

Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (Schiffspersonalverordnung-Rhein - RheinSchPersV)

RheinSchPersV

Ausfertigungsdatum: 16.12.2011

Vollzitat:

"Schiffspersonalverordnung-Rhein vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2011 II S. 1300; Anlageband), die zuletzt durch Artikel 1 Nummer 2 iVm Anlage 4 der Verordnung vom 20. Mai 2021 (BGBl. 2021 II S. 442) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 Nr. 2 iVm Anlage 4 V v. 20.5.2021 II 442

Diese V ist gem. Art. 1 § 13 V v. 5.4.2023 II Nr. 105 mWv 14.4.2023 nicht mehr anzuwenden

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 24.12.2011 +++)

Die V wurde durch Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt v. 2.6.2010, Protokoll 8 Anlage 1 angenommen und als Anlage 1 zur V v. 16.12.2011 II 1300 von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales und dem Bundesministerium der Finanzen erlassen

(+++ Text der Einführungsverordnung siehe: RheinSchPersEV +++)

(+++ Zur Anwendung dieser V vgl. Art. 1 § 13 V v. 5.4.2023 II Nr. 105 +++)

Inhaltsverzeichnis

Teil I Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen für Teile I, II und III

- § 1.01 Begriffsbestimmungen
- § 1.02 Anordnungen vorübergehender Art
- § 1.03 Dienstanweisungen

Teil II Besatzungsvorschriften

Kapitel 2 Allgemeine Bestimmungen für Teil II

- § 2.01 Geltungsbereich
- § 2.02 Allgemeines

Kapitel 3 **Bestimmungen für alle Fahrzeugarten**

Abschnitt 1 Befähigung der Besatzungsmitglieder

§ 3.01 Beschreibung der Befähigungen

Unterabschnitt 1 Voraussetzungen für den Erwerb der Befähigung

§ 3.02 Voraussetzungen für die Befähigung

§ 3.03 Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder

§ 3.04 Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit

Unterabschnitt 2 Art des Nachweises der Befähigung

§ 3.05 Nachweis der Befähigung

§ 3.06 Schifferdienstbuch

§ 3.07 Gültigkeit des Schifferdienstbuches

Unterabschnitt 3 Fahrzeit

§ 3.08 Anrechnung der Fahrzeiten

§ 3.09 Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten

Abschnitt 2 Mindestruhezeit

§ 3.10 Betriebsformen

§ 3.11 Mindestruhezeit

§ 3.12 Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform

§ 3.13 Bordbuch - Fahrtenschreiber

Abschnitt 3 Mindestbesatzung an Bord

§ 3.14 Ausrüstung der Schiffe

§ 3.15 Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote

§ 3.16 Mindestbesatzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen

§ 3.17 Mindestbesatzung der Fahrgastschiffe

- § 3.18 Nichterfüllung der Ausrüstung nach § 3.14
- § 3.19 Mindestbesatzung der übrigen Fahrzeuge
- § 3.20 Mindestbesatzung von Seeschiffen
- § 3.21 Mindestbesatzung von Kanalpenichen
- § 3.22 Mindestbesatzung von Sportfahrzeugen
- § 3.23 Ausnahme

Kapitel 4
Ergänzende Bestimmungen
für das Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern

- § 4.01 Verweis auf die Bestimmungen des ADN

Kapitel 4a
Ergänzende Bestimmungen
über die Sachkunde der Besatzungsmitglieder
von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

- § 4a.01 Sachkunde und Einweisung
- § 4a.02 Bescheinigung
- § 4a.03 Lehrgang und Prüfung
- § 4a.04 Gültigkeit und Verlängerung der Bescheinigung
- § 4a.05 Zuständigkeit

Kapitel 5
Ergänzende Bestimmungen für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

- § 5.01 Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

Abschnitt 1
Anforderungen für den Erwerb und den Nachweis der Befähigungen

- § 5.02 Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt
- § 5.03 Basislehrgang für Sachkundige
- § 5.04 Auffrischungslehrgang für Sachkundige
- § 5.05 Ersthelfer
- § 5.06 Atemschutzgeräteträger
- § 5.07 Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger
- § 5.08 Art des Nachweises der Befähigung

Abschnitt 2
Anforderungen an den Betrieb der Fahrgastschiffe

- § 5.09 Anzahl des Sicherheitspersonals

- § 5.10 Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen
- § 5.11 Aufsicht

