist	1	1	1	1	1	1
3	Zulässige Anzahl der Betten: über 100	Schiffsführer	1 oder 1	1	2	2	3	3
		Steuermann	1	1	-	-	-	-
		Bootsmann	-	-	-	1	-	1
		Matrose	2	1	1	3	1	1
		Leichtmatrose	-	2	1	-	1	1
		Maschinist	1	1	1	1	1	1

d) *Nummer 6 wird wie folgt gefasst:*

„6. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung (Tagesausflugsschiffe)

- a) in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S2,
- b) in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1,
- c) in der Stufe 4 Betriebsform A1 Standard S2,
- d) in der Stufe 5 Betriebsform A1 Standard S1, Betriebsform A2 Standard S2 und Betriebsform B Standard S2 und
- e) in der Stufe 6 Betriebsform A1 Standard S2 und Betriebsform B Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben c, d zweite und dritte Alternative und e gelten nur, wenn in der Zeit des Schulbesuchs des einen Leichtmatrosen der zweite Leichtmatrose an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 5.“

e) *Nummer 7 wird wie folgt gefasst:*

„7. Die in der Tabelle nach Nummer 2 vorgeschriebene Mindestbesatzung (Dampf-Tagesausflugsschiffe)

- a) in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S1,
- b) in der Stufe 2 Betriebsform A2 Standard S2 und
- c) in der Stufe 2 Betriebsform B Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben b und c gelten nur, wenn in der Zeit des Schulbesuchs des einen Leichtmatrosen der zweite Leichtmatrose an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 5.“

f) *Nummer 8 wird wie folgt gefasst:*

„8. Die in der Tabelle nach Nummer 3 vorgeschriebene Mindestbesatzung (Kabinenschiffe)

- a) in der Stufe 1 Betriebsform A1 Standard S2 und
- b) in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden.“

g) Nach Nummer 8 wird eine neue Nummer 9 eingefügt:

„9. Bei Tagesausflugsschiffen, die mit einer vor Antritt der Fahrt feststehenden und während der Fahrt unverändert bleibenden Anzahl von Fahrgästen verkehren (Charterfahrt), kann die gemäß den Stufen zwei bis sechs in Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesetzung auf die nächst niedrige Stufe reduziert werden, wenn der nach den Stufen zwei bis sechs angesetzte Mindestwert an Fahrgästen unterschritten wird. Die Anforderungen von Kapitel 5 und die Anforderungen an Besetzung und Bordpersonal aus der Sicherheitsrolle bleiben unberührt.“

h) Nach Nummer 9 wird eine neue Nummer 10 angefügt:

„10. Die in den Tabellen nach Nummer 1 bis 3 vorgeschriebenen Maschinisten dürfen durch zusätzliche Bootsmänner ersetzt werden. Diese Bootsmänner dürfen auch durch zusätzliche Matrosen ersetzt werden, wenn in den Tabellen nach Nummer 1 bis 3 die Anzahl der Bootsmänner als Mindestbesetzung an Bord vorgeschrieben ist, die der Anzahl der zu ersetzenden Maschinisten entspricht.“

6. § 3.18 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. Entspricht die Ausrüstung des Schiffes nur zum Teil dem in § 3.14 definierten Standard S1, das heißt, werden eine oder mehrere Anforderungen nach § 3.14 Nummer 1.1 Buchstabe a bis c nicht erfüllt,

- a) ist in den Betriebsformen A1 und A2 der Matrose nach Nummer 1 Buchstabe a durch einen Bootsmann ;
- b) sind in der Betriebsform B die zwei Matrosen nach Nummer 1 Buchstabe b durch zwei Bootsmänner zu ersetzen.

Im Fall des Satz 1 können die Bootsmänner durch Matrosen ersetzt werden, sofern die Bootsmänner bereits zur nach den in § 3.15, § 3.16 oder § 3.17 vorgeschriebenen Mindestbesetzung gehören.“

7. In § 7.01 Nummer 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Matrose“ die Wörter „oder Matrosen-Motorwart“ gestrichen.

8. In § 7.02 Nummer 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Matrose“ die Wörter „oder Matrosen-Motorwart“ gestrichen.

9. In § 7.06 Nummer 1 a werden nach dem Wort „Matrose“ die Wörter „Matrosen-Motorwart“ gestrichen.

10. Anlage A1, Nummer 2 (Bordbuch) wird wie folgt gefasst:

„2. Eintragungen im Bordbuch

Die Eintragungen, die der Schiffsführer in dem vorliegenden Bordbuch zu machen hat, müssen den Vorschriften der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein entsprechen. Die Eintragungen der Fahr- und Ruhezeiten, die außerhalb des Geltungsbereichs der genannten Verordnung zurückgelegt worden sind, müssen 48 Stunden unmittelbar vor der Einfahrt in den Geltungsbereich der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein umfassen, damit sie gemäß § 2.02 Nummer 3 vorgenommen werden.

Die Tätigkeit der Besatzungsmitglieder kann folgendermaßen eingetragen werden:

Sch - Cd	=	Schiffsführer - Schipper – Conducteur
St - T	=	Steuermann – Stuurman – Timonier
Bm - vMt – mMt	=	Bootsmann – Volmatroos – Maître-matelot
Mt	=	Matrose – Matroos - Matelot
Dm - Hp	=	Decksmann – Deksmann – Homme de pont
Lm - MI	=	Leichtmatrose – Lichtmatroos – Matelot léger
Mc	=	Maschinist – Machinist – Mécaniciens

Auf jeder Seite sind folgende Eintragungen zu machen:

- Die Betriebsform (nach jedem Wechsel der Betriebsform notwendige Eintragungen müssen auf einer neuen Seite eingetragen werden)
- das Jahr
- sobald das Fahrzeug die Fahrt beginnt:
 1. Spalte - Datum (Tag und Monat)
 2. Spalte - Uhrzeit (Stunde, Minute)
 3. Spalte - Ort des Beginns der Fahrt
 4. Spalte - Strom-Kilometerangabe für diesen Ort
- sobald das Fahrzeug die Fahrt unterbricht:
 1. Spalte - Datum (Tag und Monat), sofern es sich vom Fahrtantrittsdatum unterscheidet
 5. Spalte - Uhrzeit (Stunde, Minute)
 6. Spalte - Ort, wo das Fahrzeug stillliegt
 7. Spalte - Stromkilometerangabe für diesen Ort.
- sobald das Fahrzeug seine Fahrt wieder aufnimmt: gleiche Eintragungen wie bei sobald das Fahrzeug die Fahrt beginnt
- sobald das Fahrzeug seine Fahrt beendet: gleiche Eintragungen wie bei sobald das Fahrzeug die Fahrt unterbricht
- Die Spalte 8 ist auszufüllen (Name, Vorname, Nummer des Schifferdienstbuches oder des Schifferpatents), wenn die Besatzung zum ersten Mal an Bord kommt und bei jeder Änderung ihrer Zusammensetzung.

- In den Spalten 9 bis 11 sind für jedes Besatzungsmitglied Beginn und Ende seiner Ruhezeiten einzutragen. Diese Eintragungen sind spätestens um 08 Uhr am nächsten Tag zu machen. Wenn die Besatzungsmitglieder ihre Ruhezeiten in einem regelmäßigen Turnus einlegen, genügt ein einziges Schema pro Fahrt.
- In die Spalten 12 und 13 ist bei Änderung der Besatzung die Zeit des Zugangs oder Abgangs einzutragen.

Ordnungswidrigkeiten / Straftaten

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften betreffend Besatzungen der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein können mit Geldbuße/Strafe geahndet werden. Das gilt auch, wenn das Bordbuch nicht oder nicht ordnungsgemäß geführt wird. (Es folgen die gültigen Texte des Teils II der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein in deutscher, französischer und niederländischer Sprache.)

B-00734“

PROTOKOLL 10

Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein

Begründung

Es gibt eine Vielzahl von Fällen, in denen ein Hochrheinpatent als Erstpatent erworben wurde und Patentinhaber auch unterhalb des Geltungsbereichs fahren möchten, dies jedoch zum Beispiel im Bereich Basel bis Iffezheim nicht dürfen, weil das Schweizer Hochrheinpatent kein Patent ist, das gemäß § 6.02 Absatz 3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) auf Abschnitten ohne Streckenkundepflicht gilt.

Nach dieser Bestimmung genügt auf der Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke - km 166,53) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92)

- a) anstelle des Patentbesitzes nach § 7.01 ein Schifferpatent nach Anhang I der Richtlinie 91/672/EWG oder ein auf Grund der Richtlinie 96/50/EG erteiltes Schifferpatent;
- b) anstelle der Patente nach den §§ 7.02 bis 7.04 ein anderes von der zuständigen Behörde als gleichwertig anerkanntes Patent.

Das Hochrheinpatent ist kein Patent im Sinne der europäischen Richtlinien, weil die Schweiz kein Mitglied der Europäischen Union ist. Das Hochrheinpatent wird vielmehr gemäß der Verordnung vom 19. April 2002 über die Erteilung von Patenten für den Hochrhein (SR 747.224.221; <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20020892/index.html>) erworben. Die Hochrheinpatentverordnung entspricht inhaltlich weitgehend der RheinSchPersV.

Die Hochrheinpatentverordnung gilt für den Abschnitt des Rheins ab der Mittleren Rheinbrücke in Basel bis Rheinfelden (Straßenbrücke). Sie schließt damit nahtlos an den Geltungsbereich der RheinSchPersV an.

Der Erwerb eines Hochrheinpatents (Großes Hochrheinpatent, Kleines Hochrheinpatent, Sportpatent und Behördenpatent) erfordert dasselbe Mindestalter, dieselbe Erfahrung und Tauglichkeit wie bei einem Patent nach der RheinSchPersV. Auch das Sprechfunkzeugnis ist für den Erwerb eines Großen oder Kleinen Hochrheinpatentes erforderlich. Zudem sind bereits heute die Hochrheinschifferpatente im Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 1 aufgeführt, wonach deren Inhaber drei Jahre Fahrzeitanrechnung erhalten; analog den Inhabern der anerkannten Schiffsführerzeugnisse.

Das Große und Kleine Hochrheinpatent kann für zwei verschiedene Streckenabschnitte (Basel Mittlere Rheinbrücke bis unterer Vorhafen der Schleuse Augst oder Basel Mittlere Rheinbrücke bis Rheinfelden Straßenbrücke) erworben werden.

Das Prüfungsprogramm der Hochrheinpatentverordnung ist fast identisch mit dem Prüfungsprogramm der RheinSchPersV. Insbesondere gehören auch die Vorschriften der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in gleicher Weise zu beiden Prüfungsprogrammen. Lediglich die Grundkenntnisse der Navigation auf Seeschiffahrtsstraßen im Sinne der Ziffern 1.2 und 2.3 des Prüfungsprogramms (Anlage D7 RheinSchPersV) werden in der Hochrheinpatentverordnung nicht geprüft. Im Übrigen hat sich die Schweiz beim Erlass der Hochrheinpatentverordnung an die Vorgaben der RheinSchPersV gehalten.

Deshalb ist es gerechtfertigt, das Hochrheinpatent in die Anlage der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein aufzunehmen, welche die Liste der als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisse enthält (Anlage D5).

Die Schweiz ist bereit, jede künftige Änderung der Hochrheinpatentverordnung mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt abzustimmen.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die vorgeschlagenen Änderungen sollen zum einen Inhabern eines Hochrheinpatents die Teilnahme am Verkehr auf dem Rhein erleichtern und zum anderen den Verwaltungsaufwand verringern, der bei einer erneuten Patentprüfung entstehen würde.

Eventuelle Alternativen zu den vorgeschlagenen Änderungen

Keine.

Folgen der vorgeschlagenen Änderungen

Die Änderungen haben keine negativen Auswirkungen.

Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen

Eine Ablehnung der Änderung hätte eine sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung für Inhaber von Befähigungsnachweisen mit identischen Voraussetzungen zur Folge.

Beschluss

Die Zentralkommission,

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

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

in dem Bewusstsein, dass die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen eine Maßnahme darstellt, die zum Ziele hat, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden zu vereinfachen und in signifikanter Weise zum wirtschaftlichen Dynamismus des Sektors beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Mannheimer Akte,

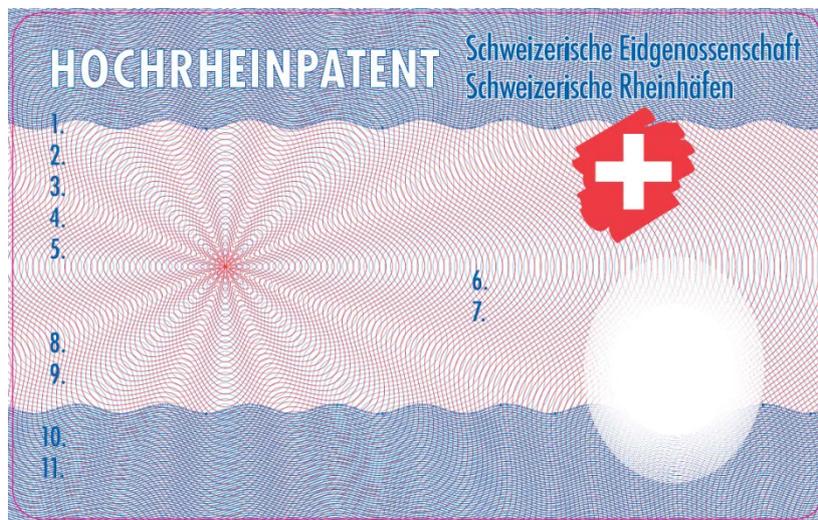
auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,

I

erkennt die Gültigkeit der Hochrheinpatente auf dem Rhein an, die von den zuständigen Schweizer Behörden nach der Verordnung vom 19. April 2002 über die Erteilung von Patenten für den Hochrhein (SR 747.224.221; <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20020892/index.html>) ausgestellt worden sind, sofern folgende zusätzliche Auflage erfüllt ist:

die Hochrheinpatente sind 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 D3 der RheinSchPersV gültig.

„Schweizer Muster“



III

Diese Änderungen treten am 1. April 2017 in Kraft.

PROTOKOLL 11

Schiffahrtsregeln und Binnenschiffahrtsinformationsdienste am Rhein

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 12

Technische Vorschriften für Binnenschiffe

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 13

Anwendung des ADN auf dem Rhein – Anpassung der Übergangsbestimmungen der Anlage 1 des Beschlusses 2009-II-20

Mit Beschluss 2009-II-20 „Aufhebung des ADNR – Einführung des ADN auf dem Rhein“ haben die Mitgliedsstaaten vereinbart, das ADN auf dem Rhein unter Berücksichtigung unter anderem der folgenden Bestimmung anzuwenden:

Lfd. Nr.	ADN-Verordnung	Gegenstand	Anwendungsbestimmung
2	1.6.7.2.2	Allgemeine Übergangsbestimmungen für Tankschiffe	Die allgemeinen Übergangsbestimmungen werden durch die im Anhang aufgeführten Bestimmungen ergänzt.

Zu diesem Beschluss gehört eine Tabelle mit Schiffen, die auf dem Rhein gefährliche Güter abweichend vom ADN aufgrund besonderer Stofflisten befördern dürfen:

Schiffsname	Amtliche Schiffsnummer	Stoffliste Nummer
T.M.S. EVA M	600 3995	3
T.M.S. PRIMAZEE	231 4207	4
T.M.S. PIZ LOGAN	700 1829	2
T.M.S. STOLT MADRID	232 6328	1
T.M.S. STOLT OSLO	232 6324	1
T.M.S. EILTANK 9	430 4830	5

Zu diesen Schiffen konnte folgendes in Erfahrung gebracht werden:

Schiffsname	Amtliche Schiffsnummer
T.M.S. EVA M	600 3995
Das Schiff war zuletzt in Belgien registriert und hatte am 23.7.2014 kein ADN-Zulassungszeugnis mehr. Die Übergangsbestimmung kann daher entfallen.	
T.M.S. PRIMAZEE	231 4207
Bei den Mitgliedsstaaten und dem Sekretariat der ZKR ist nichts über den Verbleib des Schiffes bekannt. Die Übergangsbestimmung kann daher entfallen.	
T.M.S. PIZ LOGAN	700 1829
<i>Zuletzt (2015) als BERLINGERODE registriert in der Schweiz. Die Schiffsstoffliste des Bureau Veritas weicht vollständig von der im ZKR-Beschluss enthaltenen Liste 2 ab. Die Übergangsbestimmung kann daher entfallen.</i>	
T.M.S. STOLT MADRID	232 6328
<i>Umgebaut zum GMS oder verschrottet. Die Übergangsbestimmung kann daher entfallen.</i>	
T.M.S. STOLT OSLO	232 6324
<i>Zuletzt (2015) als PIZ EVEREST registriert in der Schweiz. Machte 2014/2015, bei der Registrierung in Deutschland (damals Reederei Fluvia), noch von einigen Stoffen der Stoffliste Nummer 1 Gebrauch.</i>	
T.M.S. EILTANK 9	430 4830
<i>In Deutschland registriert, dort auch ein Zulassungszeugnis. Hat in seiner aktuellen Stoffliste neben den aufgrund seiner Bauart zulässigen Stoffe auch die Stoffe der Stoffliste Nummer 5 verzeichnet.</i>	

Zu den beiden weiterhin mit einer besonderen Stoffliste fahrenden Schiffen weist die deutsche Delegation darauf hin, dass auch nach dem nationalen deutschen Recht die vom ADN abweichende Beförderung aufgrund dieses Beschlusses in Deutschland nur auf der Wasserstraße Rhein, nicht aber auf den Nebenflüssen des Rheins oder auf Kanälen zulässig ist.

Um dem aktuellen Betrieb und Verbleib der in vorstehender Tabelle aufgeführten Schiffe Rechnung zu tragen, soll der Beschluss 2009-II-20 *Anlage 1, Anhang* angepasst werden. Eine Übergangsbestimmung ist nicht erforderlich, da die Schiffe, die sich noch in Fahrt befinden, von der Anpassung nicht betroffen sind.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Wissen, dass die Flotte der Rheinschifffahrt einen konstanten Wandel durchläuft,

in dem Bestreben, ihre Regelwerke und Beschlüsse dem Wandel anzupassen,

beschließt, den dem Beschluss 2009-II-20 in Anlage 1 beigefügten Anhang durch den diesem Beschluss beigefügten Anhang mit Wirkung vom 1. Januar 2017 zu ersetzen.

Anlage

Anlage zu Protokoll 13

Anhang

Folgende Übergangsbestimmungen gelten bei der Beförderung nachstehender gefährlicher Güter:

Folgende Stoffe dürfen in Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 6 kPa (0,06 bar) (Prüfdruck der Ladetanks von 10 kPa (0,10 bar)) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C ADN mindestens ein Typ N offen, ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung oder ein Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.
- Das nachstehend aufgeführte Schiff hatte am 31.12.1986 eine Sondergenehmigung für bestimmte Stoffe und ist auf Grund seiner Bauweise, d. h. mit Doppelboden und Wallgängen zugelassen für die Beförderung von den in der separaten Liste aufgenommenen Stoffen.

Schiffsname	ENI Nummer	Stoffliste Nummer
T.M.S. PIZ EVEREST	0232 6324	1

Folgende Stoffe dürfen in Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 10 kPa (0,10 bar) (Prüfdruck der Ladetanks von 65 kPa (0,65 bar)) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N offen, ein Typ N offen mit Flammendurchschlagsicherung oder ein Typ N geschlossen mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.
Wenn das Hochgeschwindigkeitsventil umgebaut wird auf 50 kPa (0,50 bar), dürfen alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C ein Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 50 kPa (0,50 bar) gefordert wird, befördert werden.
- Das nachstehend aufgeführte Schiff hatte am 31.12.1986 eine Sondergenehmigung für bestimmte Stoffe und ist auf Grund seiner Bauweise, d. h. mit Doppelboden und Wallgängen zugelassen für die Beförderung von in der separaten Liste aufgenommenen Stoffe.

Schiffsname	ENI Nummer	Stoffliste Nummer
T.M.S. EILTANK 9	0430 4830	5

Folgende Stoffe dürfen in Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 9 kPa (0,09 bar) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N oder ein Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 10 kPa (0,10 bar) gefordert wird.

Folgende Stoffe dürfen in Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von mindestens 35 kPa (0,35 bar) befördert werden:

- alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C mindestens ein Typ N oder ein Typ C mit einem Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 35 kPa (0,35 bar) gefordert wird.
Wenn das Hochgeschwindigkeitsventil umgebaut wird auf 50 kPa (0,50 bar), dürfen alle Stoffe, wofür in 3.2 Tabelle C ein Einstelldruck des Hochgeschwindigkeitsventils von 50 kPa (0,50 bar) gefordert wird, befördert werden.

Stoffliste Nummer 1:

UN-Nummer	Klasse und Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Benennung und Beschreibung
1114	3, F1	II	BENZEN
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1143	6.1, TF1	I	CROTONALDEHYD, STABILISIERT
1203	3, F1	II	BENZIN MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1218	3, F1	I	ISOPREN, STABILISIERT
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1267	3, F1	I	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1267	3, F1	II	ROHERDÖL, MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1268	3, F1	I	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1268	3, F1	II	ERDÖLDESTILLATE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN oder ERDÖLPRODUKTE, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1578	6.1, T2	II	CHLORNITROBENZENE, FEST, GESCHMOLZEN (p-CHLORNITROBENZEN)
1591	6.1, T1	III	o-DICHLORBENZEN
1593	6.1, T1	III	DICHLORMETHAN (Methylenchlorid)
1605	6.1, T1	I	1,2-DIBROMETHAN
1710	6.1, T1	III	TRICHLORETHYLEN
1750	6.1, TC1	II	CHLORESSIGSÄURE, LÖSUNG
1831	8, CT1	I	SCHWEFELSÄURE, RAUCHEND
1846	6.1, T1	II	TETRACHLORKOHLENSTOFF
1863	3, F1	I	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1863	3, F1	II	DÜSENKRAFTSTOFF MIT MEHR ALS 10% BENZEN
1888	6.1, T1	III	CHLOROFORM
1897	6.1, T1	III	TETRACHLORETHYLEN
1993	3, F1	I	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
1993	3, F1	II	ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
2205	6.1, T1	III	ADIPONITRIL
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2312	6.1, T1	II	PHENOL, GESCHMOLZEN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBTAN)
2810	6.1, T1	III	GIFTIGER, ORGANISCHER, FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (1,1,2-Trichlorethan)
2874	6.1, T1	III	FURFURYLALKOHOL
3295	3, F1	I	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
3295	3, F1	II	KOHLENWASSERSTOFFE, FLÜSSIG, N.A.G. MIT MEHR ALS 10 % BENZEN
3455	6.1, TC2	II	CRESOLE, FEST, GESCHMOLZEN

Stofflisten Nummer 2 - 4: aufgehoben

Stoffliste Nummer 5:

UN-Nummer	Klasse und Klassifizierungscode	Verpackungsgruppe	Benennung und Beschreibung
1134	3, F1	III	CHLORBENZEN (Phenylchlorid)
1218	3, F1	I	ISOPREN, STABILISIERT
1247	3, F1	II	METHYLMETHACRYLAT, MONOMER, STABILISIERT
1277	3, FC	II	PROPYLAMIN (1-Aminopropan)
1278	3, F1	II	1-CHLORPROPAN (Propylchlorid)
1296	3, FC	II	TRIETHYLAMIN
1547	6.1, T1	II	ANILIN
1750	6.1, TC1	II	CHLORESSIGSÄURE, LÖSUNG
1831	8, CT1	I	SCHWEFELSÄURE, RAUCHEND
2238	3, F1	III	CHLORTOLUENE (m-, o- oder p-CHLORTOLUEN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (cis-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2263	3, F1	II	DIMETHYLCYCLOHEXANE (trans-1,4-DIMETHYLCYCLOHEXAN)
2266	3, FC	II	DIMETHYL-N-PROPYLAMIN
2333	3, FT1	II	ALLYLACETAT
2733	3, FC	II	AMINE, ENTZÜNBAR, ÄTZEND, N.A.G. (2-AMINOBTAN)
3446	6.1, T2	II	NITROTOLUENE, FEST, GESCHMOLZEN (o-NITROTOLUEN)

PROTOKOLL 14

Anwendung des ADN auf dem Rhein – Aufhebung der Anwendungsbestimmung zu 1.16.2.1 ADN zur Erteilung und Anerkennung von Zulassungszeugnissen des Beschlusses 2009-II-20

Mit Beschluss 2009-II-20 hat die ZKR das ADNR aufgehoben und das ADN auf dem Rhein eingeführt. In dem Beschluss hat die ZKR zudem festgestellt, dass die ADN-Verordnung auf dem Rhein unter anderem unter Berücksichtigung folgender Bestimmung anzuwenden ist:

1.16.2.1 8.1.8.3	<i>Erteilung und Anerkennung der Zulassungszeugnisse</i>	<i>Die Mitgliedstaaten der ZKR vereinbaren, dass das in 1.16.1 genannte Zulassungszeugnis von der zuständigen Behörde eines beliebigen Mitgliedstaates, der auch Vertragspartei des ADN-Übereinkommens ist, erteilt werden kann.</i>
---------------------	--	--

Mit dieser Bestimmung weicht die ZKR vom Flaggenstaatsprinzip nach Kapitel 1.16 ADN¹ bei der Erteilung von Zulassungszeugnissen ab und führt die auf der Einheitlichkeit des Rheinregimes basierende freie Wahl der zuständigen Behörde in den ZKR-Mitgliedsstaaten fort.