Teil III Patentvorschriften

Kapitel 6 Allgemeine Bestimmungen für Teil III

- § 6.01 Geltungsbereich
- § 6.02 Schifferpatentpflicht
- § 6.03 Radarpatentpflicht
- § 6.04 Patentarten

Kapitel 7 Schifferpatente

Abschnitt 1 Erwerb der Befähigung

Unterabschnitt 1 Patentarten

- § 7.01 Großes Patent
- § 7.02 Kleines Patent
- § 7.03 Sportpatent
- § 7.04 Behördenpatent

Unterabschnitt 2 Streckenkenntnisse

- § 7.05 Streckenkundepflichtige Strecke
- § 7.06 Erwerb der Streckenkenntnisse
- § 7.07 Streckenzeugnis

Abschnitt 2 Zulassungs- und Prüfungsverfahren

- § 7.08 Prüfungskommission
- § 7.09 Antrag auf Erwerb oder Erweitern eines Rheinpatentes
- § 7.10 Antrag auf Erwerb oder Erweitern eines Streckenzeugnisses
- § 7.11 Zulassung zur Prüfung
- § 7.12 Prüfung
- § 7.13 Befreiungen und Erleichterungen

- § 7.14 Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente
- § 7.15 Ausstellung des Streckenzeugnisses
- § 7.16 Kosten

Abschnitt 3 Kontrolle der Tauglichkeit

- § 7.17 Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit
- § 7.18 Nachweis der Tauglichkeit von Inhabern eines Rheinpatents ab dem Alter von 50 Jahren
- § 7.19 Nachweis der Tauglichkeit von Inhabern eines als gleichwertig anerkannten
Schiffsführerzeugnisses ab dem Alter von 50 Jahren

Abschnitt 4 Überprüfung und Entzug

- § 7.20 Aussetzen der Gültigkeit des Rheinpatentes
- § 7.21 Ablauf der Gültigkeit eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses auf dem Rhein
- § 7.22 Entzug des Rheinpatentes
- § 7.23 Fahrverbot für den Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses
- § 7.24 Sicherstellung eines Rheinpatentes
- § 7.25 Sicherstellung eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses

Kapitel 8 Radarpatent

- § 8.01 Allgemeine Bestimmungen
- § 8.02 Antrags- und Zulassungsverfahren
- § 8.03 Prüfungskommission
- § 8.04 Prüfung
- § 8.05 Ausstellung des Radarpatentes
- § 8.06 Entzug des Radarpatentes
- § 8.07 Maßnahmen gegen Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Radarzeugnisses
- § 8.08 Kosten

Kapitel 9 Übergangsbestimmungen

- § 9.01 Gültigkeit der Bordbücher und Schifferdienstbücher
- § 9.02 Gültigkeit der bisherigen Patente
- § 9.03 Zuordnung der Patentarten
- § 9.04 Anrechnung von Fahrzeiten
- § 9.05 Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff

Anlagen

A: Besatzung

- A1 Bordbuch (Muster)
- A2 Schifferdienstbuch (Muster)
- A3 Anforderungen an den Fahrtenschreiber und Vorschriften betreffend den Einbau von Fahrtenschreibern an Bord
- A4 Bescheinigung für den Nachweis der geforderten Ruhezeit nach § 3.12 Nr. 2 bis 6 (Muster)
- A5 Anerkannte ausländische Schifferdienstbücher

B: Tauglichkeit

- B1 Mindestanforderungen an die Tauglichkeit
- B2 Ärztliches Zeugnis über die Untersuchung der Tauglichkeit in der Rheinschifffahrt (Muster)
- B3 Bescheid zur Tauglichkeit (Muster)

C: Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

- C1 Bescheinigung Sachkundiger für Fahrgastschifffahrt (Muster)
- C2 Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschifffahrt (Muster)
- C3 Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschifffahrt (Muster)
- C4 Bescheinigungsbuch für die Fahrgastschifffahrt (Muster)

D: Patente

- D1 Rheinpatent (Muster)
- D2 Vorläufiges Rheinpatent (Muster)
- D3 Streckenzeugnis (Muster)
- D4 Radarpatent (Muster)
- D5 Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse
- D6 Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt
- D7 Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Patentes für den Rhein
- D8 Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Radarpatentes

E: Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

- E1 Muster der Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff
- E2 Programm der Lehrgänge für Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