Im Rahmen der Gremien des ADN wurde eine Auslegungsfrage zur Regelung der befristeten Verlängerung von Zulassungszeugnissen nach Abschnitt 1.16.11 ADN diskutiert. Der ADN Sicherheitsausschuss hat daraufhin in seiner 28. Sitzung² das Flaggenstaatsprinzip des ADN bestätigt.

Zur Vereinheitlichung der Anwendung des ADN auf dem Rhein mit der Anwendung auf anderen Wasserstraßen Europas soll die von der ZKR mit Beschluss 2009-II-20 eingeführte Bestimmung für die Erteilung und Anerkennung der Zulassungszeugnisse aufgehoben werden.

Nach Mitteilung der Delegationen im Ausschuss für Gefährliche Güter findet die Bestimmung in der Praxis wenig bis gar keine Anwendung. Somit sind bei Aufhebung dieser Bestimmung keine signifikanten Auswirkungen auf die Schifffahrt zu erwarten. Sofern doch noch Schiffe über Zulassungszeugnisse verfügen, dass in Anwendung dieser Bestimmung erteilt wurde, sollen diese bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit gültig bleiben. (Die Dauer der Gültigkeit ergibt sich aus Unterabschnitt 1.16.1.1.2 und 1.16.11 ADN.)

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Wissen, dass die Flotte der Rheinschifffahrt einen konstanten Wandel durchläuft,

in dem Bestreben, ihre Regelwerke und Beschlüsse dem Wandel anzupassen,

beschließt,

- die Zeile zu Unterabschnitt 1.16.2.1 in Anlage 1 des Beschluss 2009-II-20 mit Wirkung vom 1. Januar 2017 zu streichen,

¹ 1.16.2.1 ADN: Das Zulassungszeugnis nach Abschnitt 1.16.1 wird von der zuständigen Behörde der ADN Vertragspartei, bei der das Schiff eingetragen ist oder, wenn eine solche Eintragung nicht besteht, der ADN Vertragspartei, in der es seinen Heimathafen hat; trifft keiner dieser beiden Fälle zu, so wird es von der Vertragspartei erteilt, in der der Eigner des Schiffes ansässig ist oder trifft dies nicht zu, von der zuständigen Behörde, die der Eigner oder sein Bevollmächtigter gewählt hat

² CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/58, Satz 41

- die Fortdauer der Gültigkeit der unter Anwendung der Bestimmung des Beschlusses 2009-II-20 zu Unterabschnitt 1.16.2.1 ADN erteilten Zulassungszeugnisse bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit.

PROTOKOLL 15

Instandhaltung der Straßenbrücke über die Schleuse Gamsheim bei Rhein-km 309

Beschluss

Die Zentralkommission

stimmt kraft bestehender Vertragswerke der Instandhaltung der Brücke über die Schleuse Gamsheim bei Rhein-km 309 unter den im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu.

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

Anlage

Checkliste für die wesentlichen Merkmale des Wiederaufbaus der Brücke über die Schleuse Gamsheim

Allgemeine Beschreibung

1. Art der Brücke

Zwei Doppelträgerbrücken in Verbundbauweise mit einem Brückenfeld mit einer Länge von 25,30 m. Dieser Wiederaufbau ermöglicht zum einen die Wiederherstellung der Departement-Straße RD2 im Bereich der Schleuse Gamsheim und zum anderen die Schaffung einer sicheren Überbreite für Fußgänger und Fahrradfahrer.

Die Planung steht im Zusammenhang mit dem Projekt „Passage 309“ zur Einrichtung eines gesicherten Rheinübergangs für Fußgänger und Fahrradfahrer zwischen Frankreich und Deutschland im Bereich der Staustufe Gamsheim.

2. Nächster Ort/nächste Stadt

Gamsheim (auf französischer Seite), Rheinau (auf deutscher Seite)

3. Rhein-km

309,112

4. Art der Baumaßnahme

Die umfassende Prüfung der Brücke über die Schleuse aus dem Jahr 2012 hat ergeben, dass der Zustand dieser Bauwerke sehr besorgniserregend ist. Diese Bauwerke werden abgerissen und wiederaufgebaut; dabei wird unterstromseitig eine Überbreite von 3,50 m für Fußgänger und Fahrradfahrer vorgesehen.

5. Fahrwasserbreite

Keine Änderung.

6. Fahrrinnenbreite

Keine Änderung.

7. Anzahl der Pfeiler im Strom

Keine Änderung. Kein Pfeiler.
Beibehaltung der bestehenden Schleusenmauern.

8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne/Fahrwasser

Keine Änderung. Kein Pfeiler.
Beibehaltung der bestehenden Schleusenmauern.

9. Breite des Brückenüberbaues in Fahrrinnenmitte

Die neuen Bauwerke werden eine Breite von 13,73 m haben und von Oberstrom- zu Unterstromseite wie folgt zusammengesetzt sein:

- Oberstromseitiges Schutzgeländer
- Gehwege von 1,55 m (Beibehaltung der bestehenden Breite)
- Fahrbahn mit einer Breite von 2 x 3,50 m (Beibehaltung der bestehenden Breite)
- Eine Überbreite von 0,50 m
- Eine Stahlbetonleitplanke (Typ GBA) mit einem metallischen Handlauf
- Ein Weg für Fahrradfahrer und Fußgänger mit einer Breite von 3,50 m
- Ein Betonsockel, auf dem ein architektonisch gestaltetes Schutzgeländer befestigt wird.

Das typische Querprofil ist unten dargestellt.

10. Abstand des nächsten Kreuzungsbauwerkes (Oberstrom/Unterstrom)

- Oberstrom: - Straßburg Zentrum, d. h. in 32 km, Mülheimer Brücke bei Rhein-km 691,95
Unterstrom: - Drusenheim in 12 km, die Querung erfolgt jedoch über eine Fähre und ist daher ausschließlich für leichte Fahrzeuge möglich.
- Roppenheim in 26 km auf der RD4

Lichtraumprofil für die Schifffahrt

11. Höchster Punkt der Brückenunterkante

136,66 m NGF (N.G.F. normal IGN69)

12. HSW

127,56 m NGF (N.G.F. normal IGN69)

13. Minimale Durchfahrtshöhe im Bereich der Durchfahrtsbreite

Keine Änderung.

14. Freiraum in der Breite mit einer Durchfahrtshöhe von 9,10 m über HSW

Keine Änderung, Breite der Durchfahrtsöffnungen: 24,00 m.

Berücksichtigung der Radarschifffahrt

15. Begutachtung durch Sachverständige/Behörden/Institute

Entfällt.

16. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden

Entfällt.

17. Geplante Konstruktionsform der Brücke

Jedes Bauwerk verfügt über zwei Hauptträger, die durch die Brückenteile ausgesteift werden, darüber befindet sich ein Stahlbeton-Schalkörper.

18. Geplantes Konstruktionsmaterial

Stahl-Beton-Verbundbau.

Schifffahrtszeichen

19. Schifffahrtszeichen gemäß Anlage 7 der RheinSchPV

Während der Baumaßnahme werden im Unterstrom Behelfs-Signallichter eingerichtet; hierzu wird die Stromversorgung der bestehenden Signallichter verlängert und die Behelfs-Signallichter werden im Bereich eines Pollerfundaments angebracht.

Im endgültigen Zustand werden sich die Signallichter für die Schleuseneinfahrt wieder auf den Schleusenmauern am linken und rechten Ufer befinden.

Angaben zum Bauablauf

20. Art der Brückenmontage

Der Antransport erfolgt über die Wasserstraße.

Die Bauwerke werden mittels Kran oder Schiebeverfahren montiert.

21. Dauer der Voll- bzw. Teilsperren

Keine Schifffahrtssperren.

Die Abriss- und Wiederaufbauarbeiten an beiden Bauwerke werden allerdings die abwechselnde Außerbetriebnahme der beiden Schleusenammern während einer Gesamtzeit von 15 Wochen erfordern. Im Projektzeitplan ist als Anhaltspunkt der Zeitraum zwischen den Kalenderwochen 21 und 35 vorgesehen.

Mindestens eine Schleusenammern (270 x 24 m) wird während der gesamten Bauzeit in Betrieb bleiben.

22. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung

Der Rückbau der bestehenden Auflager wird die Montage eines provisorischen Arbeitsgerüsts erfordern. Hierdurch wird das Lichtraumprofil um einen Meter verringert.

Um die Dauer der Maßnahme so kurz wie möglich zu halten, werden die Arbeiten zur Anpassung der Auflager gleichzeitig durchgeführt. Bei Erreichen starker Hochwasserabflüsse (2500 m³/s) ist zwei Wochen lang eine Beschränkung des Schifffahrtsprofils auf eine Durchfahrthöhe von 8,10 m erforderlich (im Projektzeitplan zwischen den Kalenderwochen 28 und 32 vorgesehen).

Im Bauauftrag wird die Möglichkeit des Abbaus des Arbeitsgerüsts einer Schleusenammern für absolute Notfälle bei Hochwasser vorgesehen sein, d. h. bei Erreichen eines Pegelstands von 126,06 m NGF. Der Abbau wird innerhalb von fünf Stunden erfolgen.

23. Dauer der Arbeiten

Beginn der Arbeiten:	Februar 2017
Maßnahmen an den Bauwerken:	Juli-August 2017
Ende der Arbeiten:	September 2017

PROTOKOLL 16

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 vorgesehenen 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,

nimmt davon Kenntnis, dass unvorhergesehene Schwierigkeiten bei den laufenden Bauvorhaben 2016 (Fessenheim, Rhinau, Kembs) den Zeitplan für die Betriebseinstellungen 2017 beeinflussen werden,

stellt im Übrigen 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 Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

bittet die französische Delegation,

- die Änderungen des Zeitplans für die Betriebseinstellungen 2017 schnellstmöglich mitzuteilen,
- schnellstmöglich eine Sitzung mit dem Gewerbe und den betroffenen Delegationen einzuberufen, um die Änderungen am Zeitplan für die Betriebseinstellungen vorzustellen und zu diskutieren,
- die Möglichkeiten zur Verbesserung der Kommunikation im Hinblick auf die Sperrungen von Schleusenammern zu prüfen.

Anlage

Anlage zu Protokoll 16

**Tabelle der Betriebseinstellungen 2017
auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal**

Be- treiber	Schleuse	Beginn Unter- brechung der Schifffahrt	Ende Unter- brechung der Schifffahrt	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer			
EDF	Kembs östliche Kammer	01.01.2017	02.06.2017 ¹	Risiko von Beeinträchtigungen ²
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	22.05.2017	08.09.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	06.03.2017	10.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	05.06.2017	15.09.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	06.03.2017	10.03.2017 ¹	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	10.04.2017	14.07.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	06.03.2017	10.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	03.04.2017	22.09.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	06.03.2017	10.03.2017	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	03.04.2017	14.07.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	06.03.2017	10.03.2017 ¹	Schifffahrt eingeschränkt
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	05.06.2017	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 ³ Risiko von Beeinträchtigungen und Schifffahrt bei Hochwasser einge- schränkt ³
		03.07.2017	28.07.2017	
VNF	Gamsheim östliche Kammer	03.04.2017	28.04.2017	Risiko von Beeinträchtigungen
		12.06.2017	30.06.2017	Risiko von Beeinträchtigungen ³
		31.07.2017	25.08.2017	Risiko von Beeinträchtigungen und Schifffahrt bei Hochwasser einge- schränkt ³
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 Diese Daten können sich ändern.

² Fortsetzung der 2016 begonnenen Sperrung der Kammer Ost von Kembs.

³ Vgl. Protokoll „Erneuerung der Brücke über die Schleuse Gamsheim“.

PROTOKOLL 17

Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

1. Mit der Revierten Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) und anderen internationalen Vertragswerken haben die Rheinuferstaaten der Zentralkommission Aufgaben und Kompetenzen für die Instandhaltung und die Entwicklung der Infrastruktur der Wasserstraße Rhein übertragen. Die Zentralkommission hat die notwendigen Entscheidungsverfahren eingeführt. 1995 hat der damals zuständige Ständige Technische Ausschuss in dem Dokument TP (95) 18 „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ verabschiedet und beschlossen, diese Verfahren bei zukünftigen Beschlussentwürfen zugrunde zu legen. Der Ständige Technische Ausschuss ist 2012 in den Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt aufgegangen.
2. Vorgenannte Verfahren haben sich grundsätzlich bewährt. Auch war die Abfertigung des Dokuments TP (95) 18 nur in deutscher und französischer Sprache ausreichend, da es allein einer internen Abstimmung diene. Dementsprechend konnten auch sprachlich bedingte Unklarheiten hingenommen werden. In den vergangenen Jahrzehnten hat sich jedoch ein Wandel vollzogen, der die eingeschränkte Nutzung des Dokuments in Frage stellt. Die Planung von Bauwerken am Rhein erfolgt jetzt zunehmend durch private Dienstleister und deren Einsatz in sehr frühen Planungsphasen. Diese Dienstleister müssen die Entscheidungsverfahren der Zentralkommission kennen und verstehen, damit sie ihre Arbeiten darauf abstellen können. Die Planungen und Entscheidungsprozesse sind zudem deutlich komplexer geworden, da neben die Anforderungen der Zentralkommission auch solche zur Berücksichtigung von Umweltbelangen, wie sie beispielsweise durch die Wasserrahmenrichtlinie und die Naturschutzrichtlinien der EU, getreten sind. Auch hat sich die Zentralkommission verpflichtet, ihre Entscheidungen möglichst transparent und nachvollziehbar zu machen. Dazu möchte sie das Binnenschifffahrtsgewerbe wie auch andere Betroffene möglichst frühzeitig und umfassend über ihre Arbeiten informieren und an ihren Entscheidungsprozessen beteiligen. Um vorgenannten Entwicklungen gerecht zu werden, haben die Delegationen der Zentralkommission nach intensiven Beratungen im Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt vereinbart, die „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“ durch einen Beschluss ihrer Plenartagung förmlich anzunehmen. Diesem Beschluss sollen alle Informationen beigelegt sein, die Beteiligte und Betroffene benötigen, um die Verfahren zu verstehen und anzuwenden.
3. Die Rechtsgrundlage der Zuständigkeiten der Zentralkommission betreffend Bauwerke am Rhein gründet auf den Texten der einschlägigen Vertragswerke und auf der generellen Aufgabe der Zentralkommission bezüglich alles, was die Schifffahrt betrifft. Die Texte sind nachfolgend verkürzt und lediglich informationshalber wiedergegeben.

Wichtigstes Vertragswerk ist die Mannheimer Akte. Gemäß Artikel 28 verpflichten sich die Vertragsparteien, die Wasserstraße Rhein in einen guten Stand zu setzen und zu halten und die notwendigen Schifffahrtszeichen zu setzen. Gemäß Artikel 29 verpflichten sich die Staaten, sich bei der Ausführung von Bauwerken abzustimmen. Gemäß Artikel 30 verpflichten sie sich, die Schifffahrt keinerlei künstlichen Hindernissen auszusetzen. Artikel 31 fordert, von Zeit zu Zeit Strombefahrungen durch Wasserbautechniker sämtlicher Uferstaaten vorzunehmen, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Maßregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäßigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen. Die Wasserbautechniker sollen darüber der Zentralkommission Bericht erstatten.

Artikel 359 des Versailler Vertrags bestimmt, dass in den Abschnitten des Rheins, welche die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bilden, in dem Strombett oder auf einem der beiden Ufer keine Arbeit ohne vorherige Zustimmung der Zentralkommission ausgeführt werden darf.

4. Die Zentralkommission hat zudem zwischenzeitlich Entscheidungsverfahren für einzelne Sachverhalte der Instandhaltung und Entwicklung der Infrastruktur der Wasserstraße Rhein festgelegt. Die relevanten Beschlüsse der Zentralkommission sind nachfolgend verkürzt und lediglich informationshalber wiedergegeben.

Mit ihrem Beschluss 1990-II-46 hat die Zentralkommission die Entscheidungskompetenz über technische Arbeiten, sofern diese nur auf einem Rheinufer erforderlich werden und die Auswirkungen auf die Schifffahrt gering sind, an ihren Ständigen Technischen Ausschuss delegiert.

Die „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ ergänzen die Entscheidungsverfahren der Zentralkommission um technische Vorgaben zur Ausführung der Bauwerke. Mit ihrem Beschluss 2012-I-13 hat die Zentralkommission von den „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ Kenntnis genommen und den Rheinuferstaaten empfohlen, die Mindestanforderungen und Empfehlungen bereits bei der Planung von Bauwerken verbindlich zugrunde zu legen, um die Belange der Schifffahrt gebührend zu berücksichtigen.

Mit ihrem Beschluss 2013-II-22 begrüßt die Zentralkommission erstmals die Durchführung der Instandhaltungsarbeiten an den Schleusen des Oberrheins und stellt fest, dass die Betriebseinstellungen zur Durchführung der Instandhaltungsarbeiten notwendig und angemessen sind. Gleichzeitig bittet die Zentralkommission 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 Schleusung warten müssen, bereitzuhalten.

Dieser Beschluss wird jährlich bestätigt unter Anfügung der Zeitpläne für die Betriebseinstellungen im Folgejahr. Diese Zeitpläne erarbeiten die zuständigen nationalen Verwaltungen und stimmen sie untereinander und mit dem Schifffahrtsgewerbe ab.

Mit Beschluss 2014-I-18 nimmt die Zentralkommission Kenntnis über die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse und begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse. Sie stellt fest, dass die Maßnahmen

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

Mit vorgenanntem Beschluss nimmt die Zentralkommission 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.

Der Beschluss 2014-I-18 wird jährlich bestätigt unter Anfügung der von den Mitgliedsstaaten übermittelten Maßnahmenpläne.

5. Die dem Beschluss angefügten „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ berücksichtigen die folgenden Ziele und Prämissen:
 - Erhöhung der Klarheit und Verständlichkeit,
 - Integration anderer Verfahren, die die ZKR hinsichtlich der Beschlussfassung zu Bauarbeiten am Rhein zwischenzeitlich eingeführt hat;
 - eindeutige Übersetzungen verschiedener zentraler Begriffe;
 - keine Änderung der aktuellen Rechtsgrundlagen;
 - klare Abgrenzung zu dem Dokument „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“;
 - Einbeziehung von Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen, sofern daraus signifikante Einflüsse auf die Schifffahrt resultieren;
 - Berücksichtigung von Bauwerken oder Baumaßnahmen mit positiven Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt;
 - Einbeziehung von Nebenrinnen und ähnlichen Bauwerken, unabhängig von dem Territorium, auf dem sich die Bauwerke befinden und den jeweils geltenden internationalen Vertragswerken;
 - Befassung in der Zentralkommission nur mit solchen Bauwerken und Maßnahmen, die zu wesentlichen Auswirkungen auf die Schifffahrt führen können;
 - Ergänzung um Checklisten zu den vorzulegenden Unterlagen;
 - Ergänzung um Mustertexte.
6. Der Vorschlag enthält eine inhaltliche Ergänzung, nämlich zu Bauwerken nur an einem Ufer des Rheins von km 166,64 bis km 170,00 und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) bzw. 989,20 (Lek). Damit wird im Abschnitt B.2, d. h. für technische Arbeiten, deren Auswirkungen auf die Schifffahrt nicht gering sind, ein grundsätzlich gleiches Vorgehen wie für Brückenbauwerken auf diesen Abschnitten vorgeschlagen.
7. Den Verfahren sind Muster von Checklisten beigefügt, die zwei Ziele erfüllen:
 - a) Unterstützung der Delegationen bei der Vorbereitung der Unterlagen zur Vorlage bei der ZKR,
 - b) Strukturierung der Berichte des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt für Beschlussfassungen gemäß den „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“.
8. Die „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ sind nicht für alle Abschnitte des Rheins gleich. Dies ist eine Folge der Unterschiede der mit den internationalen Vertragswerken der Zentralkommission übertragenen Aufgaben und Kompetenzen für die Instandhaltung und die Entwicklung der Infrastruktur der Wasserstraße Rhein. Eine Angleichung der Verfahren ist grundsätzlich wünschenswert, aufgrund der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen jedoch komplex. Daher ist vorgesehen, dass der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt zunächst eine Problemanalyse und grundsätzliche Lösungsvorschläge erarbeitet, bevor die Zentralkommission die Angleichung möglicherweise in das Arbeitsprogramm des Ausschusses aufnimmt.

Beschluss

Die Zentralkommission,

bezugnehmend auf die einschlägigen internationalen Vertragswerke und ihre vorgängigen Entscheidungen über Verfahren zur Behandlung von Baumaßnahmen am Rhein im Rahmen der Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt,

in dem Bestreben, ihre Entscheidungen möglichst transparent und nachvollziehbar zu machen sowie das Binnenschiffahrtsgewerbe wie auch andere Betroffene möglichst frühzeitig und umfassend über ihre Arbeiten zu informieren und an ihren Entscheidungsprozessen zu beteiligen,

beschließt die in dem beigefügten Dokument dargestellten Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt,

beauftragt ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt

- die Machbarkeit der Angleichung der Verfahren über alle Abschnitte des Rheins zu prüfen und ihr darüber im Herbst 2017 Bericht zu erstatten,
- ihr einen Vorschlag für eine moderne Umsetzung von Artikel 31 der Mannheimer Akte, wonach Strombefahrungen vorgenommen werden sollen, um die Beschaffenheit der Wasserstraße, die Wirkung der zu deren Verbesserung getroffenen Maßnahmen und die etwa eingetretenen neuen Schiffahrtshindernisse zu prüfen und worüber der Zentralkommission Bericht zu erstatten ist, zu unterbreiten.

Anlage



**Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und
Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

Stand: 8. Dezember 2016

Beschluss 2016-II-17

Inhalt

1. Zuordnung der Bauwerke	3
2. Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.....	4
3. Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Brücken über den Rhein	8
4. Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Querbauwerken über oder unter dem Rhein, andere als Brücken	10
5. Graphische Erläuterung zur Terminologie für Infrastruktur und Fahrzeuge.....	12
6. Muster von Beschlussentwürfen und Berichten	13

1. Zuordnung der Bauwerke

Zuordnung der Bauwerke zu den Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein und den Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Art des Bauwerks	Mindestanforderungen und Empfehlungen	Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen; Muster Beschlussentwurf / Bericht			Muster Checkliste
		CH / Basel	D-F Grenzstrecke	D-NL	
Rheinstrecke		CH / Basel	D-F Grenzstrecke	D-NL	
Rhein km		166,64 – 170,00	170,00 – 352,07	352,07 – 952,5 / 989,2	
Querbauwerke (beide Ufer)					
Brücken	2	A.2; D, E	A.1; A, B	A.2; D, E	A
Stauwerke	12	A.2	A.1	A.2	A
Freileitungen	3	(A.2)	(A.1)	(A.2)	(B)
Fähren	4	(A.2)	(A.1)	(A.2)	(B)
Seilbahnen	5	A.2	A.1	A.2	B
Kreuzungen unter Sohle	6	(A.2)	(A.1)	(A.2)	(B)
Bauwerke nur an einem Ufer					
Entnahme-/ Einleitungs- bauwerke	7	B.2	B.1; F, G	B.2	B
Anlege-/ Liegestellen	8	B.2	B.1; F, G	B.2	B
Längsdämme, Uferrinnen	10	B.2	B.1; F, G	B.2	B
Sonstige Bauwerke und Baumaßnahmen					
Ausbau- maßnahmen	1	C.2; K	C.1; J	C.2; K	B
Sonstige Bauwerke am/ im Rhein	9	Einzelfallregelung			B

Erläuterungen:

- In manchen Fällen erfordert ein Bauwerk nur dann eine Behandlung in der ZKR, wenn seine Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt nicht gering sind.
- Nur für einige Arten von Bauwerken liegen Musterbeschlussentwürfe vor.

2. Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

A. Querbauwerke (Brücken, Stauwerke, Seilbahnen sowie Leitungen über den Rhein oder unter dem Rheinbett)

A.1: Deutsch-französische Grenzstrecke, Rhein-km 170,00 bis 352,07

Form: Beschluss der ZKR mit einer Anlage, bestehend aus einem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt (IEN) und Plänen.

Inhalt des Beschlusses: ZKR stimmt dem Projekt kraft bestehender Vertragswerke zu, falls erforderlich unter bestimmten Bedingungen und Auflagen, die in der Anlage stehen.

Die Anlage des Beschlusses besteht aus dem technischen Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, in dem

- das Projekt beschrieben wird,
- die für die Schifffahrt wichtigen Dimensionen und Bauzustände festgehalten werden (vgl. „Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Brücken über den Rhein“ bzw. „Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Querbauwerken über oder unter dem Rhein, andere als Brücken“) und
- die notwendigen Bedingungen und Auflagen aufgenommen werden, sowie
- aus einem Lageplan und einem Querschnitt der Wasserstraße mit dem Bauwerk, aus denen Lage und Abmessungen des Bauwerkes in Bezug auf das Fahrwasser und die Fahrrinne zu erkennen sind.

Anwendung: Das Verfahren findet auf den Neubau von Brücken, Stauwerken und Seilbahnen Anwendung. Auf den Neubau von Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle findet es nur dann Anwendung, wenn die „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ (Beschluss 2012-I-13) **nicht** eingehalten werden. Auf Instandhaltung und über die Instandhaltung hinausgehende Arbeiten findet das Verfahren nur dann Anwendung, wenn während der Arbeiten oder nach deren Abschluss erhebliche negative Auswirkungen auf die Schifffahrt zu erwarten sind.

Die Einstellung des Betriebs von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten nimmt die ZKR lediglich zur Kenntnis.

Darüber hinaus soll der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt durch einen jährlichen Bericht (Tabellarische Darstellung der Art des Bauwerkes und Rhein-km), aus dem hervorgeht, welche Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle neu eingerichtet worden sind, informiert werden. Der Bericht wird vom Sekretariat erstellt auf Basis von jährlichen Mitteilungen der Delegationen.

A.2: Rhein von km 166,64 bis km 170,00 (Basel) und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) beziehungsweise 989,20 (Lek)

Form: Beschluss der ZKR mit einer Anlage, bestehend aus einem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und Plänen.

Inhalt des Beschlusses: ZKR stellt fest, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt bestehen, wenn die Bedingungen und Auflagen in dem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt eingehalten werden.

Die Anlage des Beschlusses besteht aus dem technischen Bericht, in dem

- das Projekt beschrieben wird,
- die für die Schifffahrt wichtigen Dimensionen und Bauzustände festgehalten werden (vgl. „Checkliste für Bau und Instandhaltung von Brücken über den Rhein“ bzw. „Checkliste für Bau und Instandhaltung von Querbauwerken über oder unter dem Rhein, andere als Brücken“),
- die notwendigen Bedingungen und Auflagen aufgenommen werden sowie
- aus einem Lageplan und einem Querschnitt der Wasserstraße mit dem Bauwerk, aus denen Lage und Abmessungen des Bauwerkes in Bezug auf das Fahrwasser und die Fahrrinne zu erkennen sind.

Anwendung: Das Verfahren findet auf den Neubau von Brücken, Stauwerken und Seilbahnen Anwendung. Auf Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle findet es nur dann Anwendung, wenn die „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ (Beschluss 2012-I-13) **nicht** eingehalten werden. Auf Instandhaltung und über die Instandhaltung hinausgehende Arbeiten findet das Verfahren nur dann Anwendung, wenn während der Arbeiten oder nach deren Abschluss erhebliche negative Auswirkungen auf die Schifffahrt zu erwarten sind.

Darüber hinaus soll der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt durch einem jährlichen Bericht (Tabellarische Darstellung der Art des Bauwerkes und Rhein-km) aus dem hervorgeht, welche Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle neu eingerichtet worden sind, informiert werden. Der Bericht wird vom Sekretariat erstellt auf Basis von jährlichen Mitteilungen der Delegationen.

A.3: Rhein außerhalb der Rheinstrecke von km 166,64 bis 952,20 (Waal) bzw. 989,2 (Lek)

Umfang: Große Bauwerke, wenn die allgemeinen Grundsätze der Mannheimer Akte (Freiheit der Schifffahrt) berührt werden.

Form: Beschluss der ZKR ohne Anlagen.

Inhalt des Beschlusses: ZKR nimmt die Pläne zur Kenntnis.

B. **Bauwerke nur auf einem Ufer** (Anlege- und Liegestellen, Entnahme- und Einleitungsbauwerke, Längsdämme und Uferrinnen sowie Hafeneinfahrten)

B.1: Deutsch-französische Grenzstrecke (Rhein-km 170,0 bis 352,07)

Form: Beschluss der ZKR mit einer Anlage, bestehend aus einem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und Plänen.

- a) Für technische Arbeiten, wenn die Auswirkungen auf die Schifffahrt nicht erheblich sind: Zustimmung durch den Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt (vgl. Beschluss 1990-II-46).

Inhalt des Beschlusses: ZKR nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung durch Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zur Kenntnis. Dem Beschluss wird folgende Anlage beigefügt: Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, in dem erforderlichenfalls Bedingungen und Auflagen aufgeführt sind, sowie Lageplan und Querschnitt, aus denen die Lage des Bauwerkes zum Fahrwasser und zur Fahrrinne ersichtlich ist.

Bei Lade- und Löschstellen, die nur über eine Schiffsbreite belegt werden sollen und wenn die Anlage und ihr Betrieb außerhalb der Fahrrinne liegen, wird ein Verfahren durchgeführt, das eine Mandatierung an die deutsche und französische Schifffahrtsverwaltung mit Unterrichtung der schweizerischen Delegation vorsieht. Wenn eine Einigung auf Verwaltungsebene erfolgt, dann wird der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt nur noch unterrichtet.

- b) Für technische Arbeiten, wenn erhebliche negative Auswirkungen auf die Schifffahrt zu erwarten sind.

Inhalt des Beschlusses: ZKR stimmt dem Projekt kraft bestehender Vertragswerke zu, falls erforderlich, unter bestimmten Auflagen in der Anlage.

Die Anlage besteht aus einem technischen Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt mit einem Lageplan und Querschnitt des Bauwerkes, aus dem seine Lage zum Fahrwasser und zur Fahrrinne ersichtlich ist.

B.2: Rhein von km 166,64 bis km 170,00 und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) bzw. 989,20 (Lek)

- a) Für technische Arbeiten, wenn die Auswirkungen auf die Schifffahrt nicht erheblich sind
Keine Behandlung in der ZKR, sondern bilateral, falls erforderlich.
- b) Für technische Arbeiten, wenn erhebliche negative Auswirkungen auf die Schifffahrt zu erwarten sind.

Form: Beschluss der ZKR mit einer Anlage, bestehend aus einem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und Plänen.

Inhalt des Beschlusses: ZKR stellt fest, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt bestehen, wenn die Bedingungen und Auflagen in dem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt eingehalten werden.

Die Anlage des Beschlusses besteht aus dem technischen Bericht, in dem

- das Projekt beschrieben wird und
- die für die Schifffahrt wichtigen Dimensionen und Bauzustände festgehalten werden und
- die notwendigen Bedingungen und Auflagen aufgenommen werden
- sowie aus einem Lageplan und einem Querschnitt der Wasserstraße mit dem Bauwerk, aus denen Lage und Abmessungen des Bauwerkes in Bezug auf das Fahrwasser und die Fahrrinne zu erkennen sind.

C. Ausbaumaßnahmen, die die Wasserstände oder Schifffahrtsverhältnisse im Strom beeinflussen

C.1: Rhein-km 170,00 bis 352,07 (deutsch-französische Grenzstrecke)

Umfang: Stromregulierungen, Vertiefungen, Stauregulierungen.

Form: Beschluss der ZKR mit Anlagen.

Inhalt des Beschlusses:

ZKR stimmt dem Projekt kraft den bestehenden Vertragswerken zu, mit einem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt als Anhang, in dem die wesentlichsten Merkmale beschrieben werden und die Auswirkungen auf die Schifffahrt angegeben werden und, falls erforderlich unter bestimmten Auflagen sowie mit Lageplänen und Querschnitten, welche die wesentlichsten Merkmale und die Lage der Bauteile beschreiben. Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt wird beauftragt, den Ablauf der Bauarbeiten zu verfolgen.

Bei großen Baumaßnahmen (Stauregelungen) wird zusätzlich die Zustimmung des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zu einzelnen Bauabschnitten oder Einzelobjekten eingeholt. Die Zustimmung wird der ZKR wie folgt zur Kenntnis gegeben:

ZKR nimmt Kenntnis von dem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt über einzelne Bauabschnitte oder Einzelobjekte mit einem Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt als Anhang, in dem die wesentlichsten Merkmale beschrieben werden und der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt dem Einzelprojekt zustimmt sowie mit Lageplänen und Querschnitten der Einzelobjekte, die die wesentlichsten Merkmale, die für die Schifffahrt von Bedeutung sind, beschreiben.

Jährlicher Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein

C.2: Rhein von km 166,64 bis km 170,00 und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) bzw. 989,20 (Lek)

Umfang: Stromregulierungen, Vertiefungen, Stauregulierungen.

Form: Beschluss der ZKR.

Inhalt des Beschlusses:

ZKR stellt fest, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt bestehen und beauftragt den Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, den Fortgang der Maßnahme jährlich zu verfolgen.

Jährlicher Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein.

3. Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Brücken¹ über den Rhein

1. Art der Brücke
2. nächster Ort/Stadt
3. Rhein-km
4. Art der Baumaßnahme

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)
6. Fahrrinnenbreite (außerhalb des Bauwerksbereichs)
7. Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser
8. Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne
9. Anzahl der für die Schifffahrt freigegebenen Durchfahrtsöffnungen
10. Breite des Brückenüberbaues
11. Abstand zur nächsten Brücke (Oberstrom und Unterstrom)

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

12. Form des Überbaus (gerade/gebogen)
13. Niedrigster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)
14. Höchster Punkt des Überbaues in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)
15. HSW (m, Höhenbezugssystem)
16. Durchfahrtsbreite bei [HSW]
17. Durchfahrtsbreite bei [HSW] mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

18. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut
19. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden
20. Geplante Konstruktionsform der Brücke
21. Geplantes Konstruktionsmaterial

D. Angaben zum Bauablauf

22. Art der Brückenmontage (sofern bereits bekannt)
23. Ausführungszeitraum
24. Einschränkung des Lichtraumprofils und Dauer der Einschränkung
25. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

26. Lageplan mit Bauwerk
27. Querprofil der Wasserstraße mit Bauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss)

¹ Siehe hierzu auch: Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Beschluss 2012-I-13)

Begriffsbestimmungen

<u>Fahrwasser:</u>	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt wird.
<u>Fahrrinne:</u>	Teil der Wasserstraße, in dem für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung angestrebt wird.
<u>Anzahl der Pfeiler:</u>	In der Fahrrinne: Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne Im Fahrwasser: Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser inklusive Fahrrinne
<u>Durchfahrtsbreite:</u>	Durch Einbauten oder Schifffahrtszeichen begrenzte Breite einer Durchfahrtsöffnung.
<u>Durchfahrtshöhe:</u>	Senkrechter Abstand zwischen dem relevanten Bemessungswasserstand und dem tiefsten Punkt eines Überbaues innerhalb der Durchfahrtsbreite eines Objekts.
<u>Normalbreite:</u>	Distanz zwischen den beiden, entlang dem linken und rechten Ufer verlaufenden, Normallinien. Sie entspricht in etwa der Fahrwasserbreite.
<u>Normallinie:</u>	Eine gedachte Linie, die die Bühnenköpfe entlang eines Gewässers miteinander verbindet.
<u>Überdeckung:</u>	Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Gewässersohle und dem höchsten Punkt eines Querbauwerks unter der Gewässersohle.
<u>Höhenbezugssystem:</u>	Geodätisches Bezugssystem zur Beschreibung der Lage von Punkten des dreidimensionalen Raumes, bezogen auf eine zweidimensionale Höhenbezugsfläche. (Für Deutschland z.B. DHHN92 bzw. Höhenstatus 160, für Frankreich z.B. IGN69, für die Niederlande z.B. NAP, für die Schweiz z.B. LHN95)
<u>Sohlprofil:</u>	Vermessung der topographischen Gestalt des Gewässerbettes mittels Echolot.
<u>Uferanschluss:</u>	Geotopografische Darstellung des Bereiches zwischen der Uferlinie (Linie des Mittelwasserstands) und der Böschungsoberkannte eines Gewässers. (Die Darstellung kann linienförmig oder flächenförmig sein und auch einen erweiterten Gewässerrandbereich, über die Böschungsoberkannte hinaus, umfassen).

4. Checkliste für Neubau und Instandhaltung von Querbauwerken¹ über oder unter dem Rhein, andere als Brücken

1. Art des Bauwerks
2. nächster Ort/Stadt
3. Rhein-km
4. Art der Baumaßnahme

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite
6. Fahrrinnenbreite
7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika des Querbauwerks
8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser
9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

10. Form des Querbauwerks über der Fahrrinne (gerade/gebogen)
11. Niedrigster Punkt des Querbauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)
12. Höchster Punkt des Querbauwerks in der Fahrrinne (m, Höhenbezugssystem)
13. HSW (m, Höhenbezugssystem)
14. Durchfahrtshöhe bei [HSW]
15. Durchfahrtsbreite bei [HSW] mit einer Höhe von (9,10 m / 7,00 m)
16. Überdeckung von Kabeln, Rohrleitungen oder Bauwerken in der Gewässersohle

C. Berücksichtigung der Radarschifffahrt

17. Begutachtung durch Sachverständige/Behörde/Institut
18. Getroffene Maßnahmen, um Störungen durch Scheinziele zu vermeiden
19. Geplante Konstruktionsform des Bauwerks
20. Geplantes Konstruktionsmaterial

D. Angaben zum Bauablauf

21. Beschreibung des Bauablaufs
22. Ausführungszeitraum
23. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung
24. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

E. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

25. Lageplan mit Querbauwerk
26. Querprofil der Wasserstraße mit Querbauwerk (mit Sohlprofil und Uferanschluss)

¹ Siehe hierzu auch: Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein (Beschluss 2012-I-13)

Begriffsbestimmungen

<u>Fahrwasser:</u>	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt wird.
<u>Fahrrinne:</u>	Teil der Wasserstraße, in dem für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Erhaltung angestrebt wird.
<u>Anzahl der Pfeiler:</u>	In der Fahrrinne: Anzahl der Pfeiler in der Fahrrinne Im Fahrwasser: Anzahl der Pfeiler im Fahrwasser inklusive Fahrrinne
<u>Durchfahrtsbreite:</u>	Durch Einbauten oder Schifffahrtszeichen begrenzte Breite einer Schifffahrtsöffnung.
<u>Durchfahrtshöhe:</u>	Senkrechter Abstand zwischen dem relevanten Bemessungswasserstand und dem tiefsten Punkt eines Überbaues innerhalb der Durchfahrtsbreite eines Objekts.
<u>Normalbreite:</u>	Distanz zwischen den beiden, entlang dem linken und rechten Ufer verlaufenden, Normallinien. Sie entspricht in etwa der Fahrwasserbreite.
<u>Normallinie:</u>	Eine gedachte Linie, die die Bühnenköpfe entlang eines Gewässers miteinander verbindet.
<u>Überdeckung:</u>	Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Gewässersohle und dem höchsten Punkt eines Querbauwerks unter der Gewässersohle.
<u>Höhenbezugssystem:</u>	Geodätisches Bezugssystem zur Beschreibung der Lage von Punkten des dreidimensionalen Raumes, bezogen auf eine zweidimensionale Höhenbezugsfläche. (Für Deutschland z.B. DHHN92 bzw. Höhenstatus 160, für Frankreich z.B. IGN69, für die Niederlande z.B. NAP, für die Schweiz z.B. LHN95)
<u>Sohlprofil:</u>	Vermessung der topographischen Gestalt des Gewässerbettes mittels Echolot.
<u>Uferanschluss:</u>	Geotopografische Darstellung des Bereiches zwischen der Uferlinie (Linie des Mittelwasserstands) und der Böschungsoberkannte eines Gewässers. (Die Darstellung kann linienförmig oder flächenförmig sein und auch einen erweiterten Gewässerrandbereich, über die Böschungsoberkannte hinaus, umfassen).

6. Muster von Beschlussentwürfen und Berichten

- A) Beschluss über die Zustimmung der ZKR zum Neubau einer Brücke (Verfahren A.1)
- B) Beschluss über die Zustimmung der ZKR zur Instandhaltung einer Brücke (Verfahren A.1)
- C) Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von der Einstellung des Betriebs von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten (Beschluss 2013-II-22)
- D) Beschluss über die Feststellung der ZKR, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt zum Neubau einer Brücke bestehen (Verfahren A.2)
- E) Beschluss über die Feststellung der ZKR, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt zur Instandhaltung einer Brücke bestehen (Verfahren A.2)
- F) Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR der Zustimmung ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt des Neubaus zu einem Bauwerk an einem Ufer (Verfahren B.1)
- G) Beschluss über die Zustimmung der ZKR zur Instandhaltung einer Brücke (Verfahren B.1)
- H) Jährlicher Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (Beschluss 2014-I-18)
- I) Beschluss über die Zustimmung der ZKR zu Stromregulierungen, Vertiefungen, Stauregulierungen (Verfahren C.1)
- J) Beschluss über die Feststellung der ZKR, dass die Stromregulierungen, Vertiefungen, Stauregulierungen seitens der Schifffahrt keine Einwände hervorrufen (Verfahren C.2)
- K) Jährlicher Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt über Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle

Muster A: Beschluss über die Zustimmung der ZKR zum Neubau einer Brücke (Verfahren A.1)

Die Zentralkommission

stimmt kraft bestehender Vertragswerke dem Neubau einer Straßen/Eisenbahn-Brücke bei ... Rhein-km ... unter den im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu.

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

Muster B: Beschluss über die Zustimmung der ZKR zur Instandhaltung einer Brücke (Verfahren A.1)

Die Zentralkommission

stimmt kraft bestehender Vertragswerke der Instandhaltung der Brücke bei ... Rhein-km ... unter den im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu.

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

Muster C: Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von der Einstellung des Betriebs von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten (Beschluss 2013-II-22)

Die Zentralkommission

nimmt Kenntnis von der Einstellung des Betriebs von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt wird diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Muster D: Beschluss über die Feststellung der ZKR, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt zum Neubau einer Brücke bestehen (Verfahren A.2)

Die Zentralkommission

stellt fest, dass der Neubau einer Straßen/Eisenbahn-Brücke bei ... Rhein-km ... keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

Muster E: Beschluss über die Feststellung der ZKR, dass keine Einwände seitens der Schifffahrt zur Instandhaltung einer Brücke bestehen (Verfahren A.2)

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Instandhaltung der Brücke bei ... Rhein-km ... keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

Muster F: Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR der Zustimmung ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt des Neubaus zu einem Bauwerk an einem Ufer (Verfahren B.1)

Die Zentralkommission

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

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

Muster G: Beschluss über die Zustimmung der ZKR zur Instandhaltung einer Brücke (Verfahren B.1)

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zur Instandhaltung der/des ... rechtes/linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Muster H: Jährlicher Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (Beschluss 2014-I-18)

Die Zentralkommission

nimmt Kenntnis vom Programm (Jahr) der geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein.

Der Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt wird diesem Beschluss als Anlage beigefügt.

Muster I: Beschluss über die Zustimmung der ZKR zu Stromregulierungen, Vertiefungen, Stauregulierungen (Verfahren C.1)

1. Die Zentralkommission

stimmt dem Projekt ... kraft bestehender Vertragswerke unter den im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen zu,

beauftragt ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, den Ablauf der Bauarbeiten zu verfolgen und einzelnen Bauabschnitten oder Einzelobjekten zuzustimmen.

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

2. Die Zentralkommission

nimmt Kenntnis von der Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung durch Beschluss 1990-II-46 und Beschluss 20xx-yy-zz ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zu dem Einzelbauabschnitt/Einzelobjekt

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

Muster J: Beschluss über die Feststellung der ZKR, dass die Stromregulierungen, Vertiefungen, Stauregulierungen seitens der Schifffahrt keine Einwände hervorrufen (Verfahren C.2)

1. Die Zentralkommission

stellt fest, dass das Bauprojekt ... seitens der Schifffahrt keine Einwände hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden,

beauftragt ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, den Ablauf der Bauarbeiten zu verfolgen und über die einzelnen Bauabschnitten oder Einzelobjekte zu entscheiden.

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

2. Die Zentralkommission

nimmt davon Kenntnis, dass ihr Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt festgestellt hat, dass der einzelne Bauabschnitt/das Einzelobjekt ... seitens der Schifffahrt keine Einwände hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden,

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

Muster K: Jährlicher Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt über Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle

Jährlicher Bericht über Freileitungen und Kreuzungen unter der Flusssohle

A.1: Rhein von km 170,00 bis 352,07 (deutsch-französische Grenzstrecke)

Nr.	Bauwerk	Rhein-km	Ortslage	Überdeckung / Minstdurchfahrts höhe (..., m)	Bemerkung	Zustimmung ZKR-IEN
1						
2						

A.2: Rhein von km 166,64 bis 170,00 (Basel) und von km 352,07 bis 952,50 (Waal) beziehungsweise 989,20 (Lek)

Nr.	Bauwerk	Rhein-km	Ortslage	Überdeckung / Minstdurchfahrts höhe (..., m)	Bemerkung
1					
2					

PROTOKOLL 18

Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 19

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 19

1. Polizeiverordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

POLIZEIVERORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. §§ 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 und Anlage 3 2. 10.01 Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22	I	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
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	-
2014-II-14	Änderung der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis und § 1.07 Nr. 4) Klarstellung der Vorschriften zur Stabilität der Fahrzeuge, die Container befördern.	I	1.12.2015	29.7.2015	1.2.2016	4.11.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art	I	1.12.2015	24.9.2015 1.7.2016	1.2.2016	1.12.2015	17.6.2015
2015-I-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Anker und Benutzung von Ankerpfählen (§ 7.03)	I	1.12.2016	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 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge und endgültige Streichung der §§ 11.03 bis 11.05	I	1.12.2016	1.12.2016			19.6.2015
2015-I-16	Änderung der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art - § 4.07 – Inland AIS und Inland ECDIS, § 12.01 – Meldepflicht und Anlage 12 – Verzeichnisse der Fahrzeug- und Verbandsarten	I	1.12.2015	24.9.2015	1.2.2016	1.12.2015	17.6.2015

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2015-II-15	Änderungen der RheinSchPV durch Anordnungen vorübergehender Art - Änderungen der Vorschriften für Fahrzeuge, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen §§ 1.10 und 7.08 Nr. 2 § 7.08 Nr. 5 und 6	I	1.12.2016 1.2.2016	6.1.2016		24.9.2016	11.12.2015
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		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			25.1.2016

2. Untersuchungsordnung: Inkraftsetzung und Wiederinkraftsetzung

UNTERSUCHUNGSORDNUNG

Inkraftsetzung von Vorschriften und vorübergehenden Vorschriften
Wiederinkraftsetzung von vorübergehenden Vorschriften