Teil I

Allgemeine Bestimmungen

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen für Teile I, II und III

§ 1.01 Begriffsbestimmungen

In dieser Verordnung gelten als

Fahrzeugarten

1. „Fahrzeug“ ein Binnenschiff, eine Fähre, ein schwimmendes Gerät und ein Seeschiff;
2. „Binnenschiff“ ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnengewässern bestimmt ist;
3. „Seeschiff“ ein Schiff, das zur See- oder Küstenfahrt zugelassen und vorwiegend dafür bestimmt ist;
4. „Motorschiff“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes Schiff, das mit eigener Triebkraft allein fahren kann;
5. „Fähre“ ein Fahrzeug, das dem Übersetzverkehr dient und von der zuständigen Behörde als Fähre behandelt wird;
6. „Behördenfahrzeug“ ein Fahrzeug, dessen Länge 25 m nicht überschreitet und das im Rahmen hoheitlicher Aufgaben eingesetzt wird;
7. „Feuerlöschboot“ ein Fahrzeug, dessen Länge 15 m oder mehr aufweist und das im Rahmen des Rettungsdienstes eingesetzt wird;
8. „Schleppboot“ ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;
9. „Schubboot“ ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebautes Schiff;
10. „Schleppkahn“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schleppen gebautes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt kleine Ortsveränderungen vorzunehmen;
11. „Schubleichter“ ein zur Fortbewegung durch Schieben gebautes oder hierfür besonders eingerichtetes Schiff;
12. „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als zwölf Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff;
13. „Tagesausflugsschiff“ ein Fahrgastschiff ohne Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen, dessen Fahrtauglichkeitsbescheinigung den entsprechenden Vermerk enthält;
14. „Kabinenschiff“ ein Fahrgastschiff mit Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen, dessen Fahrtauglichkeitsbescheinigung den entsprechenden Vermerk enthält;
15. „Schwimmendes Gerät“ eine schwimmende Konstruktion mit auf ihm vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;
16. „Sportfahrzeug“ ein für Sport- oder Erholungszwecke bestimmtes Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;

Fahrzeugzusammenstellungen

17. „Verband“ ein starrer Verband oder ein Schleppverband;
18. „Formation“ die Form der Zusammenstellung eines Verbandes;
19. „Starrer Verband“ ein Schubverband oder gekuppelte Fahrzeuge;
20. „Schubverband“ eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem oder den beiden Fahrzeugen mit Maschinenantrieb befindet, das oder die den Verband fortbewegt oder fortbewegen und als „schiebendes Fahrzeug“ oder „schiebende Fahrzeuge“ bezeichnet werden; als starr gilt auch ein Verband aus einem schiebenden und einem geschobenen Fahrzeug, deren Kupplungen ein gesteuertes Knicken ermöglichen;
21. „Gekuppelte Fahrzeuge“ eine Zusammenstellung von längsseits starr gekuppelten Fahrzeugen, von denen sich keines vor dem Fahrzeug mit Maschinenantrieb befindet, das die Zusammenstellung fortbewegt;
22. „Schleppverband“ eine Zusammenstellung von einem oder mehreren Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen oder Schwimmkörpern, die von einem oder mehreren zum Verband gehörigen Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geschleppt wird;
23. „Länge“ oder „L“ die größte Länge des Schiffskörpers in m, ohne Ruder und Bugspriet;

24. „Breite“ oder „B“ die größte Breite des Schiffskörpers in m, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und Ähnliches);

Personal

25. „Besatzung“ die Decksmannschaft und das Maschinenpersonal;
26. „Mindestbesatzung“ die vorgeschriebene Mindestbesatzung nach §§ 3.15 bis 3.23 dieser Verordnung;
27. „Decksmannschaft“ die Besatzung mit Ausnahme des Maschinenpersonals;
28. „Bordpersonal“ alle Beschäftigten an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung gehören;
29. „Sicherheitspersonal“ der Sachkundige für Fahrgastschiffahrt, der Ersthelfer und der Atemschutzgeräteträger und der Sachkundige für Gefahrguttransport;
30. „Fahrgast“ jede Person an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung oder zum Bordpersonal gehört;
31. „Fahrzeit“ die Zeit an Bord eines Fahrzeuges, das sich auf Reisen befindet;
32. „Radarfahrt“ eine Fahrt bei unsichtigem Wetter, bei der Radar zum Führen des Fahrzeuges benutzt wird;
33. „Sprechfunkzeugnis“ ein auf der Grundlage der Anlage 5 der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk erteiltes gültiges Funkzeugnis;
34. „Schifferpatent“ ein Rheinpatent oder ein anderes Befähigungszeugnis zum Führen von Fahrzeugen in der Binnenschiffahrt;
35. „Rheinpatent“ ein Befähigungszeugnis gemäß § 6.04 Nr. 1 zum Führen von Fahrzeugen auf dem Rhein;