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) 1995	I	1.1.1995	19.12.1994	21.3.2016	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. § 23.11 RheinSchUO – Mindestbesatzung	I	1.1.1996	15.5.1996	21.3.2016	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. § 23.14 RheinSchUO – Mindestbesatzung übrigen Fahrzeuge	I	1.1.1996	15.5.1996	21.3.2016	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Änderung der Übergangs- und Schlussbestimmungen	I	1.1.1998	15.12.1997	21.3.2016	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Änderung der RheinSchUO infolge der Revision der RheinPatVO	I	1.1.1998	15.12.1997	21.3.2016	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. § 10.03 Nr. 5 Buchstabe b – Ansaugung der Verbrennungsluft von Antriebsmaschinen	I	1.10.1997	31.7.1997	21.3.2016	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. § 9.17, 24.02 und 24.03 – Kontrolle der Signalleuchten	I	1.10.1997	31.7.1997	21.3.2016	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Kapitel 20 – Sonderbestimmungen für Seeschiffe – Änderung Kap. 24 daraus folgend	I	1.10.1997	31.7.1997	21.3.2016	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Schifferdienstbuch – Anlage F	I	1.1.1998	15.12.1997	21.3.2016	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Revision der RheinSchUO	I	1.1.1999	19.8.1998	21.3.2016	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
1998-I-15	1. § 6.30 Nr. 7; § 9.05; § 9.09 Nr. 4 und § 12.01 Nr. 1 – Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein 2. § 9.07 Nr. 2 und § 11.01 – Höchstlänge von Fahrzeugen auf dem Rhein	W	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		I	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. § 10.01 Nr. 4 – Ausrüstung mit Heckankern 2. § 23.05 zweiter Satz – Typgeprüfte Fahrtenschreiber	W	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		W	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Übergangsbestimmung zu § 15.07 Nr. 2 Buchstabe a – Lichte Breite von Türen von Fahrgastkabinen	I	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Übergangsbestimmungen zu § 16.01 – Zum Schieben geeignete Fahrzeuge	I	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	§ 3.04 – Gemeinsame Wandung zwischen Fahrgasträumen und Brennstofftanks	I	1.10.1998	6.8.1998	21.3.2016	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	§ 8.05 Nr. 6, 9 – 13 – Sicherungen gegen den Austritt von Brennstoff beim Bunkern und § 24.02 Nr. 2	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	§ 24.02 Nr. 2 – zu § 15.08 Nr. 4 – Übergangsbestimmungen für Einzelrettungsmittel an Bord von Fahrgastschiffen	W	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	§ 11.01 – Sicherheit im Fahrgastbereich (betrifft nicht die franz. Fassung)	I	1.4.1999	17.2.1999	21.3.2016	--	14.4.1999	3.12.1998
1999-II-14	§§ 3.02, 3.03 und 24.02 – Vorübergehende Anordnungen der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.10.1999	19.10.1999	21.3.2016	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-II-15	§ 23.04 Nr. 2 – Möglichkeit der Anerkennung von Dienstbüchern	I	1.10.1999	19.10.1999	21.3.2016	23.6.1999	16.7.1999	1.6.1999
1999-III-16	§§ 15.02, 20.01 und 24.02 – Vorübergehende Änd. der RheinSchUO nach § 1.06	I	1.4.2000	11.2.2000	21.3.2016	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
1999-III-20	Kap. 22a RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet	I	1.4.2000	16.2.2000	21.3.2016	5.4.2000	17.2.2000	22.11.1999
2000-I-18	1. §§ 2.12, 9.11, 10.03, 14.04, 15.07, Anlage I RheinSchUO 2. § 15.09 RheinSchUO, nur niederländische Fassung	I	1.10.2000	9.11.2000	21.3.2016	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
		I	1.10.2000	--	21.3.2016	--	--	--
2000-I-19	Kap. 8a u. Anlage J RheinSchUO Emission von gasförmigen Schadstoffen u. luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	21.12.2001	21.3.2016	31.3.2003	12.4.2001	7.7.2000
2000-I-24	§ 24.05 Nr. 1 – Verwendung des neuen Schifferdienstbuches	I	1.4.2001	20.12.2000	21.3.2016	6.2.2001	12.4.2001	7.7.2000
2000-III-20	§ 7.02, 8.06, 10.05, 12.05, 24.01, 24.02, 24.06 u. Anlage B – vorübergehende Änderungen	I	1.4.2001	19.2.2001	21.3.2016	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2000-III-21	§ 5.02, 5.06 – Schnelle Schiffe – vorübergehenden Anordnungen	I	1.10.2001	19.2.2001	21.3.2016	31.1.2001	12.3.2001	23.1.2001
2001-I-17	1. § 3.04 Nr. 2 u. 3 – Gemeinsame Wandungen 2. § 24.02 (zu § 15.07 Nr. 2a, 2. Satz – Lichte breite 3. § 24.02 Nr. 2 (zu § 16.01 Nr. 2) – Spezialwinden	W	1.10.2001	30.1.2001	21.3.2016	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. § 22a.05 – Anordnungen vorübergehender Art – Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel 2. § 24.06 Nr. 2 zu § 22a.05 Nr. 2	I	1.10.2001	30.8.2001	21.3.2016	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-19	§ 21.02 – Anordnungen vorübergehender Art Anwendung des Teils II auf Sportfahrzeuge	I	1.10.2001	30.7.2001	21.3.2016	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	§ 24.04 Nr. 1 – Freibordberechnung für vor dem 1.4.1976 zugelassene Fahrzeuge	I	1.7.2002	18.3.2002	21.3.2016	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Anpassung der Besatzungsvorschriften des Kapitels 23	I	1.7.2002	18.3.2002	21.3.2016	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art	W	1.4.2002	1.3.2002	21.3.2016	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Anordnungen vorübergehender Art – Fahrgastschiffe mit einer Länge von mehr als 110 m auf der Strecke Mannheim – Basel	I	1.1.2002	7.12.2001	21.3.2016	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Änd. RheinSchUO durch Anordnungen vorübergeh. Art	I	1.4.2002	1.3.2002	21.3.2016	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln von Dieselmotoren	I	1.1.2002	7.12.2001	21.3.2016	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2002-I-30	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art - § 3.03	W	1.10.2002	31.7.2002	21.3.2016	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.02; 7.02; 8a.03; 10.02; 10.05; 11.02; 11.13; 23.09; 24.02; 24.04; 24.06; Anlagen D und J §§ 10.05; 23.09, Nr.1; 24.02, Nr. 2 und 24.06, Nr. 5	I	1.10.2002	31.7.2002	21.3.2016	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		I	1.10.2003					
2002-I-32	Übergangsbestimmungen zum Kapitel 23 – Besatzungen	I	1.7.2002	15.6.2002	21.3.2016	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Definitive Änderung der RheinSchUO	I	1.10.2003	6.5.2003	21.3.2016	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Änderung der RheinSchUO infolge der Einführung des Standards Inland ECDIS - § 1.01 und 7.06	I	1.4.2003	6.5.2003	21.3.2016	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2002-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.02 Nr. 3 Leckrechnung (nur NL) 2. § 20.01 Nr. 5 d – Seeschiffe und §§ 22a.01, 22a.02, 22a.03, 22a.04 Nr. 1 bis 4 und Nr. 6, 7 und 9 22a.06 – Fahrzeuge über 110 m	W	1.4.2003	14.2.2003	21.3.2016	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.07, 3.04 Nr. 3, 8.02 Nr. 4, 10.02 Nr. 2, 15.10 Nr. 10, 21.02 Nr. 1 und 2, 22a.04 Nr. 5 und 8, 22a.05 Nr. 2, 23.07 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.06 und Anlage D	I	1.4.2003	14.2.2003	21.3.2016	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Definitive Änderungen der RheinSchUO - §§ 1.06, 1.07, 15.02 und 23.07	I	1.1.2004	19.12.2003	21.3.2016	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Schnelle Schiffe auf dem Rhein – Ergänzung der UO durch ein Kap. 22b	I	1.4.2003	14.2.2003	21.3.2016	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 15.07 Nr. 6 – Symbol „Zutritt für Unbefugte“ 2. § 15.09 Nr. 7 (nur NL) u. Nr. 9	W	1.10.2003	4.11.2003	21.3.2016	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 und 24.06	I	1.10.2003	4.11.2003	21.3.2016	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 3 Steuerhaus, freies Blickfeld 2. Anlage B Nr. 36 – Eintragung der Absperrorgane 3. § 24.01 Nr. 3 – Anwendung von Übergangsbestimmungen 4. § 24.02 Nr. 2 – Übergangsbestimmungen zu § 10.05 Nr. 1 5. § 24.06 – Abweichungen für Fahrzeuge, die nicht unter § 24.01 fallen	I	1.4.2004	29.1.2004	21.3.2016	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-25	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 und 24.07	I	1.4.2004	29.1.2004	21.3.2016	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
		I	1.10.2004					
2003-II-26	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Neufassung des Kapitels 24	I	1.10.2004	16.8.2004	21.3.2016	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-27	Einführung von Grenzwerten einer Stufe II durch die Änderung des § 8a.02 Nr. 2 sowie der entsprechenden Übergangsbestimmungen des § 24.02 Nr. 2 und des § 24.06 Nr. 5 der RheinSchUO	I	1.7.2007	16.8.2004	21.3.2016	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 1.01 Nr. 83 2. § 5.02 Nr. 1 3. § 5.06 Überschrift 4. § 5.06 Nr. 3 5. § 22a.05 – Zusätzl. Anforder. 6. § 22a.05 Buchst. a Nr. 1 7. § 22a.05 Nr. 2 (nur FR-Text) 8. § 22a.05 Nr. 3	W	1.10.2004	26.8.2004	21.3.2016	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Anordnungen vorübergehender Art - §§ 24.02 und 24.03	I	1.10.2004	15.9.2004	21.3.2016	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03, 10.03a und 10.03b	W	1.4.2005	1.3.2005	21.3.2016	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Anordnungen vorübergehender Art 1. § 22a.05 2. §§ 22b.03, 24.06 und zu Anl. J Teil IV	I	1.4.2005	3.3.2005	21.3.2016	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
			1.4.2005	3.3.2005	21.3.2016	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sicherheit der Fahrgastschifffahrt 1. § 1.01 2. § 3.02 3. § 9.02 4. § 9.18 5. § 10.02 Nr. 2 f) 6. §§ 10.03 bis 10.05 7. Kapitel 15 8. § 17.07 Nr. 4.3 9. § 22b.03 10. § 24.02 Nr. 2 – zu Kap.15 11. § 24.03 12. § 24.04 Nr. 3 13. § 24.06 14. Anlage I	I	1.1.2006	19.9.2005	21.3.2016	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art 1. § 7.02 Nr. 2 – 2. § 11.02 Nr. 5 3. § 22a.05 Nr. 1a Absatz 1 (nur franz. Text)	W	1.10.2005	24.11.2005	21.3.2016	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Anordnungen vorübergehender Art – 1. §§ 10.03a Nr. 1 u. 10, 10.03b Nr. 1, 4, 5 u. 13, § 10.03c 2. 24.06 Nr. 5	I	1.1.2006	7.11.2005	21.3.2016	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
			1.10.2005	24.11.2005	21.3.2016	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 1. § 21.02 Nr. 2 Buchstabe d 2. § 1.01 Nr. 20a 3. § 8.02 Nr. 4 4. § 10.02 Nr. 2 Buchstabe a 5. § 22a.01 bis 22a.04 (ohne Nr. 5 u. 8) und § 22a.06 6. § 22a.04 Nr. 5 u. 8 7. § 22b.01 bis 22b.12 8. Anlage D Muster 1 und 2	W	1.1.2006	12.1.2006	21.3.2016	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	21.3.2016	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Anordnungen vorübergehender Art §§ 8a.01, 8a.03, 8a.07, 8a.11, Anlage A, Anlage J, Teil I, II u. VIII	I	1.4.2006	12.1.2006	21.3.2016	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Anordnungen vorübergehender Art §§ 10.03a Nr. 8, 10.03b Nr. 9, 15.03 Nr. 1 bis 4, 9 bis 11, 15.06 Nr. 3, 8 und 14, 15.09 Nr. 4, 15.10 Nr. 6, 15.11 Überschrift, Nr. 1, 2, 14 und 15, 15.12 Überschrift, Nr. 6 und 10, 15.15 Nr. 1, 5 und 10, 21.02 Nr. 1, 24.02 Nr. 2, 24.03 Nr. 1, 24.06 Nr. 5	I	zwischen 1.1.2006 u. 30.9.2007	12.1.2006	21.3.2016	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 §§ 3.04, 7.03, 7.04, 8a.02, 9.03, 9.15, 9.20 und 23.09	W	1.10.2006	15.8.2006	21.3.2016	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 -§ 23.03 Nr. 1 und § 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h	W	1.4.2007	28.2.2007	21.3.2016	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 23.03 Nr. 1 und 23.09 Nr. 1.1 Buchstabe g und h)	I	1.1.2009	10.7.2007	21.3.2016	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.02 Nr. 2, 7.02 Nr. 3, 8.03 Nr. 4 und 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5 und Anlage B Nr. 36)	W	1.4.2007	28.2.2007	21.3.2016	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 bis 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22a.05, 22b.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlage B	W	1.4.2007	28.2.2007	21.3.2016	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Einführung der einheitlichen europäischen Schiffsnummer – Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 §§ 2.17, 2.18, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	W	1.4.2007	28.2.2007	21.3.2016	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Definitive Änderungen der - §§ 1.01 Nr. 20a, Nr. 83, 1.02 Nr. 2, 3.04 Nr. 3, 5.02 Nr. 1, 5.06 Überschrift und Nr. 3, 10.02 Nr. 2a, 10.03a Überschrift, Nr. 1 und 10, 10.03b, Überschrift, Nr. 1, 4, 5 und 13, 10.03c, 11.02 Nr. 5, 11.05 Nr. 5, 11.07 Nr. 5, 21.02 Nr. 2d, 22b.01 bis 22b.12, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlagen A, B, D, J, Teil I)	W	1.10.2007	10.7.2007	21.3.2016	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2007	18.7.2007	21.3.2016	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 10.05, 15.09 und 24.04)	I	1.10.2007	18.7.2007	21.3.2016	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Anerkennung nichtrheinischer Zeugnisse auf dem Rhein – Änderung der RheinSchUO (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	I	1.9.2008	1.1.2009	21.3.2016	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisierung der Schiffsverfolgung und Aufspürung in der Binnenschifffahrt – Typgenehmigung, Einbau und Betrieb von Inland AIS Geräten auf Binnenschiffen	I	1.4.2008	15.2.2008	21.3.2016	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 2.01, 14.13, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen G, K, F)	I	1.4.2008	15.2.2008	21.3.2016	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Änderung der RheinSchUO (§ 8a.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	I	1.10.2008	15.2.2008	21.3.2016	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06)	I	1.4.2008	15.2.2008	21.3.2016	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Änderung der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§ 10.01, Anlage B)	I	1.4.2008	15.2.2008	21.3.2016	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 10.03a, 10.03b, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 und 24.06)	I	1.10.2008	12.9.2008	21.3.2016	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8a.01, 8a.02, 8a.03, 8a.07, 8a.11, 10.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22b.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, Anlagen B und I)	I	1.4.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	21.3.2016	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten – Änderung der RheinSchUO, Aufhebung der Vorschriften über die Farbe und Lichtstärke der Bordlichter sowie die Zulassung von Signalleuchten in der Rheinschifffahrt	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	21.3.2016	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Änderung der RheinSchUO im Hinblick auf die Mindestanforderungen und Prüfbedingungen für Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger in der Rheinschifffahrt sowie deren Einbau zur Anpassung an europäische Richtlinien zur elektromagnetischen Verträglichkeit sowie einschlägige europäische und weltweite Normen und zur Neuordnung der Regelwerke der Zentralkommission	I	1.12.2009	6.12.2008 20.12.2012 ¹	21.3.2016	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchUO (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, Anlagen A, B, C, D, E, H, L, P)	I	1.12.2009	6.12.2008	21.3.2016	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Änderungen der RheinSchUO zum Ersatz des Begriffes Richtlinie durch den Begriff Dienstanweisung (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.07, 2.12, Anlage J)	I	1.12.2009	6.12.2008	21.3.2016	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2009	6.12.2008	21.3.2016	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung
¹ Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Klarstellungen zu früheren Beschlüssen und definitive Änderungen der RheinSchUO (§§ 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 und Anlage D)	I	1.10.2009	20.12.2012	21.3.2016	25.8.2010	1.12.2009	9.2.2009 ^{1**)}
2009-II-19	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 (§§ 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, Anlagen E, F und K)	I	1.4.2010	6.12.2009	21.3.2016	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 RheinSchUO (§§ 22a.01 bis 22a.06)	I	1.10.2010	22.7.2010	21.3.2016	24.05.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Anlagen F, G, K und N)	I	1.4.2011	1	21.3.2016	18.11.2011	1.7.2009	19.1.2011
2010-II-27	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Bordkläranlagen (Kapitel 14a)	I	1.12.2011	14.10.2011	21.3.2016	5.3.2012	1.12.2011	19.1.2011
2010-II-28	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Sonderbestimmungen für Fahrzeuge, deren Länge 110 m überschreitet (Kapitel 22a)	I	1.12.2011	1.1.2009 20.12.2012 ²	21.3.2016	5.12.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-29	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Prüfungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, Anlage B)	I	1.12.2011	20.12.2012	21.3.2016	25.11.2011	1.7.2009	20.1.2011
2010-II-30	Definitive Änderungen der RheinSchUO aufgrund praktischer Erfahrungen und zur Klarstellung bestimmter Anforderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, Anlage G)	I	1.12.2011	20.12.2012	21.3.2016	27.1.2012	1.7.2009	20.1.2011
2011-I-13	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§ 7.02 Nr. 2)	I	1.10.2011	1.1.2009	21.3.2016	7.3.2012	1.7.2009	15.6.2011

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

***) Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

1) Durch die Einführung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein zum 1.7.2011 wird der Beschluss nicht mehr umgesetzt.

2) Ergänzungen / Präzisierungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Anforderungen an Inland AIS Geräte und Vorschriften betreffend den Einbau und die Funktionsprüfung von Inland AIS Geräten (Anlage N, Teil I)	I	1.12.2011	14.10.2011	21.3.2016	4.4.2012	1.12.2011	15.6.2011
2012-II-16	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 Nr. 1, 9.20 Nr. 2 a und f (§§ 7.02 Nr. 3, 8.02 Nr. 5, 9.15 Nr. 9 und 10, 24.02 Nr. 2)	W	1.10.2012	6.12.2008	21.3.2016	27.1.2015	1.7.2009 ¹	14.2.2013
		W	1.4.2013					
2013-I-15	Änderungen der RheinSchUO durch Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.06 – Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Inkrafttretens der Edition 2.0 des Inland AIS Test Standards (§§ 7.06 Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5, Anlage N, Teil I und Teil III)	I	1.12.2013	1.12.2013	21.3.2016	21.10.2014	22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Änderung der RheinSchUO hinsichtlich der Anforderungen an Inland AIS Geräte (§§ 1.01, Überschrift von Nr. 88a, Nr. 88a, 7.06 Überschrift und Nr. 3, 24.02 Nr. 2, 24.06 Nr. 5 Anlage N) (Beschlüsse 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	W	1.4.2014	1.1.2009 ¹ 1.1.2013 ¹	21.3.2016	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		I	1.12.2014	1.12.2013 ¹ 12.11./ 1.12.2014 ²	21.3.2016	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2013-II-20	Änderung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Einführung einer zentralen Schiffsdatenbank (§ 2.18 Nr. 6)	I	1.12.2014		21.3.2016	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 Rheinschiffsuntersuchungsordnung (§§ 7.02, 11.02, 11.04, Kapitel 14a, §§ 15.14, 24.02, 24.06, Anlagen, I, Q, R und S)	W	1.10.2014 1.12.2014	1.1.2009 ¹ 5.6.2014 ¹ 26.9.2014	21.3.2016	31.8.2015	1.7.2009 30.11.2011 22.11.2013	9.7.2014
2014-I-15	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art hinsichtlich der Übergangsbestimmungen zu § 7.02 Nummer 5 (§ 24.02 Nr. 2)	I	1.12.2014	1.12.2014	21.3.2016	31.8.2015	1.12.2014	9.7.2014
2014-I-16	Änderung der Untersuchungsordnung durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 24.02 Nr. 2 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 zu § 3.04 Nr. 7, § 7.01 Nr. 2, § 8.10 Nr. 2, § 9.01 und 12.02 Nr. 5, § 24.06 Nr. 5 zu § 10.04, § 11.12 Nr. 2, Nr. 4, Nr. 5 und Nr. 9, § 15.06 Nr. 6, § 15.07, § 15.08 Nr. 3)	I	1.12.2014	1.12.2014	21.3.2016	31.8.2015	1.12.2014	9.7.2014

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

¹ Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

² Zunächst mit einer vorübergehenden Abweichung von den nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2014-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO – Anerkannte Klassifikationsgesellschaften (§ 1.01)	I	1.12.2015		21.3.2016	1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-17	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.06 RheinSchUO (§§ 9.03, 9.15 und 9.20)	I	1.10.2015	1.1.2009**)	21.3.2016	27.10.2015	1.7.2009**)	17.6.2015
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		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		21.3.2016			25.1.2016
2015-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO - Informations- und Navigationsgeräte (Anlage M Teil I §§ 1 und 3)	I	1.12.2016		21.3.2016			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		21.3.2016			25.1.2016
2015-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO - Vorschriften für Fahrzeuge, auf denen Antriebs- oder Hilfssysteme 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		21.3.2016			25.1.2016

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

**) Mit diesem Datum als definitive Änderung der nationalen Rechtsvorschriften in Kraft gesetzt.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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 Befähigungszeugnisse 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			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				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					20.6.2016

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung

4.1 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2008-II-11)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage M, Teil V

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

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

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien				
Deutschland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankreich	Bureau du transport fluvial Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Tour Séquoia 1 Place Carpeaux F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 13 76	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Niederlande	Inspectie Leefomgeving en Transport (Scheepvaart) (certification authority NL) Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart	Weena 723, Entrance C, 1 st floor 3013 AM Rotterdam Postbus 161 NL-2500 BD Den Haag	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Schweiz	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch http://www.port-of-switzerland.ch

2. 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 D-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

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.

Österreich

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +43	E-Mailadresse
1.	Point Electronics GmbH <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Stumpergasse 41-43 A-1060 Wien	(0)1597 088-0	mail@point.at

...

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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
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 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
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@funkservice-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	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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
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	Presentstraße 15 D-63939 Wörth / Main	(0)9372-73111	nos-schiffstechnik@t-online.de
28.	Lammers Schiffeslektronik 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)	Nesslerander Str. 15 D-26721 Emden	(0)4921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mailadresse
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 <i>(Nicht mehr tätig seit 19.11.2015)</i>	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
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)1573 0832735	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

Frankreich¹

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +33	E-Mailadresse
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
4.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
5.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand 76056 F-Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
7.	Sud Communication	Espace fréjorgues Ouest 317 Rue Saint Exupéry F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

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

¹ Die Zuständigkeiten der jeweiligen Fachfirma wurden durch Ministerialerlass vom 2. Februar 2011 betreffend die Zulassung von Signallichtern, Radargeräten, Wendeanzeigern und Inland AIS Geräten und die Anerkennung von Firmen für den Einbau solcher Geräte festgelegt.

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
2.	Autena Marine B.V. <i>(anerkannt vom 12.9.2016 bis 12.9.2017)</i>	St. Teunismolenweg 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 1.11.2016)</i> Radio Holland Netherlands B.V <i>(anerkannt vom 1.11.2016 bis 1.3.2017)</i>	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	service.binnenvaart@radioholland.com
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 Grumann Sperry Marine B.V. <i>(anerkannt vom 14.7.2010 bis 14.7.2015)</i>	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	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 Elektrotechniek	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-3371 XD 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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mailadresse
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 Elektrotechniek	Bereklaauw 11 NL-4251 KP Werkendam	(0)613317209	info@sterkenburgelektro.nl www. sterkenburgelektro.nl
18.	Van der Wal Elektrotechniek	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl

...

Slowakei

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +421	E-Mailadresse
1.	Navimex, s.r.o. <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Ul. Cervenej Armady 1 03601 Martin		
2.	Stalmach Radar Servis Bratislava <i>(Nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Pristavna 10 82109 Bratislava		

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +36	E-Mailadresse
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu
2.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 303 0168	info@rsoe.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 459 8050	dnd@dnd.hu

4.2 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2007-II-24)

Rheinschiffsuntersuchungsordnung
Anlage N, Teil III

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

Land	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mailadresse
Belgien	Vlaamse overheid Commissie voor Onderzoek te Antwerpen	Hoogmolendijk 1 B-2900 Schoten	+32 3 546 06 83	binnenvaartinspectie@wenz.be
	Service Public de Wallonie Direction de la Gestion des Voies Navigables	Rue du Canal de l'Ourthe, 9, B-4031 Angleur (Liège)	+32 4 231 65 33	guichet.navigacion@spw.wallonie.be
	Port de Bruxelles Région de Bruxelles-Capitale	Place des armateurs, 6 B-1000 Bruxelles	+32 2 420 67 00	accueil@port.brussels
Deutschland	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT)	Am Berg 3 D-56070 Koblenz	+49 261 98 19 0	fvt@wsv.bund.de
Frankreich	Bureau du transport fluvial Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer Direction générale des infrastructures de transport et de la mer	Tour Séquoïa 1 Place Carpeaux F-92055 Paris la Défense Cedex 04	+33 (0)1 40 81 13 76	Ptf3.Ptf.Dst.Dgitm@developpement-durable.gouv.fr
Niederlande	Inspectie Leefomgeving en Transport (Scheepvaart) (certification authority NL) Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart	Weena 723, Entrance C, 1 st floor 3013 AM Rotterdam Postbus 161 NL-2500 BD Den Haag	+31 88 489 00 00	binnenvaart@ilent.nl
Schweiz	Schweizerische Rheinhäfen	Hochbergerstrasse 160 CH-4019 Basel	+41 (0)61 639 95 95	info@portof.ch http://www.port-of-switzerland.ch

2. Verzeichnis der nach der Rheinschiffsuntersuchungsordnung zugelassenen Inland AIS Geräte

... Verzeichnis der ab dem 19. Oktober 2012 aufgrund von Typgenehmigungen gemäß dem Test Standard, Edition 2.0, zugelassenen Inland AIS Geräte

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronice Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302
26	SIMRAD V5035 Class A / Inland AIS	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	10.4.2015 D	FVT	R-4-303
27	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	29.9.2015 D	FVT	R-4-304

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
28	Nauticast A2 Inland AIS Transponder	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	29.9.2015 D	FVT	R-4-305
29	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	8.10.2015 D	FVT	R-4-306
30	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	8.10.2015 D	FVT	R-4-307
31	em-trak A100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd. Wireless House First Avenue Midsomer Norton, Bath BA3 4BS United Kingdom	8.10.2015 D	FVT	R-4-308
32	KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0112, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0112, Japan	8.10.205 D	FVT	R-4-309
33	OceanSat Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	8.10.2015 D	FVT	R-4-310
34	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2 2321 Meer, Belgium	8.10.2015	FVT	R-4-311

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 and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
35	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	8.10.2015	FVT	R-4-312
36	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	8.10.2015	FVT	R-4-313
37	FA-170 Class A / Inland AIS	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho, Nishinomiya, 662-8580, Japan	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho, Nishinomiya, 662-8580, Japan	4.2.2016	FVT	R-4-314
38	Apollo Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	SRT Marine Technology Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	8.9.2016	FVT	R-4-315
39	A200 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronic Ltd; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	em-trak Marine Electronic Ltd; Wireless House, Westfield Industrial Estate; Midsomer Norton, Bath, BA3 4BS; UK	8.9.2016	FVT	R-4-316

**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
12.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
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 Börsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
15.	HBI Harm Boontjes Internautik	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.	IFe Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@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
27.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
28.	Pro Nautas B.V. GmbH	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	Nesslerander 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 Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 D-33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@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	Presentstr. 15 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)1573 0832735	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
42.	Elektro Point Markus Mollus	Honigstraße 21 D-47137 Duisburg	(0)203 44999-400	elektro_point@yahoo.de www.elektro-point.com

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +49	E-Mail Webseite
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

France¹

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
4.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse F-69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr
5.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
6.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
7.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
8.	FLUVIATECH	4, rue Jules Verne Eurozone Nord F-57600 Forbach	(0)6 71 25 54 70	contact@fluviatech.com
9.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr

¹ Les compétences de chaque société sont précisées par arrêté ministériel du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
10.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
11.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
12.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
13.	Sud Communication	Espace fréjorgues Ouest 317 Rue Saint Exupéry F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
14.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

Ungarn

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +36	E-mail Website
1.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 303 0168	gergely.mezo@rsoe.hu
2.	NOVOFER Zrt	Hegyalja u. 86 H-1112 Budapest	1 319 8913	info@novofer.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	1 459 8050	dnd@dnd.hu
4.	Horvath es Csiki Kft	Arvavar utca 4. 1155 Budapest	30 952 864	horvath.gabor@hajovill.hu

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
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 1.11.2016)</i> Radio Holland Netherlands B.V. <i>(anerkannt vom 1.11.2016 bis 1.3.2017)</i>	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10-4283344	service.binnenvaart@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 Grumann Sperry Marine B.V. <i>(anerkannt vom 14.7.2010 bis 14.7.2015)</i>	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	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>	IJzerwerkerkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
9.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V. &	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shiptron.nl http://www.shiptron.nl/

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
	Shiptron Radio Inspections B.V. <i>(anerkannt vom 18.12.2009 bis 18.12.2020)</i>	Sint Janstraat 15 NL-1601 HD Enkhuizen	(0)228 755397	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
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@dmtbv.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

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +31	E-Mail Webseite
23.	Van der Wal Elektrotechnik	Staalindustrieweg 23 NL-2952 AT Alblasterdam	(0)78303 0020	info@vdwalelektro.nl www.vdwalelektro.nl

...

Slowakei

lfd. Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer +421	E-Mail Webseite
1.	BONPET SK a.s. <i>(nicht mehr tätig seit 18.4.2016)</i>	Gogolova 18 85101 Bratislava	911 554 820	vhodal@centrum.sk

4.3 Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2016
vom 1. September 2016**

RPG BRISTOL

Das Tankmotorschiff „RPG Bristol“ (ID Nummer 57198, einheitliche europäische Schiffsnummer noch nicht bekannt) wird hiermit für die Nutzung von Diesel und Flüssigerdgas (LNG Liquefied Natural Gas) als Brennstoff für die Antriebsanlage unter den nachstehenden Bedingungen zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nummer 1 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nummer 3, 8.05 Nummern 1, 6, 9, 11 und 12 sowie den Vorschriften des Kapitels 8a zulässig, wenn die Vorschriften des Kapitels 8b und der Anlage T gemäß Beschluss ZKR 2015-II-22 erfüllt sind.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (16) 29 rev. 1 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 2/2016
vom 1. September 2016**

RPG STOCKHOLM

Das Tankmotorschiff „RPG Stockholm“ (ID Nummer 57199, einheitliche europäische Schiffsnummer noch nicht bekannt) wird hiermit für die Nutzung von Diesel und Flüssigerdgas (LNG Liquefied Natural Gas) als Brennstoff für die Antriebsanlage unter den nachstehenden Bedingungen zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nummer 1 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nummer 3, 8.05 Nummern 1, 6, 9, 11 und 12 sowie den Vorschriften des Kapitels 8a zulässig, wenn die Vorschriften des Kapitels 8b und der Anlage T gemäß Beschluss ZKR 2015-II-22 erfüllt sind.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (16) 29 rev. 1 zu entnehmen.)

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 3/2016
vom 1. September 2016

RPG STUTTGART

Das Tankmotorschiff „RPG Stuttgart“ (ID Nummer 57197, einheitliche europäische Schiffsnummer noch nicht bekannt) wird hiermit für die Nutzung von Diesel und Flüssigerdgas (LNG Liquefied Natural Gas) als Brennstoff für die Antriebsanlage unter den nachstehenden Bedingungen zugelassen.

Gemäß § 2.19 Nummer 1 ist für das Fahrzeug eine Abweichung von den §§ 8.01 Nummer 3, 8.05 Nummern 1, 6, 9, 11 und 12 sowie den Vorschriften des Kapitels 8a zulässig, wenn die Vorschriften des Kapitels 8b und der Anlage T gemäß Beschluss ZKR 2015-II-22 erfüllt sind.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV/G (16) 29 rev. 1 zu entnehmen.)

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

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

**Anlage 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 Außenstellen Nord und Nordwest	Muster
D	Schifferpatent B		Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstellen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
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	Muster ausgestellt seit dem 12. Oktober 2016 Muster ausgestellt bis zum 11. Oktober 2016
NL	Groot vaarbewijs B voor de binnenvaart		Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	
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 Spyck'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			

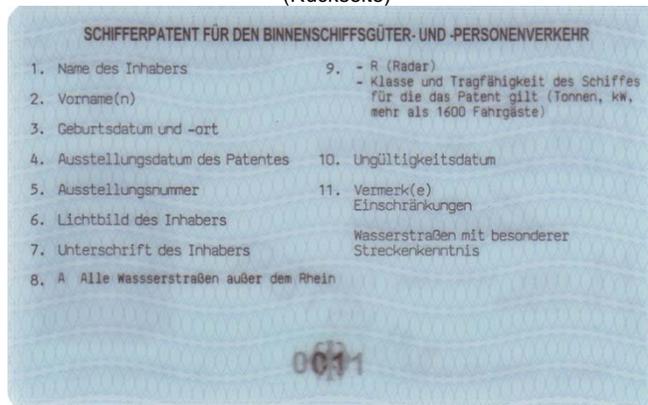
Deutsches Muster¹

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

(Vorderseite)



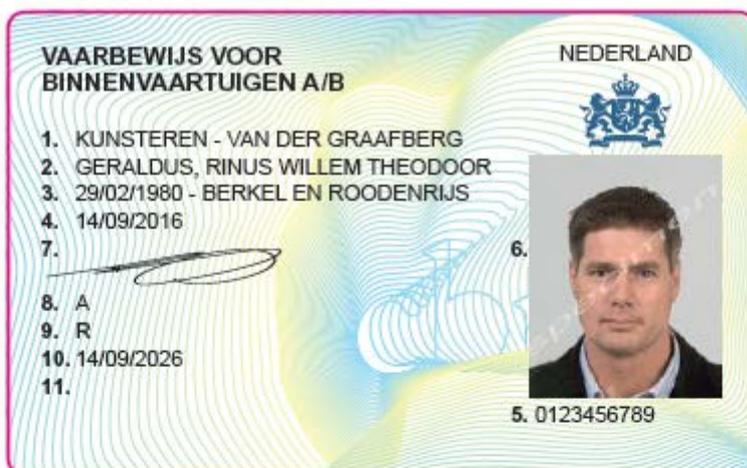
(Rückseite)



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

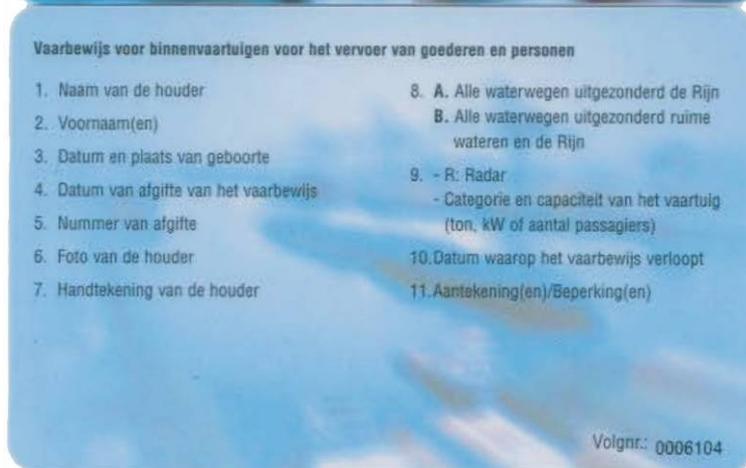
Nederländische Muster

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



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

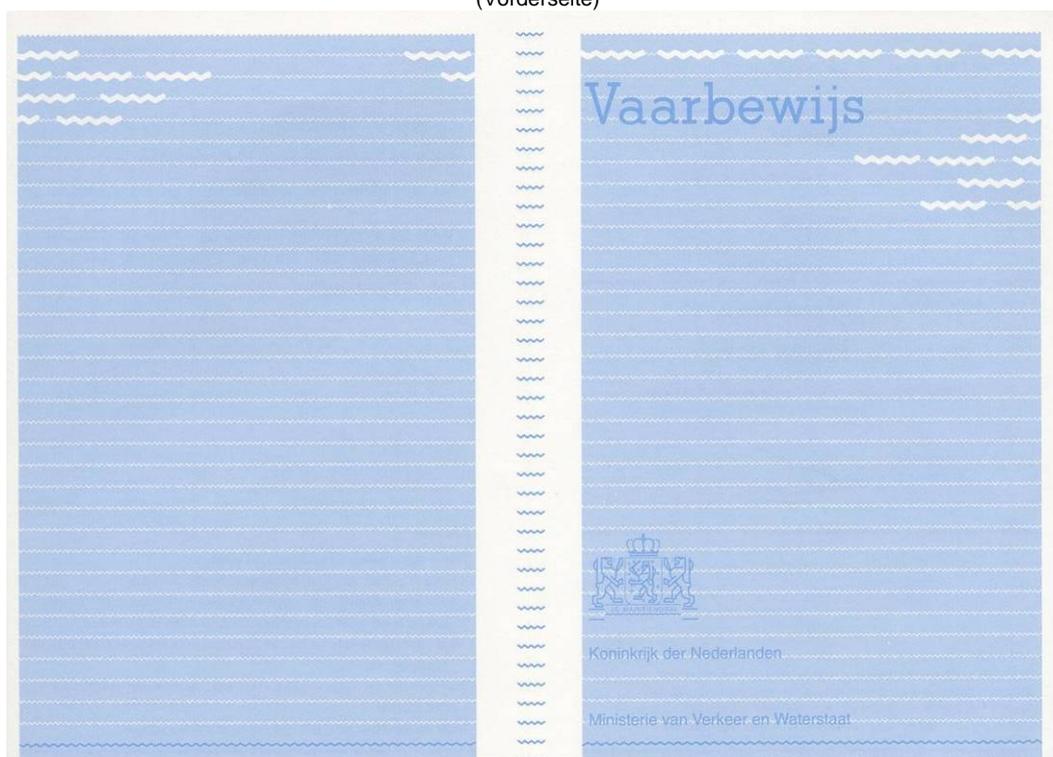
(Vorderseite)



(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 langs zij 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 langs zij 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.

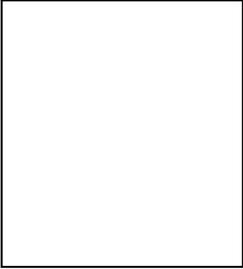
Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

*) 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	

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 Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein 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.	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : rna@rna.ro	Muster
RO	Schiffsführerzeugnis 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 Spyck'schen Fähre (km. 857,40) gültig, - der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein 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.	Rumänische Seeschiffahrtsbehörde, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien Tel : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : rna@rna.ro	Muster
CZ ¹	Kapitänzeugnis 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 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.	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)	- 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.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	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 Spyck'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 Spyck'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	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 Spycck'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 Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy ul. Konarskiego 1/3 85-066 Bydgoszcz urzadz@bydg.uzs.gov.pl Tel. +48 52 322-02-73, Fax +48 52 322-68-84</p> <p>Inland Navigation Office in Gdansk Urząd Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku ul. Toruńska 8/4 80-841 Gdańsk urzadz@gda.uzs.gov.pl Tel. +48 58 301-84-14 Fax +48 58 301-84-14</p> <p>Inland Navigation Office in Giżycko Urząd Żeglugi Śródlądowej w Giżycku ul. Łuczańska 5 11-500 Giżycko urzadz@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 Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu ul. Chełmońskiego 1 47-205 Kędzierzyn-Koźle urzadz@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 Żeglugi Śródlądowej w Krakowie ul. Skawińska 31/3 31-066 Kraków urzadz@kr.uzs.gov.pl Tel. +48 12 430-53-97 Fax +48 12 430-53-97</p> <p>Inland Navigation Office in Szczecin Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Plac Batorego 4 70-207 Szczecin urzadz@szn.uzs.gov.pl Tel. +48 91 434-02-79 Fax +48 91 434-01-29</p> <p>Inland Navigation Office in Warszawa Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie ul. Dubois 9 00-182 Warszawa urzadz@waw.uzs.gov.pl Tel. +48 22 635-93-30 Fax +48 22 635-93-30</p> <p>Inland Navigation Office in Wroclaw Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu ul. Kleczkowska 52 50-227 Wrocław urzadz@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 Fährle (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 spôsobilosti Llodný 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 Fährle (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 Fährle (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)

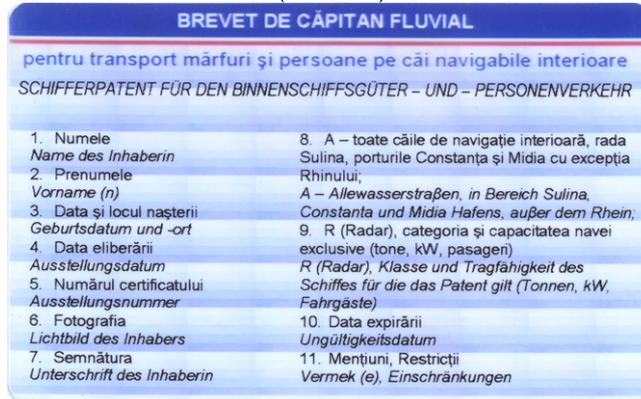
Muster der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Klassen A und B

Schiffsführerzeugniss der Klasse A

(Vorderseite)



(Rückseite)



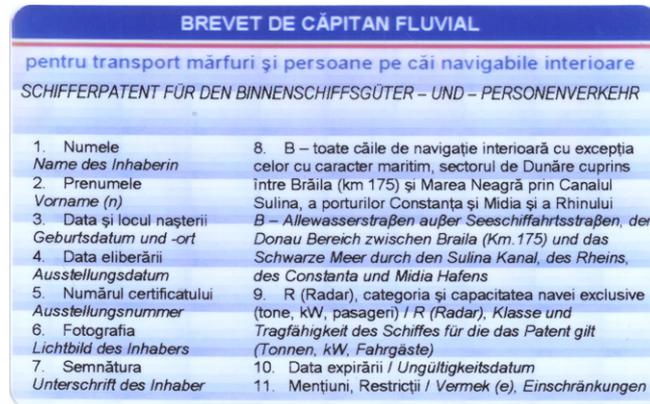
1. Name des Inhabers
2. Vorname
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Alle Binnengewässer, mit Ausnahme des Rheins
9. R (Radar) – Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)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

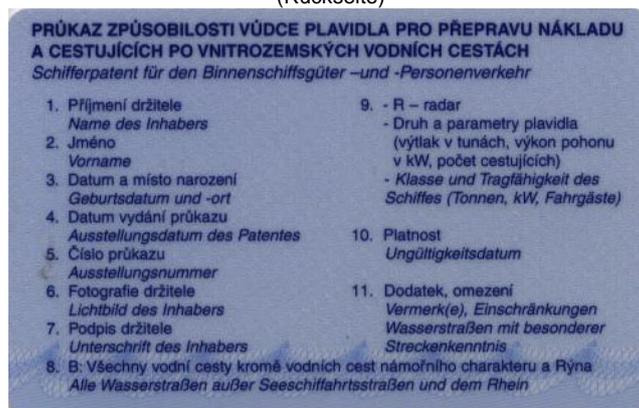
Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses

Kapitänzeugnis der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)



Schiffsführerzeugnis der Kategorie B

(gültig ab 15.03.2015)

(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)

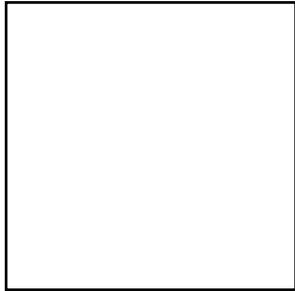
PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI VŮDCE PLOVIDLA PRO PŘEPRAVU NÁKLADU A CESTUJÍCÍCH PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH <i>Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und Personenverkehr</i>		
1. Příjmení držitele <i>Name des Inhabers</i>		9. - R - radar - Druh a parametry plavidla (výtak v tunách, výkon pohonu v kW, 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

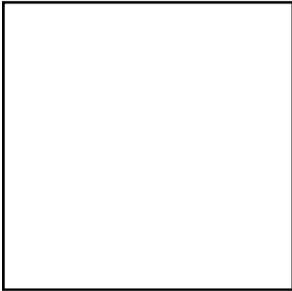
85 mm x 54 mm - Grundfarbe hellblau

(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 x 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 Seeschifffahrtsstraßen 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)

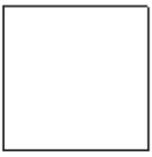
PATENT ŻEGLARSKI KAPITANA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	RZECZPOSPOLITA POLSKA Urząd Żeglugi Śródlądowej w
A	
1.	6. 
2.	
3.	
4.	
7. #####	
8. A	
9. R, M, I ,	
10.	
11.	
.....	
	5. Nr 0000000

(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 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

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
7.
8. A
9. Radar,
10. Bez obmedzenia
11. Duplikát

5. 1849/13

6. 

SPÉGIMEN

(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

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

SPÉGIMEN

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

5. 1849/13

6. 

7.
8. B
9. Radar,
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 národného charakteru**
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
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*

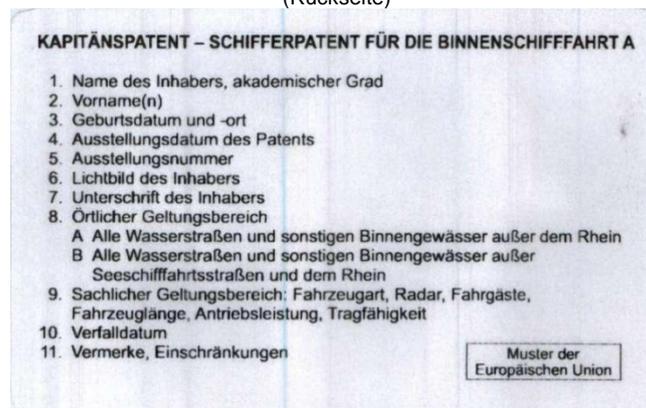
Muster der österreichischen Kapitänspatente Kategorie A und Kategorie B

Kapitänspatent A

(Vorderseite)



(Rückseite)

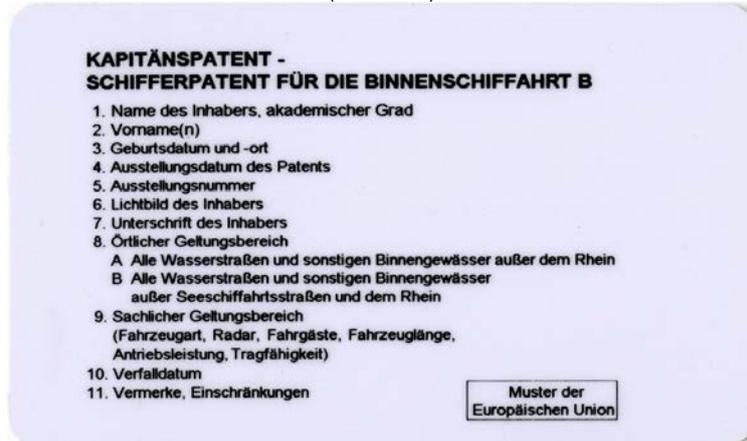


Kapitänspatent B

(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	1. Димитров <i>Dimitrov</i>	
6. 	2. Камен Искренов <i>Kamen Iskrenov</i>	
	3. 11.08.1969 Русе <i>Ruse</i>	
	4. 29.10.2010	
	8. Капитан вътрешно плаване <i>Kapitan in der Binnenschiffahrt</i>	
ба 6908116306	9. - R	
7. 	-	
10. 21.10.2015	11. Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0 <i>Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0</i>	

(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	
ба. ЕГН / <i>Personenkennzahl</i>	
7. Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers	
8. Правоспособност / Berechtigung	
9. R - (Радар / <i>Radar</i>)	
- Само за следните категории кораби (тонаж, KW, пътници) / <i>Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt</i> (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 1 zur Dienstanweisung Nr. 5

Zuständige Behörden für die Anerkennung von Lehrgängen für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt

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 6 zur Dienstanweisung 5

Zuständige Behörden für die Ausstellung von Bescheinigungen für Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

Deutschland:	Sachkundiger: - (Ausstellung durch Ausbildungsstelle); Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger: Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter
Belgien:	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Frankreich:	Préfet du Bas-Rhin – Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin
Niederlande:	Inspectie Leefomgeving en Transport
Schweiz:	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion Basel (Sachkundiger)

Anhang 5a zur Dienstanweisung Nr. 5

Schulungsnachweise für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
D-01	RAG Aktiengesellschaft Hauptstelle für das Grubenrettungswesen Herne Wilhelmstraße 98 D-44649 Herne	Tel.: +49 (0)2325 593-552 Lehrgangsorganisation Tel.: +49 (0)2325 593-290 Leitung Hauptstelle Grubenrettungswesen Fax: +49 (0)2325 593-309 E-Mail: andreas.betka@rag.de	Muster 1
D-02	Berufsgenossenschaft Rohstoffe und chemische Industrie Kompetenz-Center Notfallprävention Standort Hohenpeißenberg Unterbau 71 1/8 D-82383 Hohenpeißenberg	Tel.: +49 (0)6221 5108-28612 Fax: +49 (0)6221 5108-28699 E-Mail: notfallpraevention- hpb@bgrci.de	Muster 2
NL-01	Arbode Maritiem BV Industrieweg 30-a NL-4283 GZ Giessen	E-Mail: mail@arbodemaritiem.nl Website: www.arbodemaritiem.nl	siehe Anlage C3 zur RheinSchPersV ¹
NL-02	Nautiek Trainingen Bratantplein 74 NL-5401 GS Uden	Tel. : +31 (0)413-332153 Fax : +31 (0)413-375345 E-Mail: info@nautiektraining.nl Website: www.nautiektraining.nl	
NL-03	OK Maritime Satijnbloem 65 NL-3068 JP Rotterdam	Tel: +31 (0)10-234 43 02 E-Mail: info@okmaritime.nl Website: www@okmaritime.nl E-Mail: peter@okmaritime.nl	
NL-04	Neptunus Rijn- en Binnenvaartraining Voorsterweg 12 NL-6717 GS Ede		
NL-05	G4S Training & Safety B.V. Amperestraat 25 NL-6716 BN Ede		
NL-06	Scheepvaart en Transport College B.V. Lloydstraat 300 NL-3024 EA Rotterdam		
NL-07	Nikta Hoofdstraat 40 NL-4765 CG Zevenbergschen		

¹ Diese Bescheinigung kann in das Schifferdienstbuch nach Anlage C4 der Verordnung für das Schifffahrtspersonal aufgenommen werden.

Muster 1



Hauptstelle für das Grubenrettungswesen



Teilnahmebescheinigung

Herr

geb.

hat am an dem Lehrgang

Atemschutzgeräteträger Übungstag

teilgenommen.

Die Ausbildung erfolgte entsprechend Abschnitt 3.2 der Regeln für die Benutzung von Atemschutzgeräten (BGR 190) und Abschnitt 6 der Feuerwehr- Dienstvorschrift (FwDV 7). Voraussetzung für die Schutzwirkung des Atemschutzgerätes ist ein guter Dichtsitz des Atemanschlusses. Personen mit Bärte oder Koteletten im Bereich von Voll- und Halbmasken sind für das Tragen dieser Atemanschlüsse ungeeignet "DGUV Regel 112-190"

Das Ausbildungsprogramm umfasste u.a. folgende Themen:

- Einsatzgrundsätze der Atemschutzmannschaft/Feuerwehr
- Verhalten bei Sichtbehinderung
- Aufbau und Wirkungsweise von Atemschutzgeräten
- Anlegen und Kurzprüfung von Atemschutzgeräten
- Übung mit Atemschutzgeräten
- Betriebsanweisung (Beispiele)

Herne, den

**Hauptstelle für das
Grubenrettungswesen**

Lehrgangsleiter



Bescheinigung

Herr

Vorname Name

geb.: *Datum*

hat am Seminar für

Atemschutzgeräteträger

vom *Datum* bis *Datum*

mit Erfolg teilgenommen.

Hohenpeißenberg, *Datum*

Hauptstelle für das Grubenrettungswesen
Im Auftrag

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: Juni 2016**

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

Heinz Port GmbH
Theodor-Heuss-Str. 15
D-66130 Saarbrücken

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: Rheinschifffahrtsdirektion 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
D-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

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 dem 19.11.2015)

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

Alphatron Marine Deutschland GmbH
Nienhöfener Str. 29-37
D-25421 Pinneberg

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

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

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

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

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 Irnsum Sneek
Dhr. R.G. Martens
Rijksweg 19
NL-9011 VA Irnsum
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

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

...

6. Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt (Beschluss 2012-I-13)



**Mindestanforderungen und Empfehlungen für die
technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein**

Stand: 19. Oktober 2016
Beschluss 2012-I-13

Inhalt

I. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein	3
II. Hinweise zur Verminderung störender Radarechos beim Bau neuer Brücken und kreuzenden Freileitungen	9
III. Durchfahrtshöhen von Brücken am Oberrhein oberhalb von Straßburg	10
IV. Wasserstraßenprofil des Rheins	12

I. Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein

Mit Beschluss 2012-I-13 hat die ZKR von den Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein Kenntnis genommen. Sie hat den Rheinuferstaaten empfohlen, diese Mindestanforderungen und Empfehlungen bereits bei der Planung von Bauwerken verbindlich zugrunde zu legen, um die Belange der Schifffahrt gebührend zu berücksichtigen.

1. Fahrrinne

Die Fahrrinne muss frei sein von Hindernissen, welche die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen.

2. Brücken

2.1 Durchfahrtsbreite

Das Fahrwasser des Rheins ist grundsätzlich Pfeilerfrei zu überspannen. Abweichungen hiervon sind stichhaltig zu begründen.