Andere Begriffe

36. „ADN“ die dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigefügte Verordnung (ADN);
37. „Binnenschiffszeugnis“ ein Schiffsattest oder Gemeinschaftszeugnis für Binnenschiffe;
38. „Untersuchungskommission“ die nationale Behörde, die mit der Ausstellung des Schiffsattests beauftragt und deren Zusammensetzung in Anhang II § 2.01 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung geregelt ist.
39. „Flüssigerdgas (LNG)“ Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161° C verflüssigt wurde.
40. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe Ausgabe 2021/1². Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen.

² Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Edition 2021/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2020-II-1 vom 13. Oktober 2020.

§ 1.02 Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt kann Anordnungen vorübergehender Art mit einer Gültigkeit von höchstens drei Jahren beschließen, wenn es notwendig erscheint,

- a) in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen oder
- b) um Versuche, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden, zu ermöglichen.

§ 1.03 Dienstanweisungen

Zur Erleichterung und Vereinheitlichung der Anwendung dieser Verordnung kann die ZKR Dienstanweisungen für die zuständigen Behörden beschließen. Die zuständigen Behörden sind daran gebunden.

Teil II

Besatzungsvorschriften

Kapitel 2

Allgemeine Bestimmungen für Teil II

§ 2.01 Geltungsbereich

1. Dieser Teil gilt
 - a) für Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr;
 - b) für Schiffe, deren Produkt aus $L \cdot B \cdot T$ ein Volumen von 100 m^3 oder mehr ergibt.
2. Darüber hinaus gilt dieser Teil für alle
 - a) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, Schiffe nach Nummer 1 oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;
 - b) Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach ADN verfügen;
 - c) Fahrgastschiffe;
 - d) schwimmenden Geräte.
3. Dieser Teil gilt nicht für Fähren.

§ 2.02 Allgemeines

1. Die Besatzung und das Sicherheitspersonal, die sich nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung an Bord der auf dem Rhein fahrenden Fahrzeuge zu befinden haben, müssen den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

Die Besatzung, die für die jeweilige Betriebsform und Einsatzzeit des Fahrzeuges vorgeschrieben ist, und das Sicherheitspersonal müssen während der Fahrt ständig an Bord sein. Der Antritt einer Fahrt ohne die vorgeschriebene Besatzung oder ohne das Sicherheitspersonal ist unzulässig.

Fahrzeuge, auf denen durch unvorhergesehene Umstände (z. B. Krankheit, Unfall, behördliche Anordnung) höchstens ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung während der Fahrt ausfällt, können ihre Fahrt bis zum nächsten erreichbaren geeigneten Liegeplatz in Fahrtrichtung – Fahrgastschiffe bis zur Tagesendstation – fortsetzen, wenn an Bord neben einem Inhaber eines für die betreffende Strecke gültigen Schifferpatents noch ein weiteres Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung vorhanden ist.

Die Person, der die Betreuung an Bord lebender Kinder unter sechs Jahren obliegt, darf nicht Mitglied der Mindestbesatzung sein, es sei denn, es werden Maßnahmen getroffen, um die Sicherheit der Kinder ohne ständige Aufsicht zu gewährleisten.

2. Jeder Rheinuferstaat oder Belgien kann bestimmen, dass seine Arbeitsschutzvorschriften auf die Rheinschiffe anwendbar sind, die in seinem Staat registriert sind. Nicht in einem Register eingetragene Schiffe unterstehen den Vorschriften des Rheinuferstaates oder Belgiens, in dem das Unternehmen oder der Eigner seinen Hauptsitz oder gesetzlichen Wohnsitz hat.

Abweichend hiervon können die zuständigen Behörden der betroffenen Rheinuferstaaten und Belgiens bilateral vereinbaren, dass einzelne in dem einen Staat registrierte Schiffe unter die Vorschriften des anderen Staates fallen.