Sind Pfeiler im Fahrwasser vorgesehen, soll die Durchfahrtsbreite neuer Brücken jedoch nicht geringer sein als die Durchfahrtsbreite von Brücken, die in der Nähe bereits vorhanden oder geplant sind, damit kein zusätzlicher Engpass entsteht.

2.2 Mindestdurchfahrtshöhe

Bei der Festlegung der Durchfahrtshöhen neuer Brücken ist der Containerverkehr wie folgt zu berücksichtigen:

oberhalb von Straßburg: dreilagiger Containerverkehr¹
unterhalb von Straßburg: vierlagiger Containerverkehr

Im Bereich der Durchfahrtsbreite ist die folgende Mindestdurchfahrtshöhe vorzusehen:

- a) oberhalb von Straßburg (Rhein-km 166,64 bis 295,5): 7,00 + x m über dem jeweils geltenden HSW (Höchsten Schifffahrtswasserstand) beziehungsweise im staugeregeltem Bereich über dem höchsten Wasserstand bei dem die Schifffahrt möglich ist. In Kapitel III wird die Bedeutung von x erläutert;
- b) Straßburg (Rhein-km 295,5) bis Spycck'sche Fähre (Rhein-km 857,40): 9,10 m über dem jeweils geltenden HSW (Höchsten Schifffahrtswasserstand), beziehungsweise im staugeregelten Bereich über dem höchsten Wasserstand bei dem die Schifffahrt möglich ist;
- c) Spycck'sche Fähre (Rhein-km 857,40) bis Gorinchem (Rhein-km 952,50) / Krimpen (Rhein km 989,20): 9,10 m über dem MHW² (maatgevende hoogwaterstand) für 80 % der Normalbreite oder im staugeregelten Bereich (Neder-Rijn/Lek) für die gesamte Normalbreite.

Die Mindestdurchfahrtshöhe neuer Brücken soll jedoch nicht geringer sein als die Durchfahrtshöhe von Brücken, die in der Nähe bereits vorhanden oder geplant sind, damit kein zusätzlicher Engpass entsteht.

¹ Nach ISO 668 hat ein üblicher Standardcontainer eine Höhe von 2,60 m.

² MHW (maatgevende hoogwaterstand) ist ein theoretischer Höchstwasserstand, welcher noch nicht vorgekommen ist und auf einem Abfluss von 16.000 m³/s bei Lobith basiert. Dieser Wasserstand ist höher als die Hochwassermarkte II in Deutschland, ab der die Schifffahrt eingestellt wird.

Bei der Angabe der Durchfahrtshöhe gilt, dass es sich um die absolute Brückenhöhe handelt und dass kein Sicherheitszuschlag enthalten ist.

Maßgebend sind die Durchfahrtshöhen bei allen Abflüssen bis zur Hochwassermarken II nach § 10.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).

2.3 Kennzeichnung der Brücken

Die Durchfahrtsöffnungen der Brücken sind entsprechend den Vorschriften der jeweils gültigen Rheinschiffahrtspolizeiverordnung zu kennzeichnen.

Darüber hinaus sind Stropfpfeiler an den Durchfahrtsöffnungen für die Radarfahrt mit Reflektoren zu kennzeichnen. Radarreflektoren an ausreichend langen Auslegern sind schwimmenden Radarzielen vorzuziehen.

Unbeschadet weitergehender nationaler Vorschriften wird außerdem empfohlen:

- die Tafelzeichen an Brücken bei Nacht und unsichtigem Wetter zu beleuchten,
- die Pfeilerköpfe von Brücken zu beleuchten, wenn es die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordert,
- bei Brücken mit breitem Überbau die Pfeilerwände auf der Fahrinnenseite für die Schifffahrt blendfrei anzustrahlen.

Die Schifffahrt darf durch die Straßenbeleuchtung der Brücke sowie die Lichter des Straßenverkehrs nicht geblendet werden.

2.4 Darstellung von Brücken im Radarbild

Brücken sind so anzuordnen und zu gestalten, dass die Radarfahrt nachweislich nicht beeinträchtigt wird. Weitere Hinweise sind in Kapitel II enthalten.

2.5 Bau und Instandhaltung von Brücken

Einschränkungen oder Sperrungen der Schifffahrt sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Die Mindestdurchfahrtshöhe muss während Bau und Instandhaltung zumindest in Teilbereichen der Schifffahrt zur Verfügung stehen.

Mehrere kurzzeitige Sperrungen sind einer längerzeitigen Sperrung vorzuziehen.

Während der Arbeiten muss sichergestellt werden, dass keine festen Gegenstände (wie z. B. Werkzeuge oder Bauteile), Flüssigkeiten, Staub oder Funkenflug die Schiffe und ihre Ladung sowie die darauf befindlichen Personen gefährden können.

Je nach Lage vor Ort und Art der Arbeiten können zusätzliche vorübergehende Maßnahmen zur Verkehrsregelung erforderlich sein. Diese müssen den Nutzern der Wasserstraße rechtzeitig kommuniziert werden.

3. Freileitungen

Für die lichte Höhe von Freileitungen zwischen dem bei ungünstigen Bedingungen niedrigsten Punkt der Leitung und dem jeweils geltenden HSW/MHW¹, oder im staugeregelten Bereich, dem höchsten Wasserstand bei dem die Schifffahrt möglich ist, gelten die folgenden Mindestwerte:

Rhein-km	Bereich	Mindesthöhe	
		bis 245 KV	von 245 bis 420 KV
166,640 - 295,500	Oberhalb von Straßburg	17 m	18 m
295,500 - 857,400	Straßburg bis Spyck'sche Fähre	21 m	22 m
857,400 - 952,500 / 989,200	Unterhalb Spyck'sche Fähre	31 m	31 m

Freileitungen sind so anzuordnen und zu gestalten, dass die Radarfahrt nicht nachweislich beeinträchtigt wird. Weitere Hinweise sind in Kapitel II enthalten.

4. Fähren

Im Fahrwasser des Rheins sind nur freifahrende Fähren einzusetzen, da dieser Fährentyp die Schifffahrt am wenigsten behindert. Neue nicht freifahrende Fähren und Schwimmbrücken dürfen nicht mehr zugelassen werden.

Bei Erneuerung oder Umbau bestehender Hochseilfähren gelten für die lichte Höhe zwischen dem bei ungünstigen Bedingungen niedrigsten Punkt der Leitung und der dort geltenden Hochwassermarken II oder im staugeregelten Bereich dem höchsten Wasserstand bei dem die Schifffahrt möglich ist, die folgenden Mindestwerte:

Rhein-km	Mindesthöhe
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x Mindestdurchfahrtshöhe nach Unterabschnitt 2.2

5. Seilbahnen

Für die lichte Höhe kreuzender Seilbahnen zwischen dem bei ungünstigen Bedingungen niedrigsten Punkt des Seils einschließlich der darunter hängenden Gondel und der dort geltenden Hochwassermarken II oder im staugeregelten Bereich dem höchsten Wasserstand bei dem die Schifffahrt möglich ist, gelten die folgenden Mindestwerte:

Rhein-km	Mindesthöhe
166,640 - 952,500 / 989,200	1,5 x Mindestdurchfahrtshöhe nach Unterabschnitt 2.2

Seilbahnen sind so anzuordnen und zu gestalten, dass sie die Radarfahrt nachweislich nicht beeinträchtigen.

Die eventuelle Beleuchtung der Gondeln darf zu keiner Behinderung der Schifffahrt führen.

¹ MHW (maatgevende hoogwaterstand) ist ein theoretischer Höchstwasserstand, welcher noch nicht vorgekommen ist und auf einem Abfluss von 16.000 m³/s bei Lobith basiert. Dieser Wasserstand ist höher als die Hochwassermarken II in Deutschland, ab der die Schifffahrt eingestellt wird.

6. Kreuzungen des Fahrwassers durch Bauwerke unter der Flusssohle (Kabel, Rohrleitungen, Tunnel)

6.1 Anordnung von Kreuzungen

Kreuzungen im Fahrwasser sind so anzuordnen, dass kein Ankerverbot notwendig ist.

6.2 Mindestüberdeckung

Bei Neubauten und Neuverlegungen von Kreuzungen muss ein Mindestabstand zwischen Oberkante Kabel, Rohrleitung oder Bauwerk und Gewässersohle (Mindestüberdeckung) von 2,50 m vorhanden sein.

Dabei ist eine zukünftig zu erwartende Änderung der Lage der Gewässersohle zu berücksichtigen. Vom Mindestabstand kann bei besonderen Verhältnissen (z. B. felsige Gewässersohle, staugeregelte Bereiche, Sohlenerosion) abgewichen werden.

6.3 Unterschreitung der Mindestüberdeckung

Wird die Mindestüberdeckung im Laufe der Zeit infolge unerwarteter Sohlenerosion unterschritten, so kann bei weniger als 1,50 m Überdeckung ein Ankerverbot eingerichtet werden.

Bei weniger als 1,00 m Überdeckung muss das Kabel oder die Rohrleitung aufgegeben und aus der Gewässersohle entfernt werden. Im Bereich von Liegestellen sind bei Unterschreitung von 1,50 m Überdeckung geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

7. Entnahme- oder Einleitungsbauwerke

Bauwerke und Leitungen zum Zwecke der Wasserentnahme oder -einleitung sind in oder unter der Fahrrinne zu vermeiden.

Querströmungen über 0,3 m/s sind nicht akzeptabel.

Querströmungen in der Fahrrinne und Wasserspiegelschwankungen, die Auswirkungen auf die Schifffahrt haben, sind zu vermeiden.

8. Anlege- und Liegestellen für die Schifffahrt

Im Rahmen der Planung von Anlege- und Liegestellen ist zu prüfen ob

- die anliegenden Schiffe in die Fahrrinne hineinreichen oder sonst die Schifffahrt stören (gegebenenfalls Begrenzung der Liegebreiten),
- ein ausreichender Abstand (mindestens 10 m) zur Fahrrinne besteht,
- die Anlegestelle oder Teile beleuchtet werden müssen und, falls dies nicht möglich ist, Maßnahmen zu treffen sind, um die Anlegestelle im Radarbild deutlich zu machen,
- keine Umschlaggeräte in die Fahrrinne hineinreichen,
- Maßnahmen getroffen werden müssen, damit die Schifffahrt nicht geblendet wird,
- das Sichtfeld, die direkte und indirekte Sicht der Schifffahrt frei von Einbauten ist und
- sich die Sichtverhältnisse nicht verschlechtern.

9. Allgemeine Anforderungen an Gebäude und Bauwerke am und im Rhein

Anlagen jeglicher Art am und im Rhein müssen derart gebaut und ausgerüstet sein, dass für die Schifffahrt keine Gefahr besteht. Gebäude und Bauwerke sowie die Bepflanzung im Uferbereich dürfen die Sichtverhältnisse der Schifffahrt nicht einschränken sowie die Qualität des Radarbildes der Schifffahrt nicht ungünstig beeinflussen.

Falls erforderlich, sind Maßnahmen zu treffen, um die Blendung der Schifffahrt zu vermeiden.

10. Längsdämme und Uferrinnen

Längsdämme und Uferrinnen dürfen die Schifffahrt nicht einschränken und sind so anzulegen, dass die bestehende Fahrrinne erhalten bleibt.

Die Bepflanzung der Längsdämme darf die Sichtverhältnisse der Schifffahrt nicht einschränken sowie die Qualität des Radarbildes der Schifffahrt nicht ungünstig beeinflussen.

Falls erforderlich, sind Maßnahmen zu treffen, um Querströmungen am Anfang und Ende von Neben- und Uferrinnen zu vermeiden, Querströmungen über 0,3 m/s sind nicht akzeptabel.

11. Rückbau von Bauwerken

Nicht mehr genutzte Bauwerke, die die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen können, insbesondere Brücken und ihre Pfeiler, sind zu beseitigen.

Sofern Teile von Bauwerken unter der Gewässersohle verbleiben, muss ein Mindestabstand zwischen Oberkante Restbauwerk und Gewässersohle von 1,00 m vorhanden sein.

Dabei ist eine zukünftig zu erwartende Änderung der Lage der Gewässersohle zu berücksichtigen. Vom Mindestabstand kann bei besonderen Verhältnissen (z. B. felsige Flusssohle, staugeregelte Bereiche Sohlenerosion) abgewichen werden.

12. Große Bauwerke

Große Bauwerke im, am oder auf dem Rhein, die die Schifffahrt im Fahrwasser erheblich behindern oder die Wasserstände stark beeinflussen (z. B. Schleusen, Wehre und Wasserkraftwerke), werden in der ZKR gesondert behandelt.

Auf solche Bauwerke finden die Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein keine Anwendung, sondern jedes Vorhaben wird einzeln geprüft.

13. Begriffsbestimmungen

<u>Fahrwasser:</u>	Teil der Wasserstraße, der den örtlichen Umständen nach vom durchgehenden Schiffsverkehr benutzt wird.
<u>Fahrrinne:</u>	Teil der Wasserstraße, in dem für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Breiten und Tiefen vorhanden sind, deren Einhaltung angestrebt wird.
<u>Durchfahrtsbreite:</u>	Durch Einbauten oder Schifffahrtszeichen begrenzte Breite einer Durchfahrtsöffnung.
<u>Durchfahrtshöhe:</u>	Senkrechter Abstand zwischen dem Wasserspiegel und dem tiefsten Punkt eines Überbaues innerhalb der Durchfahrtsbreite eines Objekts.
<u>Normalbreite:</u>	Distanz zwischen den beiden, entlang dem linken und rechten Ufer verlaufenden, Normallinien. Sie entspricht in etwa der Fahrwasserbreite.
<u>Normallinie:</u>	Eine gedachte Linie, die die Bühnenköpfe entlang eines Gewässers miteinander verbindet.
<u>Überdeckung:</u>	Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Gewässersohle und dem höchsten Punkt eines Kreuzungsbauwerks unter der Gewässersohle.
<u>Sichtverhältnisse:</u>	Sicht aus dem Steuerhaus auf die Wasserstraße einschließlich der Ufer und Böschungen sowie der am Ufer befindlichen Schifffahrtszeichen.

II. Hinweise zur Verminderung störender Radarechos beim Bau neuer Brücken und kreuzenden Freileitungen

1. Brücken werden in der Regel ihrer tatsächlichen Lage entsprechend auf dem Radarbild dargestellt. Störende Radarechos lassen sich bei Brückenneubauten durch konstruktive Maßnahmen vermindern:
 - a) Bei Betonbrücken sind unabhängig von ihrer Gestaltung Störungen durch Scheinziele infolge von Mehrfachreflektionen nicht zu erwarten. Dies gilt auch bei nebeneinanderliegenden Brücken, wenn nur eine der Brücken eine Betonbrücke ist.
 - b) Bei Stahlbrücken oder Stahl/Beton-Verbundbrücken sollen Vollwandträger nicht parallel zueinander stehen oder sollen im Bereich der Untergurte durch Bleche miteinander verbunden werden, so dass ein Kastentragwerk entsteht.
 - c) Bei Stahlbrücken aus Fachwerkträgern können Scheinziele durch Mehrfachreflektionen auftreten. Inwieweit diese die Radarnavigation stören, ist im Voraus nicht sicher abzuschätzen. Möglicherweise müssen hier später Gegenmaßnahmen ergriffen werden.
 - d) Soll eine neue Brücke neben einer bereits bestehenden errichtet werden, so soll der Abstand zwischen den Brücken so groß sein, dass die Schiffe und die Brücken erkennbar bleiben. Ist dieser Abstand nicht möglich, sind die Brücken unmittelbar nebeneinander anzuordnen, so dass sie im Radarbild als eine Brücke ohne Mehrfachreflektionen erscheinen.

2. Bei kreuzenden Freileitungen erscheint im Radarbild nur ein punktförmiges Echo an der Stelle, an der der Radarstrahl unter einem rechten Winkel auf die Leitung trifft. Dieses Echo ändert seine Lage in Abhängigkeit von der Schiffsposition. Es stört, wenn es sich vom Ufer her in die Wasserfläche bewegt. Störende Radarechos lassen sich beim Neubau von kreuzenden Freileitungen nur dann vermeiden, wenn die Freileitungen
 - a) die Wasserstraße so schräg kreuzen, dass ihr Radarecho in ca. 200 m Entfernung von der Kreuzung noch nicht in die Wasserfläche fällt oder
 - b) die Wasserstraße in einer solchen Höhe queren, dass sie von Radargeräten der Schiffe in ca. 200 m Entfernung nicht mehr erfasst werden.

Gegebenenfalls sind Radarreflektoren vorzusehen.

III. Durchfahrtshöhen von Brücken am Oberrhein oberhalb von Straßburg

Allgemein

Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Durchfahrtshöhe von 7,00 m für die Containerfahrt mit drei Lagen in der Regel nicht ausreichend ist, insbesondere in Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Containerverkehrs, der nach allgemeinen Prognosen stark zunehmen wird.

Die konkret erforderliche Mindestdurchfahrtshöhe von

7,00 + x m

ist jedoch situationsbedingt und muss auf den jeweiligen Einzelfall bezogen werden. Der Wert „x“ kann erst bei Bedarf unter Ansatz der Parameter für

- Squat
- Beladungsgrad
- Sicherheitszuschlag (= gegebenenfalls aus einer Betrachtung der Wahrscheinlichkeit)
- Art und Bauweise der Brücke

ermittelt werden, wobei darauf geachtet werden muss, dass bei sämtlichen möglichen Situationen keine neuen Einschränkungen entstehen.

Im Falle des Oberrheins auf der Strecke Basel-Straßburg sind die Wasserstände vom Abfluss des Rheines abhängig. Die angegebenen Mindestdurchfahrtshöhen bei HSW treten nur an etwa drei Tagen pro Jahr auf und stellen somit bei normalen Abflüssen keine Behinderung dar.

Auch an der Brücke Chalampé ist während fast der Hälfte des Jahres eine Durchfahrtshöhe von 7,46 m vorhanden. Jedoch sollte bei Planungen von neuen Brücken oder von Umbauten bestehender Brücken in jedem Einzelfall die erforderliche Durchfahrtshöhe unter Berücksichtigung der Containerfahrt in drei Lagen sowie sämtlicher Abflusszustände bis zur Hochwassermarken II nach § 10.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) besonders festgelegt werden.

Vorhandene Durchfahrtshöhen

Die gemessenen Durchfahrtshöhen am Oberrhein oberhalb von Straßburg für acht Brücken im Schleusenbereich und acht weitere Fußgänger-, Straßen- und Eisenbahnbrücken wurden von der französischen und deutschen Delegation mitgeteilt. Sie sind, wie folgende Tabelle zeigt, abhängig vom jeweiligen Abflusszustand und damit zeitlich zwischen den angegebenen Werten schwankend.

Stand 2009 aus Dauerlinien 1966 - 2000 (Basis für GLW 2002)								
(Es wird nur eine Durchfahrtshöhe von 7 m garantiert. Die hier dargestellten Durchfahrtshöhen erfolgen ohne Gewähr.)								
Brücke	Rhein-km	Durchfahrtshöhen in m bei						
		Hydrost. Stau	1000 m³/s	2100 m³/s	2300 m³/s	2400 m³/s		HSW
		Größere Durchfahrtshöhe vorhanden an im Mittel						
			50 % des Jahres	97 % des Jahres				99 % des Jahres
Mittlere Brücke (nachrichtlich) ¹								
Bergfahrtöffnung	166,53							5,10
Talfahrtöffnung								5,40
Johanniterbrücke	167,14							5,30
Dreirosenbrücke	167,80							8,00
Fußgängerbrücke Hünigen	170,2	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80		7,80
Palmrainbrücke Weil	171,33	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}	7,25 ^{A)}		7,25 ^{A)}
Schleuse Kembs	179,28	8,54	8,09	7,64	7,64	7,64		7,64
Schleuse Ottmarsheim	193,83	8,70	8,30	7,90	7,90	7,90		7,90
Brücke A 36 Ottmarsheim	194,30	8,83	8,43	7,83	7,83	7,83		7,83
Brücke Chalampé	199,26	8,79	7,46	7,06	7,06	7,06		7,06
Schleuse Fessenheim	210,69	8,70	8,35	8,05	8,05	8,05		8,05
Schleuse Vogelgrün	224,73	8,80	8,50	7,60	7,40	7,30		7,30
Schleuse Marckolsheim	240,06	9,30	9,13	8,22	8,06	7,98		7,70
Schleuse Rhinau	256,36	8,80	8,54	8,16	8,08	8,04		7,67
Schleuse Gerstheim	272,48	9,23	9,08	8,22	8,10	8,04		7,50
Brücke Altenheim- Eschau	282,80	7,30 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}	7,28 ^{B)}		7,25 ^{B)}
Schleuse Strasbourg	287,56	10,62	9,72	8,32	8,19	8,12		7,70
Mimram (Fußgängerbrücke Kehl-Straßburg)	292,95	9,65	9,05	8,30 ^{C)}	8,16 ^{C)}	8,09 ^{C)}		7,50
Europabrücke	293,48	9,07	8,47	7,85 ^{C)}	7,72 ^{C)}	7,65 ^{C)}		6,79
Eisenbahnbrücke	293,69	9,31	8,89	8,07 ^{C)}	8,01 ^{C)}	7,88 ^{C)}		7,15
^{A)} Für die Durchfahrtshöhen gelten nicht die angegebenen Jahreshäufigkeiten, da sie von den Abflussverhältnissen am Wehr Kembs abhängen. Die Brücke hat eine bogenförmige Unterkante, die auf 80 m Breite etwa 7,80 m Durchfahrtshöhe gewährleistet. Bis zu einem Abfluss vom 2800 m³/s kann das Stauziel von NN+244,25 m gehalten werden.								
^{B)} Die Brücke hat eine bogenförmige Unterkante, die auf etwa 100 m Breite etwa 7,80 m Durchfahrtshöhe gewährleistet. Die Durchfahrtshöhen ab 2100 m³/s wurden aus der Wasserspiegellagen-Berechnung der BAW Karlsruhe (2004) errechnet.								
^{C)} Die Durchfahrtshöhen ab 2100 m³/s wurden aus der Wasserspiegellagen-Berechnung der BAW Karlsruhe (1998) errechnet.								
Für Schifffahrtsanlagen im Großen Elsässischen Kanal wurde davon ausgegangen, dass die Durchfahrtshöhen bei Abflüssen über 1400 m³/s den Durchfahrtshöhen bei HSW entsprechen.								
Häufigkeiten	Pegel Weil, Rhein-km 241,245, Daten liegen ab 1985 vor Pegel Altenheim (Landespegel), Rhein-km 280,25, Daten liegen ab 1992 vor Pegel Kehl-Kronenhof, Rhein-km 292,245, Daten liegen ab 1970 vor							

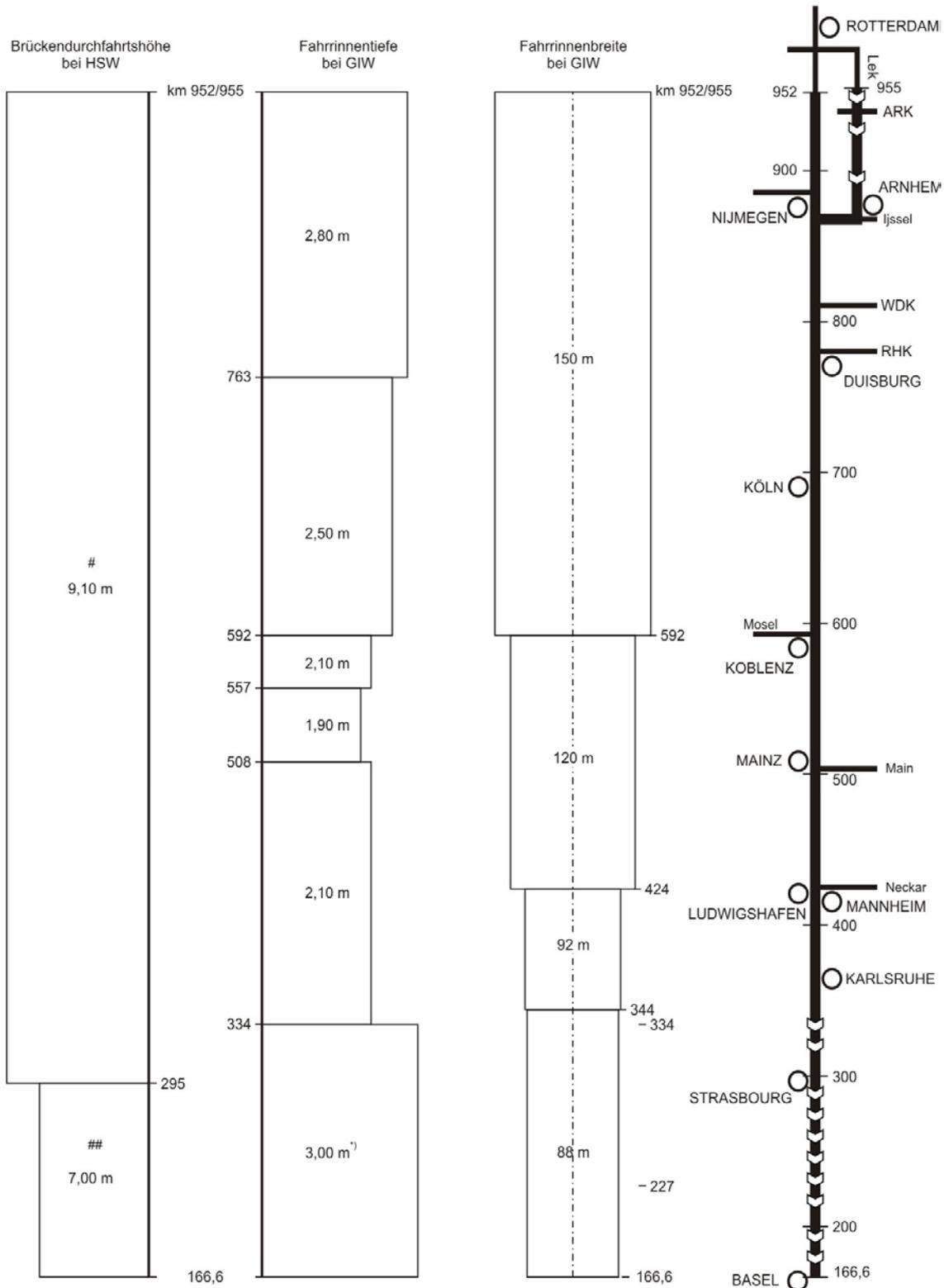
¹ Die Mittlere Brücke fällt nicht unter das Regime der Mannheimer Akte und somit nicht in den Zuständigkeitsbereich der ZKR.

IV. Wasserstraßenprofil des Rheins

Die Grafiken bieten eine kompakte Darstellung des Wasserstraßenprofils und sollen in erster Linie der Information der Öffentlichkeit dienen, Sie können aber auch von anderen Gremien der ZKR, in den nationalen Verwaltungen und von Unternehmen die mit der Rheinschifffahrt befasst sind genutzt werden. Die Grafiken bilden bestmöglich die tatsächlichen Gegebenheiten ab, wie sie die meiste Zeit anzutreffen sind. An einigen Stellen ist die Darstellung notwendigerweise vereinfacht. Entsprechende Fußnoten und allgemeine Hinweise tragen dazu bei, eventuelle Missverständnisse zu verhindern.

Die verbindlichen Höchstabmessungen der Fahrzeuge, Schubverbände und sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen sind im Kapitel 11 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) aufgeführt.

WASSERSTRASSENPROFIL DES RHEINS



¹⁾ Garantierte Wassertiefe

- # 1. An der Josef-Kardinal-Frings-Brücke (Südbrücke Düsseldorf, Rhein-km 737,10) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 8,61 m.
- 2. An der Kniebrücke Düsseldorf (Rhein-km 743,57) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 8,82 m.
- 3. An der Straßenbrücke Rheinhausen - Duisburg-Hochfeld (Rhein-km 775,29) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 8,88 m.
- 4. An der Straßenbrücke Bonn-Beuel (Kennedy-Brücke Bonn, Rhein-km 654,94) ist die Durchfahrthöhe von 9,10 m über HSW nur auf 115 m Breite vorhanden.
- 5. An der Straßenbrücke Köln-Deutz (Rhein-km 687,93) ist die Durchfahrthöhe von 9,10 m über HSW nur auf 94 m Breite vorhanden.

An der Europabrücke (Rhein-km 293,48) beträgt die Brückendurchfahrthöhe bei HSW 6,79 m.

Vereinfachte Darstellung der Höchstabmessungen von Fahrzeugen und Schubverbänden
(Verbindliche Abmessungen siehe Kapitel 11 RheinSchPV)

	Fahrzeuge		Schubverbände		Formation ¹⁾			
	Länge [m]	Breite [m]	Länge [m]	Breite [m]				
867,5	135	22,8	Waal	269,5	22,90	B		
	135	17,7	Lek ²⁾	110,0	17,70			
	135	22,8	Waal	193,0	34,35	T		
	135	17,7	Lek ²⁾	186,5	11,45			
564,3	135	22,8		269,5	22,90	B		
				193,0	34,35	T		
540,2	135 ³⁾	22,8	B 186,5 T 116,5	22,90				
359,8	135	22,8		193,0	22,90			
				153,0	34,35			
334,0	135	22,8	193,0	22,90				
287,4	135	22,8 ⁴⁾		270,0	22,90			
				183,0	22,80 ⁴⁾			

1) Die Formation für den Lek ist aus Platzgründen nicht dargestellt.
 2) Vom Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20) gelten größere Abmessungen.
 3) Bei bestimmten Wasserständen 110.
 4) Bei Sperrung von bestimmten Schleusenkammern gelten kleinere Abmessungen.
 B: Bergfahrt, T: Talfahrt.

PROTOKOLL 20

Haushalt der Zentralkommission für 2017

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt den Haushalt 2017 an, der auf **2 578 705.- €** festgesetzt wird.

Der Beitrag jedes Staates beläuft sich auf **515 741.-€**

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission beim CIC Est in Straßburg überwiesen.

PROTOKOLL 21

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2015

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers genehmigt die Zentralkommission die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2015 und erteilt dem Generalsekretär Entlastung.

PROTOKOLL 22

Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer für das Haushaltsjahr 2015

Beschluss

Nach Kenntnisnahme des Berichts des Rechnungsprüfers und des Sekretariats erteilt die Zentralkommission dem Generalsekretär für die Jahresrechnung 2015 Entlastung.

PROTOKOLL 23

Verlängerung des Mandats der Stellvertretenden Generalsekretärin

Beschluss

Die Zentralkommission beschließt, den Dienstvertrag von Frau Katrin MOOSBRUGGER für das Amt der Stellvertretenden Generalsekretärin der Zentralkommission mit Wirkung vom 21. Januar 2017 um vier Jahre zu verlängern.

PROTOKOLL 24

Änderung der Personalordnung

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,
nimmt die geänderte Personalordnung, die diesem Beschluss beigefügt ist, an.
Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2017 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 24

Personalordnung des Sekretariats

(angenommen durch Beschluss CCR 1979-II-45 bis)

**PERSONALORDNUNG
DES SEKRETARIATS DER ZENTRAKKOMMISSION¹**

*Kapitel I
GELTUNGSBEREICH*

Artikel 1

Diese Personalordnung gilt für Bedienstete der Zentralkommission, die auf der Grundlage des in Artikel 7 genannten Stellenplans eingestellt sind.

*Kapitel II
LEITUNG UND ZUSAMMENSETZUNG DES SEKRETARIATS*

Artikel 2

Das Sekretariat der Zentralkommission wird von einem Generalsekretär geleitet; er ist für die allgemeinen Verwaltungsaufgaben zuständig.

Ihm zur Seite stehen ein Stellvertretender Generalsekretär, ein Chefingenieur und die sonstigen erforderlichen Bediensteten.

*Kapitel III
AUFGABEN UND PFLICHTEN DES PERSONALS DES SEKRETARIATS*

Artikel 3

Die Bedienstete der Zentralkommission haben sich bei der Ausübung ihres Amtes und in ihrem Verhalten allein von den Interessen der Kommission leiten zu lassen. Bei der Erfüllung ihrer Pflichten dürfen sie von einer Regierung, Behörde, Organisation oder Person außerhalb der Kommission Weisungen weder erbitten noch entgegennehmen.

Sie dürfen weder von einer Regierung noch von anderer Seite außerhalb der Zentralkommission ohne deren Erlaubnis Ehrungen, Auszeichnungen, Begünstigungen oder Schenkungen annehmen, ausgenommen für Dienste, die vor dem Amtsantritt erbracht wurden.

Artikel 4

Die Bediensteten der Zentralkommission dürfen keiner anderen entgeltlichen Beschäftigung nachgehen und keine Tätigkeiten ausüben, die mit ihren Pflichten unvereinbar sind. Die Ausübung jeder anderen Tätigkeit bedarf der Genehmigung durch den Generalsekretär. Diesem wird die Genehmigung durch den Präsidenten der Zentralkommission erteilt.

Die Bediensteten der Zentralkommission haben sich aller Handlungen, Veröffentlichungen oder öffentlichen Meinungsäußerungen zu enthalten, die mit ihren Aufgaben und Pflichten gegenüber der Kommission unvereinbar sind oder dieser immateriellen oder materiellen Schaden zufügen könnte.

¹ Angenommen durch Beschluss CCR 1979-II-45 bis, geändert durch Beschluss CCR 2014-II-26.

Artikel 5

Die Bediensteten der Zentralkommission haben auch nach Lösung ihrer beruflichen Bindungen an die Zentralkommission unbedingte Verschwiegenheit über Tatsachen und Informationen zu bewahren, die ihnen in Ausübung ihres Amtes bekannt werden oder bekannt geworden sind; sie dürfen nicht ohne ausdrückliche Genehmigung des Generalsekretärs in irgendeiner Weise unbefugten Personen zur Veröffentlichung nicht freigegebene Unterlagen oder Auskünfte zukommen lassen.

Ausarbeitungen, welche die Bediensteten der Zentralkommission über Fragen aus dem Zuständigkeitsbereich der Kommission veröffentlichen wollen, sind dem Generalsekretär vorzulegen, der gegebenenfalls dem Präsidenten der Kommission darüber berichtet.

Kapitel IV **VORRECHTE UND IMMUNITÄTEN**

Artikel 6

Die Bediensteten der Zentralkommission genießen die Vorrechte und Immunitäten, die ihnen das am 10. Mai 1978 zwischen der französischen Regierung und der Zentralkommission geschlossene Abkommen über den Sitz der Organisation und deren Vorrechte und Immunitäten im französischen Hoheitsgebiet zuerkennt. Diese Vorrechte und Immunitäten werden im Interesse der Zentralkommission gewährt.

Sobald eine Beeinträchtigung dieser Vorrechte und Immunitäten in Betracht kommt, teilt der betreffende Bedienstete dies sofort dem Generalsekretär mit.

Kapitel V **DIENSTPOSTEN UND DIENSTGRADE (ÄMTER)**

Artikel 7

Jedem Dienstposten entspricht ein bestimmter Dienstgrad.

Der im Stellenplan festgesetzte Personalbestand und die darin vorgesehenen Dienstgrade dürfen nicht überschritten werden. Dieser von der Zentralkommission gebilligte Stellenplan wird entsprechend den dienstlichen Erfordernissen und im Rahmen der genehmigten Haushaltsmittel festgelegt.

Artikel 8

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten der Zentralkommission werden in folgende vier Laufbahngruppen eingeteilt:

- a) Die Laufbahngruppe A umfasst die Ämter mit Planungs- und Untersuchungsaufgaben, die ein Hochschuldiplom erfordern;
- b) die Laufbahngruppe L umfasst die Ämter für Übersetzer, die ein Hochschuldiplom erfordern;
- c) die Laufbahngruppe B umfasst die Ämter für Sachbearbeiteraufgaben, oder für Sekretariats- und technische Aufgaben, die ein Reifezeugnis, ein Zeugnis der mittleren Reife oder ein gleichwertiges Diplom erfordern;
- d) die Laufbahngruppe C umfasst die Ämter für manuelle und sonstige einfache Tätigkeiten, die ein Zeugnis über den Realschulabschluss, den Grundschulabschluss, ein Berufsbefähigungszeugnis oder ein gleichwertiges Zeugnis erfordern.

Artikel 9

Der Generalsekretär kann einen der in Artikel 12 genannten Bediensteten jederzeit im dienstlichen Interesse auf einen anderen seinem Dienstgrad entsprechenden Dienstposten versetzen.

Kapitel VI **EINSTELLUNG, BEFÖRDERUNG UND BEURTEILUNG**

Artikel 10

Der Generalsekretär, der Stellvertretende Generalsekretär und der Chefsingenieur werden von der Zentralkommission ernannt und entlassen.

Die vorgenannten Bediensteten werden für eine Dauer von vier Jahren ernannt. Ihr Mandat kann zweimal erneuert werden. Eine dritte Erneuerung ist in Ausnahmefällen möglich, insbesondere wenn kein anderer Bewerber zur Verfügung steht.

Der Dienstvertrag wird mit der Zentralkommission, vertreten durch ihren Präsidenten, geschlossen; darin werden die Bedingungen für ihre Tätigkeit und Vergütung sowie die Bedingungen für ihre Aufnahme in ein Sozialversicherungssystem festgelegt.

Artikel 11

Der Generalsekretär nimmt die Ernennungen für alle Dienstposten der Zentralkommission vor, mit Ausnahme der in Artikel 10 genannten. Er achtet darauf, dass nur Personen mit entsprechender Sachkunde und Integrität berufen werden.

Artikel 12

Die Bediensteten der Zentralkommission, mit Ausnahme der in Artikel 10 genannten, werden aufgrund eines Vertrags eingestellt, der mit der Zentralkommission, vertreten durch den Generalsekretär, geschlossen wird. Dieser Vertrag legt die besonderen Arbeitsbedingungen für den Bediensteten fest, wie dessen Aufgaben, seine Laufbahngruppe und Einstufung, die Vertragsdauer sowie die Bedingungen, unter denen der Vertrag bei Ablauf gegebenenfalls verlängert werden kann. Der Vertrag sieht eine Probezeit von 6 Monaten vor.

Artikel 13

Zum Bediensteten der Zentralkommission darf nur ernannt werden,

- a) wer die Staatsangehörigkeit eines der Mitgliedstaaten der Kommission besitzt ;
- b) wer mindestens 16 Jahre oder höchstens 60 Jahre alt ist ;
- c) wer die geforderte Eignung besitzt ;
- d) wer weder Krankheiten noch Gebrechen hat, die ihn an der Erfüllung seiner Aufgaben hindern.

Artikel 14

Ein Bewerber um einen Dienstposten in der Zentralkommission muss eine ärztliche Bescheinigung vorlegen, aus der hervorgeht, dass er die in Artikel 13 Buchstabe d genannten Voraussetzungen erfüllt. Diese Bescheinigung muss von einem Arzt ausgestellt werden, den der Präsident der Zentralkommission oder der Generalsekretär bestimmt.

Artikel 15

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten können nur dann eingestellt werden, wenn in der betreffenden Laufbahngruppe eine freie Planstelle vorhanden ist.

Sie werden grundsätzlich in die jeweils unterste Dienstaltersstufe ihrer Laufbahngruppe eingereiht. Sie können jedoch unter Berücksichtigung der Erfahrung, die sie in einem dem vorgesehenen Dienstposten entsprechenden Beruf nachweisen können, in eine höhere Dienstaltersstufe eingereiht werden.

Artikel 16

Mit den Bediensteten gemäss Artikel 10 führt die Präsidentschaft am Ende ihrer zweijährigen Amtszeit ein Evaluierungsgespräch durch. Zusätzlich findet ein solches Gespräch mit denjenigen Bediensteten statt, welche sich für eine Erneuerung ihres Mandats bewerben. Die Präsidentschaft kann auf ein Gespräch vor einer Mandaterneuerung verzichten, namentlich wenn die letzte regelmässige Evaluation kurze Zeit zurückliegt.

Über die in Artikel 12 genannten Bediensteten wird jedes Jahr eine dienstliche Beurteilung abgegeben. Die Beurteilung wird vom Generalsekretär nach Befragung der Vorgesetzten abgegeben und dem betreffenden Bediensteten mitgeteilt.

Artikel 17

Der Generalsekretär entscheidet über Beförderungen der in Artikel 12 genannten Bediensteten. Eine Beförderung in ein höheres Amt kann jedoch nur vorgenommen werden, wenn eine entsprechende freie Planstelle vorhanden ist und wenn der betreffende Bedienstete besonders zufriedenstellend beurteilt wurde.

Das Aufsteigen in die höhere Dienstaltersstufe erfolgt automatisch. Das für das Aufsteigen von einer Dienstaltersstufe in die nächsthöhere erforderliche Dienstalter kann jedoch durch Entscheidung des Generalsekretärs bei außergewöhnlich guter oder schlechter Beurteilung des Bediensteten verkürzt oder verlängert werden.

Kapitel VII *ARBEITSZEIT*

Artikel 18

Der Generalsekretär legt die wöchentliche Arbeitszeit und die Dienststunden fest. Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit beträgt bei Vollzeit 40 Stunden.

Die Bediensteten sind verpflichtet, auf Wunsch des Generalsekretärs ihren Dienst auch ausserhalb der regelmäßigen Dienststunden wahrzunehmen, wenn die Umstände es erfordern.

Die Bediensteten der Dienstgrade C I bis B 2 erhalten für Dienstleistungen ausserhalb der regelmäßigen Dienststunden entsprechende Dienstbefreiung oder eine Vergütung.

Kapitel VIII
BESOLDUNG

Artikel 19

Die Dienstbezüge der Bediensteten werden entsprechend ihrer Laufbahngruppe, ihrem Dienstgrad und ihrer Dienstaltersstufe festgesetzt. Sie werden anhand der Tabellen in Anhang 2 dieser Personalordnung berechnet.

Die Zentralkommission nimmt die Anpassungen der Dienstbezüge vor, die aufgrund der Schwankungen der Lebenshaltungskosten notwendig werden.

Kapitel VIII bis
FAMILIENZUSCHLAG

Artikel 19bis

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten haben unter den von der Zentralkommission festgelegten Bedingungen Anspruch auf einen Familienzuschlag.

Kapitel IX
SOZIALE SICHERHEIT

Artikel 20

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten unterstehen den französischen Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit. Sie haben außerdem unter den von der Zentralkommission festgelegten Bedingungen Anspruch auf eine Zusatzversicherung für lange Krankheit und Invalidität sowie auf ein Sterbegeld.

Artikel 20bis

Die Bediensteten der Zentralkommission unterstehen nicht den französischen Rechtsvorschriften über Familienleistungen. Diese werden nach dem von der Zentralkommission eingerichteten System gewährt.

Artikel 21

Unter den von der Zentralkommission festgelegten Bedingungen haben die in Artikel 10 genannten Bediensteten Anspruch auf eine Altersversorgung und die in Artikel 12 genannten Bediensteten Anspruch auf eine zusätzliche Altersversorgung.

Artikel 22

Durch monatliche Einbehaltung von ihren Dienstbezügen bringen die in Artikel 10 genannten Bediensteten die Hälfte und die übrigen Bediensteten ein Drittel der Beiträge für die von der Zentralkommission abgeschlossene kollektive Rentenversicherung auf.

Kapitel X
KOSTENERSTATTUNG

Artikel 23

Die Fahrkosten sowie das Tage- und Übernachtungsgeld der im Auftrag der Zentralkommission reisenden Bediensteten werden von dieser unter den von ihr festgelegten Bedingungen übernommen.

Artikel 24

Die Umzugskosten der in Artikel 10 genannten Bediensteten sowie der in Artikel 12 genannten Bediensteten der Laufbahngruppen A und L werden bei der Ernennung und bei Ablauf des Dienstvertrags von der Zentralkommission unter den von ihr festgelegten Bedingungen übernommen. Die Kommission übernimmt jedoch diese Kosten nicht, wenn die betreffenden Bediensteten der Laufbahngruppen A und L Personen mit ständigem Aufenthalt im Departement Bas-Rhin sind.

Kapitel XI
URLAUB

Artikel 25

Die Bediensteten haben Anspruch auf einen jährlichen Urlaub; er wird auf der Grundlage von zweieinhalb Arbeitstagen für jeden abgeleisteten Dienstmonat berechnet.

Der Urlaub bedarf der vorherigen Genehmigung durch den Generalsekretär und muss so genommen werden, dass er mit den dienstlichen Erfordernissen vereinbar ist.

Für die Zeit der Abwesenheit wegen Krankheit oder Unfalls, die insgesamt 3 Monate innerhalb eines Kalenderjahrs überschreitet, entfällt der Anspruch auf Urlaub.

Artikel 26

Den Bediensteten der Zentralkommission kann ein kurzer Sonderurlaub gewährt werden, wenn sie aus ordnungsgemäß nachgewiesenen persönlichen Gründen vorübergehend verhindert sind, ihre Amtspflichten wahrzunehmen.

Artikel 27

Weibliche Bedienstete der Zentralkommission haben Anspruch auf einen Mutterschaftsurlaub für die Dauer von 6 Wochen vor und 10 Wochen nach der Niederkunft.

Artikel 28

Bedienstete der Zentralkommission, die infolge einer Krankheit oder eines Unfalls dienstunfähig sind, haben Anspruch auf Urlaub aus gesundheitlichen Gründen. Die Zentralkommission legt in den Anwendungsbestimmungen die Bedingungen fest, nach welchen dem Bediensteten dieser Urlaub gewährt wird.

Kapitel XII
BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Artikel 29

Die für eine Probezeit geschlossenen Verträge können von jeder Vertragspartei unter Einhaltung einer Frist von einem Monat gekündigt werden.

Artikel 30

Das Dienstverhältnis eines der in Artikel 12 genannten Bediensteten kann außer durch Tod und Erreichen der Altersgrenze vor Ablauf seines Dienstvertrags nur durch Entlassung aufgrund eines Antrags des Bediensteten, durch Entlassung von Amts wegen aufgrund von Tatsachen, für die der Bedienstete verantwortlich ist, wie Änderung der Staatsangehörigkeit im Sinne des Artikels 13 Buchstabe a, und aufgrund deren die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses nicht möglich ist, durch Entfernung aus dem Dienst, durch Entlassung wegen Verminderung der Stelle, wegen mangelnder Bewährung oder wegen dauernder Dienstunfähigkeit beendet werden.

Die Entlassung aufgrund eines Antrags des Bediensteten und die Entlassung wegen Verminderung der Stellen werden nach Ablauf einer Frist von zwei Monaten wirksam.

Die Entlassung wegen mangelnder Bewährung oder wegen dauernder Dienstunfähigkeit wird nach Ablauf einer Frist von einem Monat wirksam.

Die Entlassung von Amts wegen und die Entfernung aus dem Dienst werden fristlos wirksam.

Artikel 31

Bei Verminderung der Stellen wird eine Entschädigung gewährt. Ihrer Berechnung werden die Dienstzeit in der Zentralkommission und die letzten dem betreffenden Bediensteten nach den Gehaltssätzen gezahlten Dienstbezüge zugrunde gelegt. Sie beträgt ein Monatsgehalt je Dienstjahr und wird um den Monatsanteil erhöht, der dem außer den vollen Dienstjahren zurückgelegten Jahresanteil entspricht. Der Betrag darf jedoch die Bezüge für 24 Monate nicht überschreiten, wird aber um die Familienzulagen erhöht.

Die Entschädigung bei Verminderung der Stellen entfällt, wenn der Bedienstete in eine andere internationale Organisation oder auf einen Dienstposten mit vergleichbaren Bezügen berufen wird oder wenn er unmittelbar von einer innerstaatlichen Verwaltung übernommen wird.

Artikel 32

Der Bedienstete scheidet mit der Vollendung des 65. Lebensjahrs aus dem Dienst aus.

Kapitel XIII
DISZIPLINARMASSNAHMEN

Artikel 33

Verstöße gegen die in dieser Personalordnung festgelegten Pflichten haben für den Bediensteten Disziplinarmaßnahmen zur Folge.

Die gegen die in Artikel 10 genannten Bediensteten zu verhängenden Disziplinarmaßnahmen sind die schriftliche Warnung, der Verweis und die Entfernung aus dem Dienst. Diese Maßnahmen werden von der Zentralkommission verhängt.

Die gegen die in Artikel 12 genannten Bediensteten zu verhängenden Disziplinarmaßnahmen sind, je nach Schwere des Verstoßes, die schriftliche Warnung, der Verweis, die zeitweilige Aussetzung des Aufsteigens in die höheren Dienstaltersstufe, die Herabsetzung der Dienstaltersstufe, die Rückstufung in eine niedrigere Besoldungsgruppe und die Entfernung aus dem Dienst. Diese Maßnahmen werden vom Generalsekretär verhängt.

Artikel 34

Vor der Verhängung einer Disziplinarmaßnahme ist der betreffende Bedienstete von der Zentralkommission anzuhören, wenn es sich um einen in Artikel 10 genannten Bediensteten handelt, oder vom Generalsekretär, wenn es sich um einen in Artikel 12 genannten Bediensteten handelt.

Außerdem darf der Generalsekretär, mit Ausnahme der schriftlichen Warnung und des Verweises, keine Disziplinarmaßnahme verhängen, ohne vorher die Stellungnahme eines vom Personalausschuss bezeichneten Personalvertreters eingeholt zu haben.

Artikel 35

Jede Disziplinarmaßnahme ist schriftlich zu begründen. Ein Durchdruck der Begründung ist dem betreffenden Bediensteten zu übermitteln.

Kapitel XIV
PERSONALVERTRETUNG

Artikel 36

Im Sekretariat der Zentralkommission wird nach einem vom Generalsekretär genehmigten Verfahren ein von den in Artikel 12 genannten Bediensteten in geheimer Abstimmung gewählter Personalausschuss eingesetzt. Die Amtszeit der Mitglieder des Personalausschusses beträgt drei Jahre und kann einmal verlängert werden.

Artikel 37

Der Personalausschuss vertritt die Interessen der in Artikel 12 genannten Bediensteten und trägt durch seine Mitarbeit zum reibungslosen Dienstbetrieb bei, indem er diesen Bediensteten die Möglichkeit gibt, ihre Meinung zum Ausdruck zu bringen.

Der Personalausschuss kann von sich aus oder auf Ersuchen des Generalsekretärs diesen über jede Schwierigkeit von allgemeiner Tragweite, welche die Auslegung oder Anwendung dieser Personalordnung betrifft, oder jede andere das Personal betreffende allgemeine Maßnahme, ob sie Bestandteil dieser Personalordnung ist oder nicht, unterrichten. Er wird bei jeder Änderung der Personalordnung, der Dienstbezüge, der Zulagen und Beihilfen oder des Systems der Sozialen Sicherheit für die in Artikel 12 genannten Bediensteten angehört.