Werdende Mütter/Wöchnerinnen dürfen während mindestens 14 Wochen nicht Mitglied der Mindestbesatzung sein; davon müssen wenigstens sechs Wochen vor und wenigstens sieben Wochen nach der Niederkunft liegen.

3. Für die Anwendung der §§ 3.10, 3.11 und 3.13 müssen auch die Fahr- und Ruhezeiten berücksichtigt werden, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung abgeleistet werden.

Kapitel 3

Bestimmungen für alle Fahrzeugarten

Abschnitt 1

Befähigung der Besatzungsmitglieder

§ 3.01 Beschreibung der Befähigungen

Zu den Besatzungsmitgliedern gehören die Decksmannschaft und das Maschinenpersonal. Mitglieder der Decksmannschaft sind der Decksmann, Leichtmatrose (Schiffsjunge), Matrose, Bootsmann, Steuermann und der Schiffsführer. Das Maschinenpersonal besteht aus dem Maschinisten.

Unterabschnitt 1

Voraussetzungen für den Erwerb der Befähigung

§ 3.02 Voraussetzungen für die Befähigung

Die Mitglieder der Besatzung müssen folgende Voraussetzungen für die Befähigung erfüllen:

1. beim Decksmann ein Mindestalter von 16 Jahren;
2. beim Leichtmatrosen (Schiffsjungen) ein Mindestalter von 15 Jahren und ein vertraglich geregeltes Lehrverhältnis mit Besuch einer Schifferberufsschule oder mit Teilnahme an einem von der zuständigen Behörde anerkannten Fernkurs, der auf ein gleichwertiges Diplom vorbereitet;
3. beim Matrosen
 - a) ein Mindestalter von 17 Jahren und
 - ein erfolgreicher Abschluss der Ausbildung nach Nummer 2 oder
 - eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung an einer Schifferberufsschule oder
 - eine andere mit Erfolg abgelegte, von der zuständigen Behörde anerkannte Matrosenprüfung oder
 - eine Befähigung zum Matrosen im Sinne einer Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen;

oder

- b) ein Mindestalter von 19 Jahren und

eine Fahrzeit als Angehöriger der Decksmannschaft von mindestens drei Jahren; davon müssen mindestens ein Jahr in der Binnenschifffahrt und zwei Jahre in der Binnenschifffahrt oder in der See-, Küsten- oder Fischereischifffahrt abgeleistet sein;

4. beim Bootsmann
 - a) eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr als Matrose und
 - ein erfolgreicher Abschluss der Ausbildung nach Nummer 2 oder
 - eine andere mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung an einer Schifferberufsschule oder
 - eine andere mit Erfolg abgelegte, von der zuständigen Behörde anerkannte Matrosenprüfung oder
 - eine Befähigung zum Matrosen im Sinne einer Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen;

oder

b) ein erfolgreicher Abschluss einer mindestens dreijährigen Ausbildung nach Nummer 2 oder eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung nach einer mindestens dreijährigen Ausbildung an einer Schifferberufsschule, wenn diese Ausbildung eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr einschließt;

oder

c) eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr als Matrose nach Nr. 3 Buchstabe b und eine mit Erfolg abgelegte praxisbezogene Prüfung nach Anlage D7 Nr. 3.1 dieser Verordnung;

oder

d) eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens zwei Jahren als Matrose nach Nr. 3 Buchstabe b;

5. beim Steuermann

a) eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr als Bootsmann oder von mindestens drei Jahren als Matrose nach Nr. 3 Buchstabe b;

oder

b) der Besitz eines auf Grund der Richtlinie 96/50/EG erteilten Schiffsführerzeugnisses oder eines Schiffsführerzeugnisses nach Anhang I der Richtlinie 91/672/EWG;

oder

c) eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens vier Jahren und der Besitz eines dem Großen Patent gleichwertigen Schiffsführerzeugnisses;

6. beim Schiffsführer

entweder ein Rheinpatent nach dieser Verordnung oder ein von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis für die jeweilige Fahrzeugsart und -größe sowie für die zu durchzufahrende Strecke gemäß § 6.02 dieser Verordnung;

7. beim Maschinist

a) ein Mindestalter von 18 Jahren und ein erfolgreicher Abschluss eines Berufsausbildungskurses in der Motorenoder Metallbranche;

oder

b) ein Mindestalter von 19 Jahren und eine Fahrzeit als Bootsmann auf einem Binnenschiff mit eigener Triebkraft von mindestens zwei Jahren.

Der Inhaber eines Großen Patent, 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.

§ 3.03 Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder

1. Alle Besatzungsmitglieder müssen die Voraussetzungen für die Tauglichkeit nach Anlage B1 erfüllen. Die Tauglichkeit ist für die erstmalige Ausstellung des Schifferdienstbuches oder eines Rheinpatentes nachzuweisen durch

a) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B2, das nicht älter als drei Monate sein darf. Bestehen dennoch Zweifel an der Tauglichkeit, kann die zuständige Behörde die Vorlage weiterer ärztlicher oder fachärztlicher Zeugnisse verlangen;

oder

b) ein von der ZKR als gleichwertig anerkanntes ärztliches Zeugnis, das nicht älter als drei Monate ist und das mindestens gemäß den Anforderungen nach der Anlage B1 ausgestellt worden ist;

oder

- c) ein als gleichwertig anerkanntes gültiges Schiffsführerzeugnis, für das mindestens Anforderungen gelten, die identisch mit den nach der Anlage B1 festgelegten Anforderungen sind.
2. Die Anforderungen an das Seh- und Hörvermögen nach Anlage B1 der Patentverordnung Rhein gelten nicht für die Befähigung des Maschinisten.

§ 3.04 Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit

Der Nachweis der Tauglichkeit ist durch Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 oder eines von der ZKR als gleichwertig anerkannten ärztlichen Zeugnisses, das nicht älter als drei Monate sein darf, zu erneuern:

- a) mit Vollendung des 50. Lebensjahres und bis zum 65. Lebensjahr alle fünf Jahre; dann nach Vollendung des 65. Lebensjahres jährlich, für den Inhaber eines Schifferpatentes;
- b) mit Vollendung des 65. Lebensjahres und danach jährlich für die übrigen Besatzungsmitglieder.

Unterabschnitt 2

Art des Nachweises der Befähigung

§ 3.05 Nachweis der Befähigung

1. Die Befähigung für eine Funktion an Bord muss jederzeit nachgewiesen werden können
- a) vom Schiffsführer durch ein Rheinpatent oder ein von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis für die jeweilige Fahrzeugsart und -größe sowie für die zu durchzufahrende Strecke gemäß § 6.02 dieser Verordnung;
 - b) von den übrigen Mitgliedern der Besatzung durch ein gültiges auf ihre Person ausgestelltes Schifferdienstbuch nach dem Muster der Anlage A2 oder ein anderes von der ZKR als gleichwertig anerkanntes gültiges Schifferdienstbuch; die Liste der als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbücher sind in Anlage A6 aufgeführt.
2. Die Mitglieder der Besatzung, mit Ausnahme des Maschinisten, können ihre Befähigung auch durch ein Großes Patent oder ein ihm entsprechendes von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis gemäß Teil III nachweisen.

§ 3.06 Schifferdienstbuch

1. Die Person, auf deren Namen das Schifferdienstbuch ausgestellt ist, wird als Inhaber des Schifferdienstbuches bezeichnet. Ein Besatzungsmitglied darf nur im Besitz eines einzigen Schifferdienstbuches sein. Das Schifferdienstbuch ist von der zuständigen Behörde auszustellen und mindestens in einer der Amtssprachen der ZKR abzufassen.
2. Das Schifferdienstbuch enthält einerseits allgemeine Angaben, wie den Nachweis der Tauglichkeit und die Befähigung des Inhabers nach § 3.02, andererseits spezifische Angaben über die ausgeführten Reisen.
3. Die zuständige Behörde ist verantwortlich für die allgemeinen Angaben und die Kontrollvermerke. Sie darf dazu die Vorlage von Bordbüchern vollständig oder auszugsweise oder von anderen geeigneten Belegen verlangen. Sie darf nur solche Reisen mit einem Kontrollvermerk versehen, die nicht länger als 15 Monate zurückliegen. Für die Eintragung der spezifischen Daten über die ausgeführten Reisen ist der Schiffsführer verantwortlich.
4. Der Inhaber hat das Schifferdienstbuch
- a) bei erstmaliger Dienstaufnahme an Bord dem Schiffsführer auszuhändigen und
 - b) ab Ausgabedatum jeweils mindestens einmal innerhalb zwölf Monaten einer zuständigen Behörde vorzulegen und mit Kontrollvermerk nach Nummer 3 versehen zu lassen.
5. Ein Steuermann ist von der Vorlagepflicht nach Nummer 4 Buchstabe b befreit, wenn er ein Großes Patent nach Teil III dieser Verordnung nicht erwerben will. Sollte er dennoch später dieses Patent erwerben wollen, dann können nur solche Streckenfahrten berücksichtigt werden, die im Schifferdienstbuch eingetragen und mit einem Kontrollvermerk nach Nummer 3 versehen sind.
6. Der Schiffsführer hat