Ersucht der Generalsekretär den Personalausschuss um eine Stellungnahme, so setzt er unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der dem Ausschuss unterbreiteten Frage die Frist fest, innerhalb deren die Stellungnahme abzugeben ist.

Artikel 37bis

Die Bediensteten haben das Recht zur Bildung von Zusammenschlüssen.

Kapitel XV **STREITIGKEITEN**

Artikel 38

Verwaltungsbeschwerde

a) Bedienstete nach Artikel 12

Ein in Artikel 12 genannter Bediensteter kann unter Berufung auf die Nichtbeachtung dieser Personalordnung, ihrer Durchführungsvorschriften oder des Dienstvertrags eine Beschwerde auf Rücknahme oder Änderung einer ihn beschwerenden Entscheidung an den Generalsekretär richten.

Die Beschwerde muss innerhalb von sechzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung eingereicht werden. Der Generalsekretär bestätigt den Eingang der Beschwerde.

Bevor er über die Beschwerde entscheidet, hört der Generalsekretär den Beschwerdeführer an und konsultiert einen vom Personalausschuss bezeichneten Personalvertreter. Er erlässt eine schriftliche, begründete Entscheidung, die er dem Beschwerdeführer mitteilt. Erfolgt binnen dreißig Tagen nach Eingang der Beschwerde keine Antwort, so gilt dies als stillschweigende Annahme.

Dieses Verfahren steht binnen neunzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung *mutatis mutandis* auch ehemaligen Bediensteten und Rechtsnachfolgern der in Artikel 12 genannten Bediensteten und ehemaligen Bediensteten offen.

Der Bedienstete kann beim Generalsekretär zudem einen schriftlichen Antrag stellen und ihn zu einer Entscheidung oder Maßnahme, auf die er seines Erachtens Anspruch hat, oder zu einer Änderung einer jährlichen Beurteilung auffordern, die ihm ungerechtfertigt erscheint.

Wenn der Generalsekretär auf den Antrag des Bediensteten nicht binnen sechzig Tagen antwortet, so gilt dies als stillschweigende Ablehnung.

Die Beschwerde hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Der Generalsekretär kann jedoch auf Antrag des Bediensteten die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung beschließen, wenn er dies für zweckmäßig erachtet.

b) Bedienstete nach Artikel 44

Obgleich Bedienstete nach Artikel 44 den anderen Bestimmungen der Personalordnung nicht unterliegen, können auch sie nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren an den Generalsekretär eine Beschwerde wegen Nichtbeachtung der Bestimmungen ihres Vertrages mit der ZKR richten.

c) Bedienstete nach Artikel 10

Ein in Artikel 10 genannter Bediensteter kann an den Präsidenten der ZKR eine Beschwerde auf Rücknahme oder Änderung einer ihn beschwerenden Entscheidung richten.

Der Bedienstete kann beim Präsidenten der ZKR zudem einen schriftlichen Antrag stellen und ihn zu einer Entscheidung oder Maßnahme auffordern, auf die er seines Erachtens Anspruch hat. Wenn der Präsident auf den Antrag des Bediensteten nicht binnen sechzig Tagen antwortet, so gilt dies als stillschweigende Ablehnung.

Die Beschwerde muss innerhalb von sechzig Tagen nach Bekanntgabe oder Zustellung der angefochtenen Entscheidung eingereicht werden. Der Präsident der ZKR bestätigt den Eingang der Beschwerde.

Dieses Verfahren steht binnen neunzig Tagen nach Veröffentlichung oder Erhalt der angefochtenen Entscheidung *mutatis mutandis* auch ehemaligen Bediensteten und Rechtsnachfolgern der in Artikel 10 genannten Bediensteten und ehemaligen Bediensteten offen.

Bevor er über die Beschwerde entscheidet, hört der Präsident der ZKR den Beschwerdeführer an. Er erlässt eine schriftliche, begründete Entscheidung, die er dem Beschwerdeführer mitteilt. Erfolgt binnen sechzig Tagen nach Eingang der Beschwerde keine Antwort, so gilt dies als stillschweigende Annahme.

Die Beschwerde hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Der Präsident kann jedoch auf Antrag des Bediensteten die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung beschließen, wenn er dies für zweckmäßig erachtet.

d) Externe Stellenbewerber

Ein externer Bewerber, der sich um die Stelle eines Bediensteten nach Artikel 12 beworben hat, kann gegen die Ablehnung seiner Bewerbung an den Generalsekretär nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren eine Beschwerde richten, wenn er sich dabei auf eine Diskriminierung aufgrund der Rasse oder ethnischen Herkunft, der Weltanschauung oder des Glaubens, des Geschlechts, der sexuellen Orientierung, des Gesundheitszustands, einer Behinderung oder eine Unregelmäßigkeit im Ablauf des angekündigten Auswahlverfahrens beruft.

e) Personalausschuss

Der Personalausschuss kann an den Generalsekretär nach dem in Absatz a) beschriebenen Verfahren eine Beschwerde richten, soweit diese gegen eine Entscheidung gerichtet ist, die an ihn ergangen ist oder ihn unmittelbar in seinen Rechten aus der Personalordnung, insbesondere gemäß Artikel 37 der Personalordnung und Absatz 17 der Personalausschussordnung, verletzt.

Artikel 39

Schlichtung

a) Bedienstete nach Artikel 12

Lehnt der Generalsekretär eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz a) ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem in Anhang 1 zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter ist auch befugt, über jede Beschwerde zu entscheiden, die eine Disziplinarmaßnahme, mit Ausnahme der schriftlichen Verwarnung und des Verweises, betrifft. Er befindet ferner über alle Verfahrensfragen, die in diesem Kapitel oder in Anhang 1 zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung und verhindert nicht, dass eine schlechte Beurteilung oder eine Disziplinarmaßnahme wirksam wird. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

b) Bedienstete nach Artikel 44

Lehnt der Generalsekretär eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz b ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem in Anhang 1 zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter legt erforderlichenfalls Verfahrensvorschriften fest, die in diesem Kapitel oder in Anhang 1 zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

c) Bedienstete nach Artikel 10

Lehnt der Präsident der ZKR eine Beschwerde nach Artikel 38 Absatz c ab, so kann der Beschwerdeführer, wenn er diese Ablehnungsentscheidung anfechten will, nach dem in Anhang 1 zu dieser Personalordnung genannten Verfahren einen Schlichtungsantrag stellen.

Der Schlichter befindet auch über alle Verfahrensfragen, die in diesem Kapitel oder in Anhang 1 zu dieser Personalordnung nicht ausdrücklich vorgesehen sind, um eine gütliche Beilegung der Streitigkeit herbeizuführen.

Der Schlichtungsantrag hat hinsichtlich der angefochtenen Entscheidung keine aufschiebende Wirkung. Der Schlichter kann jedoch auf Antrag des Antragstellers und unbeschadet des Ausgangs des Rechtsstreits, die Aussetzung der angefochtenen Entscheidung verlangen, wenn er der Ansicht ist, dass die Durchführung einen groben und schwer wiedergutzumachenden Schaden verursachen könnte.

Artikel 40

Verwaltungsgericht des Europarates

- a) Eine Streitigkeit, die nicht im Rahmen der in den Artikeln 38 und 39 vorgesehenen internen Verfahren beigelegt werden konnte, kann der Beschwerdeführer gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Satzung des Verwaltungsgerichts des Europarates diesem Gericht vorlegen.
- b) In den Fällen, in denen das Schlichtungsverfahren zur Anwendung gelangt, beginnt die Frist für die Anrufung des Gerichts mit Eingang des Schlichterberichts beim Beschwerdeführer oder Ablauf der in der Schlichtungseinigung vorgesehenen Durchführungsfrist.
- c) In den Fällen, in denen das Schlichtungsverfahren nicht zur Anwendung gelangt, beginnt die Anrufungsfrist mit Eingang der Ablehnungsentscheidung.

Kapitel XVI
ANWENDUNGSBESTIMMUNGEN - ÜBERGANGSMAßNAHMEN - SONDERFÄLLE

Artikel 41

Der Generalsekretär legt, soweit erforderlich, die Bestimmungen für die Anwendung dieser Personalordnung fest. Jede Entscheidung, die über die Haushaltslinie für Personalkosten hinausgehende finanzielle Verpflichtungen beinhaltet, bedarf der Zustimmung der Zentralkommission.

Artikel 42

Der Generalsekretär schlägt der Zentralkommission Änderungen in Bezug auf den Stellenplan, auf die Personalordnung sowie auf die Dienstbezüge und die Zulagen und Beihilfe und auf das System der sozialen Sicherheit der Bediensteten der Kommission vor.

Artikel 43

Die in Artikel 12 genannten Bediensteten, die im Zeitpunkt der Annahme dieser Personalordnung im Amt sind, werden vom Generalsekretär im Rahmen der Haushaltsmittel und der im Haushalt vorgesehenen Dienstposten in eine der vier Laufbahngruppen eingestuft. Die in Artikel 8 vorgesehene Voraussetzung hinsichtlich der Diplome braucht nicht auf sie angewandt zu werden. Der Generalsekretär berücksichtigt bei ihrer Einstufung die im Dienst der Zentralkommission erworbene Berufserfahrung.

Artikel 44

Außer den in Artikel 12 genannten Bediensteten kann der Generalsekretär im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel ausnahmsweise Einstellungen außerhalb des Stellenplans vornehmen, um temporäres Personal und Praktikanten einzustellen. Die Arbeitsbedingungen dieser Bediensteten werden unbeschadet des Artikels 38 Absatz b entsprechend den Rechtsvorschriften des Sitzstaats der Zentralkommission geregelt.

Die Artikel 3, 4 und 5 dieser Personalordnung sind auch ihnen gegenüber wirksam.

Artikel 45

Der Generalsekretär kann im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die Durchführung bestimmter punktueller Aufgaben Dienstleistungsverträge schließen. Für diese Verträge gelten die Rechtsvorschriften des Sitzstaats der Zentralkommission.

Anhang 1 zur Personalordnung

Schlichtungsverfahren

Artikel 1

Bezeichnung

Gemäß Artikel 39 der Personalordnung des Sekretariats der Zentralkommission wird ein Schlichtungsverfahren mit einem Schlichter und dessen Stellvertreter eingerichtet. Die folgenden Bestimmungen gelten für den Schlichter und *mutatis mutandis* auch für seinen Stellvertreter.

Artikel 2

Ernennung

1. Der Schlichter wird vom Präsidenten des Verwaltungsgerichts des Europarates für ein Mandat von fünf Jahren ernannt, das erneuert werden kann.
2. Der Schlichter ist eine außerhalb der ZKR stehende Person. Er darf nicht aus den Reihen der Mitglieder des Personals oder der nationalen Delegationen oder der ehemaligen Mitglieder des Personals oder der nationalen Delegationen gewählt werden, es sei denn, er hat die entsprechende Tätigkeit vor mehr als fünf Jahren aufgegeben.
3. Der Schlichter muss jede für die Ausübung von Richter-, Mediations- und Schlichtungsfunktionen in einem der Mitgliedstaaten der ZKR erforderliche Gewähr für Unabhängigkeit und Kompetenz bieten. Insbesondere muss er über eine nachweisliche Kompetenz im Arbeitsrecht und/oder Verwaltungsrecht, vorzugsweise im internationalen Bereich, verfügen und möglichst zwei Arbeitssprachen der ZKR beherrschen.
4. Im Falle des freiwilligen Ausscheidens oder Ablebens wird er nach dem im ersten Absatz beschriebenen Verfahren für die verbleibende Mandatszeit ersetzt.

Artikel 3

Zuständigkeit

Der Schlichter entscheidet über alle gemäß Artikel 39 der Personalordnung vorgelegten Schlichtungsfragen.

Artikel 4

Deontologie

1. Der Schlichter übt sein Amt in völliger Unabhängigkeit aus. Er darf keinerlei Anweisungen erhalten und während der Ausübung seines Mandats keine Aufgaben übernehmen, die mit der für dieses Mandat erforderlichen Unabhängigkeit, Unparteilichkeit und Verfügbarkeit unvereinbar sind.
2. Sofern in dieser Satzung nichts anderes bestimmt ist, findet auf den Schlichter der Verhaltenskodex für die Richter des Gerichts der Vereinten Nationen für dienstrechtliche Streitigkeiten und des Berufungsgerichts der Vereinten Nationen, Resolution A/RES/66/106 der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 9. Dezember 2011, entsprechend Anwendung.

Artikel 5

Sekretariat

1. Nach Konsultation des Personalausschusses ernennen der Generalsekretär und der Schlichter im gemeinsamen Einvernehmen den Sekretär des Schlichters sowie dessen Stellvertreter, die beide Mitglieder des Personals der ZKR sein dürfen.
2. Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstehen der Sekretär und sein Stellvertreter ausschließlich der Aufsicht des Schlichters.

Artikel 6

Einleitung des Verfahrens

1. Der Schlichtungsantrag ist innerhalb von sechzig Tagen nach Eingang der Entscheidung zur Ablehnung der informellen Beschwerde beim Schlichtungssekretariat zu stellen. Erfolgt auf die informelle Beschwerde keine Antwort, beginnt die Frist für die Einreichung des Antrags mit der stillschweigenden Ablehnung gemäß Artikel 38 der Personalordnung.
2. Für ehemalige ständige Bedienstete und Rechtsnachfolger ständiger oder ehemaliger ständiger Bediensteter beträgt die Frist zur Einreichung des Schlichtungsantrags neunzig Tage ab Eingang der Entscheidung zur Ablehnung der informellen Beschwerde. Erfolgt auf die informelle Beschwerde keine Antwort, beginnt die Frist für die Einreichung des Antrags mit der stillschweigenden Ablehnung gemäß Artikel 38 der Personalordnung.
3. Der Schlichter weist die Sache unter Berücksichtigung der Sprachkenntnisse der Parteien und möglicher Interessenkonflikte entweder sich selbst oder seinem Stellvertreter zu.

Artikel 7

Ablehnung

Der Präsident des Verwaltungsgerichts des Europarates befindetet auf Antrag einer der Parteien über die Ablehnung des Schlichters; der Antrag ist bei der Einreichung des Schlichtungsantrags, spätestens jedoch dreißig Tage nach dessen Einreichung zu stellen. In diesem Fall informiert das Schlichtungssekretariat den Schlichter und die Gegenpartei und leitet den Antrag innerhalb von fünfzehn Tagen nach dessen Eingang an den Präsidenten des Verwaltungsgerichts weiter. Nach Prüfung des Antrags erlässt der Präsident des Verwaltungsgerichts eine begründete Entscheidung, die den Parteien innerhalb von dreißig Tagen nach Eingang des Antrags von der Kanzlei des Verwaltungsgerichts zugestellt wird.

Artikel 8

Schlichtungsverfahren

1. Jede der beiden Parteien kann sich, wenn sie dies wünscht, durch eine Person ihrer Wahl vertreten lassen.
2. Der Schlichtungsantrag muss eine Darstellung des Sachverhalts, der Anträge und der Argumente des Antragstellers enthalten und gegebenenfalls die Person angeben, durch die sich der Antragsteller vertreten lassen möchte. Er ist an das Schlichtungssekretariat zu richten, das ihn an den Schlichter und die Gegenpartei weiterleitet.

3. Sofern in dieser Satzung nichts anderes bestimmt ist, entscheidet der Schlichter über das anzuwendende Verfahren und setzt die Parteien davon rechtzeitig in Kenntnis. Er sorgt dafür, dass die beiden Parteien ihre Standpunkte im Rahmen eines kontradiktorischen Verfahrens in gleicher Weise geltend machen können. Der Schlichter kann sich insbesondere mit den Parteien treffen oder sich mit ihnen getrennt oder gemeinsam verständigen. Er kann ferner Zeugen anhören, soweit er dies für die Verhandlungen als zweckmäßig erachtet. Wenn er es für notwendig hält, kann er mittels eines begründeten Beschlusses auch die Durchführung einer Untersuchung durch einen oder mehrere von ihm ernannte(n) externe(n) Sachverständige(n) anordnen.
4. Die Parteien verpflichten sich, mit dem Schlichter zusammenzuarbeiten und ihm auf Wunsch Unterlagen und andere Beweisstücke vorzulegen, die er für die Prüfung des ihm vorgelegten Antrags für erforderlich hält.
5. Informationen, die eine Partei dem Schlichter übermittelt, werden auch der anderen Partei zugeleitet, es sei denn, die Übermittlung der Information erfolgt ausdrücklich unter der Bedingung der Geheimhaltung. Der Schlichter prüft, ob die Geheimhaltung gerechtfertigt ist.
6. Die Gespräche, die der Schlichter mit den Parteien, Zeugen und etwaigen Drittbeteiligten führt, sind vertraulich.
7. Der Schlichter und die beiden Parteien bemühen sich, die Treffen und Gespräche binnen neunzig Tagen nach Eingang des Schlichtungsantrags abzuhalten und innerhalb dieser Frist eine Einigung zu erzielen. Die Frist kann mit Zustimmung der Parteien verlängert werden.
8. Der Schlichter unterbreitet den Parteien einen Einigungsvorschlag. Wird der Einigungsvorschlag angenommen, ist er für die Parteien bindend und beendet die Streitigkeit. Er sieht für seine Umsetzung eine Frist vor. Im Falle der Nichtumsetzung kann der Antragsteller unmittelbar das Verwaltungsgericht des Europarates anrufen.
9. Stellt der Schlichter fest, dass zwischen den Parteien keine Einigung erzielt werden kann, verfasst er einen Bericht, in dem er das angewandte Verfahren, den Sachverhalt, die Anträge und Argumente der Parteien, seine rechtliche Würdigung und seine nach billigem Ermessen vorgenommene Beurteilung des Falles sowie seine ordnungsgemäß begründete Empfehlung darlegt.
10. Der Schlichter legt seinen Bericht spätestens hundertzwanzig Tage nach Eingang des Schlichtungsantrags vor, sofern die Parteien nichts anderes vereinbart haben und der Schlichter keine andere Frist für die Vorlage des Berichts angegeben hat.

Artikel 9

Drittbeteiligung

1. Jede Person, die berechtigt ist, einen Schlichtungsantrag zu stellen, kann sich an einem laufenden Verfahren beteiligen und geltend machen, dass sie Trägerin von Rechten sei, die von der Entscheidung des Schlichters berührt werden können. Der Schlichter entscheidet über die Zulässigkeit der Drittbeteiligung, legt das anzuwendende Verfahren fest und berücksichtigt in seinem Streitbeilegungsvorschlag die Rechte des Drittbeteiligten.
2. Stellt sich hinsichtlich des Schlichtungsantrags heraus, dass im Falle einer Berücksichtigung der Anträge des Antragstellers bei der Beilegung der Streitigkeit die Rechte eines Dritten beeinträchtigt würden, erhält dieser über den Schlichtungsantrag Mitteilung und wird eingeladen, gemäß den vom Schlichter festgelegten Modalitäten am Verfahren teilzunehmen.

Artikel 10

Anzuwendendes Recht

Um die Streitigkeit mittels einer gütlichen Einigung beizulegen, wendet der Schlichter die einschlägigen Statuts- und Verordnungsvorschriften der ZKR an. Die in der Europäische Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten und der Europäischen Sozialcharta verankerten Rechte und Grundfreiheiten sowie die allgemeinen Grundsätze des Rechts, insbesondere die von den internationalen Verwaltungsgerichten entwickelten Grundsätze, sind ebenfalls Bestandteil des anzuwendenden Rechts. Der Schlichter kann auch eine nach billigem Ermessen getroffene Lösung vorschlagen.

Artikel 11

Entscheidung

Der Bericht und die Entscheidungen des Schlichters sind schriftlich abzufassen und mit Gründen zu versehen. Eine Urschrift wird im Archiv der ZKR hinterlegt. Im Falle eines Rechtsbehelfs nach Artikel 40 der Personalordnung können diese Unterlagen gegebenenfalls dem Verwaltungsgericht des Europarates vorgelegt werden.

Artikel 12

Finanzierung des Schlichtungsverfahrens

1. Die Kosten des Schlichtungsverfahrens gehen auf gerechtfertigter und angemessener Grundlage zu Lasten der ZKR.
2. Der Schlichter erhält von der ZKR eine *Ad-litem*-Entschädigung, die durch Beschluss der Zentralkommission auf der Grundlage eines vom Haushaltsausschuss genehmigten Vorschlags des Generalsekretärs im Voraus festgesetzt wird.
3. Der Generalsekretär ergreift alle übrigen Verwaltungsmaßnahmen, die für den reibungslosen Ablauf des Schlichtungsverfahrens erforderlich sind, wie zum Beispiel die Bereitstellung von Dolmetschern und Übersetzern.

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle¹

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstaltersstufe	A6	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe	A5	Wert der Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
1. Dienstaltersstufe	12 087		11 042		1 Jahr	9 342		8 067		1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	12 492	405	11 345	303		9 605	263	8 277	210	
3. Dienstaltersstufe	12 897	405	11 648	303		9 868	263	8 487	210	
4. Dienstaltersstufe	13 504	607	11 951	303		10 131	263	8 697	210	
5. Dienstaltersstufe	14 111	607	12 403	452	2 Jahre	10 394	263	8 907	210	
6. Dienstaltersstufe	14 718	607	12 855	452		10 804	410	9 224	317	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			13 307	452		11 214	410	9 541	317	
8. Dienstaltersstufe			13 759	452		11 624	410	9 858	317	
9. Dienstaltersstufe						12 034	410	10 175	317	
10. Dienstaltersstufe						12 444	410	10 492	317	
11. Dienstaltersstufe						12 854	410	10 809	317	

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	A3	Wert der Dienstaltersstufe	A2	Wert der Dienstaltersstufe	A1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	9 284	269	8 159	251	6 527	194	4 885	114	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	9 015	269	7 908	251	6 333	194	4 771	114	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 746	269	7 657	251	6 139	194	4 657	114	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	8 477	269	7 406	251	5 945	194	4 543	114	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 208	269	7 155	251	5 751	194	4 429	114	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	7 939	269	6 904	251	5 557	194	4 315	114	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 670	269	6 653	251	5 363	194	4 201	114	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 401	181	6 402	167	5 169	128	4 087	114	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 220	181	6 235	167	5 041	128	3 973	114	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 039	181	6 068	167	4 913	128	3 859	114	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 858		5 901		4 785		3 745		1 Jahr

¹ Monatliche Dienstbezüge über zwölf Monate in Euro.

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstaltersstufe	B4	Wert der Dienstaltersstufe	B3	Wert der Dienstaltersstufe	B2	Wert der Dienstaltersstufe	B1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 807	119	4 243	107	3 716	94	3 218	80	2 853	73	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	4 688	119	4 136	107	3 622	94	3 138	80	2 780	73	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 569	119	4 029	107	3 528	94	3 058	80	2 707	73	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 450	119	3 922	107	3 434	94	2 978	80	2 634	73	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 331	119	3 815	107	3 340	94	2 898	80	2 561	73	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 212	119	3 708	107	3 246	94	2 818	80	2 488	73	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 093	119	3 601	107	3 152	94	2 738	80	2 415	73	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 974	119	3 494	107	3 058	94	2 658	80	2 342	73	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 855	119	3 387	107	2 964	94	2 578	80	2 269	73	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 736	119	3 280	107	2 870	94	2 498	80	2 196	73	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 617		3 173		2 776		2 418		2 123		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstaltersstufe	C5	Wert der Dienstaltersstufe	C4	Wert der Dienstaltersstufe	C3	Wert der Dienstaltersstufe	C2	Wert der Dienstaltersstufe	C1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 049	95	3 644	85	3 314	78	2 979	68	2 734	64	2 487	59	3 Jahre
10. Dienstaltersstufe	3 954	95	3 559	85	3 236	78	2 911	68	2 670	64	2 428	59	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	3 859	95	3 474	85	3 158	78	2 843	68	2 606	64	2 369	59	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	3 764	95	3 389	85	3 080	78	2 775	68	2 542	64	2 310	59	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	3 669	95	3 304	85	3 002	78	2 707	68	2 478	64	2 251	59	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	3 574	95	3 219	85	2 924	78	2 639	68	2 414	64	2 192	59	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	3 479	95	3 134	85	2 846	78	2 571	68	2 350	64	2 133	59	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 384	95	3 049	85	2 768	78	2 503	68	2 286	64	2 074	59	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 289	95	2 964	85	2 690	78	2 435	68	2 222	64	2 015	59	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 194	95	2 879	85	2 612	78	2 367	68	2 158	64	1 956	59	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 099		2 794		2 534		2 299		2 094		1 897		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	8 251	245	6 624	196			3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	8 006	245	6 428	196			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	7 761	245	6 232	196			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	7 516	245	6 036	196			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	7 271	245	5 840	196			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	7 026	245	5 644	196			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	6 781	245	5 448	196			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	6 536	245	5 252	196			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	6 291	245	5 056	196	4 118	158	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	6 046		4 860		3 960		1 Jahr

PROTOKOLL 25

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

- auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2016 und vom 31. Dezember 2016 auf den 1. Januar 2017 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie
- auf dem Neder-Rijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2016 sowie vom 31. Dezember 2016 auf den 1. Januar 2017 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 26

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

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Neder-Rijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2017 bis 31. Dezember 2017.

keine Einwände hervorruft.

PROTOKOLL 27

Pressemitteilung

Beschluss

Die Pressemitteilung wird genehmigt.

PROTOKOLL 28

Termin der nächsten Sitzung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 29

Öffentliche Plenartagung

Kein Beschluss.