- a) im Schifferdienstbuch regelmäßig alle Eintragungen nach Maßgabe der in den Schifferdienstbüchern enthaltenen Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches vorzunehmen, es sei denn, der Inhaber des Schifferdienstbuches ist Steuermann und nimmt auf Seite 10 seines Dienstbuches folgende ordnungsgemäß unterzeichnete Eintragung vor: „beabsichtigt nicht den Erwerb eines Schifferpatentes“;
- b) es bis zur Beendigung des Dienst-, Arbeits- oder sonstigen Verhältnisses sicher im Steuerhaus zu verwahren;
- c) dem Inhaber auf dessen Wunsch das Schifferdienstbuch jederzeit und unverzüglich auszuhändigen.

§ 3.07 Gültigkeit des Schifferdienstbuches

1. Die Gültigkeit des Schifferdienstbuches ruht auch ohne Anordnung, wenn die Tauglichkeit nicht innerhalb von drei Monaten nach den Erneuerungsfristen in § 3.04 Buchstabe b erneut nachgewiesen wird, bis zur Erneuerung des Nachweises der Tauglichkeit.
2. Hat eine zuständige Behörde Zweifel an der Tauglichkeit des Inhabers eines Schifferdienstbuches nach § 3.05 Nr. 1 Buchstabe b),
 - a) unterrichtet sie davon die ausstellende Behörde, die die Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 oder eines von der ZKR als gleichwertig anerkannten ärztlichen Zeugnisses über den gegenwärtigen Zustand der Tauglichkeit des Inhabers verlangen kann; die Kosten dafür trägt der Inhaber nur dann selbst, wenn sich die Zweifel als begründet erweisen;
 - b) kann sie die Gültigkeit des Schifferdienstbuches für eine Dauer aussetzen, die das Datum der von der ausstellenden Behörde auf der Grundlage des neuen ärztlichen Zeugnisses getroffenen Entscheidung nicht überschreiten darf; in diesem Fall unterrichtet sie die ZKR und die ausstellende Behörde von ihrer Entscheidung.
3. Ist erwiesen, dass der Inhaber untauglich im Sinne der Nummern 1 und 2 ist, trägt die ausstellende Behörde auf Seite 2 und auf Seite 7 des Schifferdienstbuches den Vermerk „UNTAUGLICH“ ein und beglaubigt ihn.

Unterabschnitt 3 Fahrzeit

§ 3.08 Anrechnung der Fahrzeiten

180 effektive Fahrtage in der Binnenschifffahrt gelten als ein Jahr Fahrzeit. Innerhalb von 365 aufeinanderfolgenden Tagen können höchstens 180 Fahrtage angerechnet werden. 250 Fahrtage in der See-, Küsten- oder Fischereischifffahrt gelten als ein Jahr Fahrzeit.

§ 3.09 Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten

1. Die erforderlichen Streckenfahrten auf dem Rhein und die Fahrzeit sind anhand eines ordnungsgemäß ausgefüllten und geprüften Schifferdienstbuches nach dem Muster der Anlage A2 oder anhand eines von der ZKR auf dem Rhein als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbuches nachzuweisen. Die als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbücher ergeben sich aus Anlage A5.
2. Soweit ein Schifferdienstbuch nach nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens für Wasserstraßen außerhalb des Rheins nicht vorhanden sein muss, kann die Fahrzeit auch durch eine amtliche und noch gültige Urkunde nachgewiesen werden, die folgende Angaben enthält:
 - a) Art, Größe, Anzahl der Fahrgäste, Name der Fahrzeuge, auf denen die Person gefahren ist;
 - b) Namen der Schiffsführer;
 - c) Zeitpunkt des Beginns und des Endes der Fahrten;
 - d) Art der Beschäftigung;
 - e) befahrene Strecken (genaue Bezeichnung mit Anfangs- und Endpunkten).

Für die Behördenpatente werden die vorgeschriebenen Fahrten und Fahrzeiten anhand einer Bescheinigung dokumentiert, die von der Behörde, der der Bewerber angehört, ausgestellt wird.

3. Die Fahrzeit kann auch durch ein Schiffsführerzeugnis nach § 7.13 Nr. 3 in dem Umfang nachgewiesen werden, wie sie für die Erteilung dieses Zeugnisses bereits nachgewiesen worden ist.
4. Die Fahrzeit auf See ist durch ein Seefahrtbuch nachzuweisen. Die Fahrzeit in der Küsten- oder Fischereischiffahrt ist durch eine gültige amtliche Urkunde nachzuweisen.
5. Die Zeit des Besuches einer Schifferberufsschule ist durch das Zeugnis dieser Schule nachzuweisen.
6. Urkunden nach den Nummern 2 bis 5 sind, soweit erforderlich, mit amtlicher Übersetzung in deutscher, französischer oder niederländischer Sprache vorzulegen.

Abschnitt 2 Mindestruhezeit

§ 3.10 Betriebsformen

1. Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:

- A1 Fahrt bis zu 14 Stunden,
- A2 Fahrt bis zu 18 Stunden,
- B Fahrt bis zu 24 Stunden,

jeweils innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden.

2. Ein in der Betriebsform A1 eingesetztes Schiff darf äußerstenfalls einmal pro Kalenderwoche die Fahrt bis zu 16 Stunden verlängern, wenn die Fahrzeit durch die Aufzeichnungen eines von der zuständigen Behörde in einem Rheinuferstaat oder Belgien typgeprüften und zugelassenen Fahrtenschreibers, der den Anforderungen der Anlage A3 entspricht und ordnungsgemäß funktioniert, nachgewiesen wird und wenn außer dem Schiffsführer ein weiteres Mitglied der Mindestbesatzung die Befähigung zum Steuermann besitzt.
3. Ein in der Betriebsform A1 beziehungsweise A2 eingesetztes Schiff muss die Fahrt ununterbrochen während acht beziehungsweise sechs Stunden einstellen, und zwar
 - a) in der Betriebsform A1 zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr und
 - b) in der Betriebsform A2 zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr.

Von diesen Uhrzeiten kann abgewichen werden, wenn die Fahrzeit durch die Aufzeichnungen eines von der zuständigen Behörde in einem Rheinuferstaat oder Belgien typgeprüften und zugelassenen Fahrtenschreibers, der den Anforderungen der Anlage A3 entspricht und ordnungsgemäß funktioniert, nachgewiesen wird. Der Fahrtenschreiber muss mindestens seit dem Beginn der letzten ununterbrochenen acht- beziehungsweise sechsständigen Ruhezeit eingeschaltet und für die Kontrollorgane jederzeit zugänglich sein.

§ 3.11 Mindestruhezeit

1. In der Betriebsform A1 hat jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von acht Stunden außerhalb der Fahrt und dies innerhalb von jeweils 24 Stunden, die mit dem Ende jeder Ruhezeit von acht Stunden zu laufen beginnen.
2. In der Betriebsform A2 hat jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf eine Ruhezeit von acht Stunden, wovon sechs ununterbrochene Stunden außerhalb der Fahrt liegen müssen, und dies innerhalb von jeweils 24 Stunden, die mit dem Ende jeder Ruhezeit von sechs Stunden zu laufen beginnen. Für Besatzungsmitglieder unter 18 Jahren sind acht ununterbrochene Stunden Ruhezeit, wovon sechs Stunden außerhalb der Fahrt liegen müssen, einzuhalten.
3. In der Betriebsform B hat jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf eine Ruhezeit von 24 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 48 Stunden; diese Ruhezeit muss mindestens zwei mal sechs ununterbrochene Stunden betragen.
4. Abweichend von den Nummern 1 und 2 kann die Ruhezeit auch während der Fahrt eingehalten werden, wenn

- auch während dieses Zeitraumes stets die für die Sicherheit des Schiffes erforderliche Zahl an Besatzungsmitgliedern, wovon mindestens eines ein Schiffsführer sein muss, eingesetzt wird und
 - die Möglichkeit besteht, die Ruhezeit in einem allein einem Besatzungsmitglied zugewiesenen, zur Ableistung der Ruhezeit geeigneten Raum zu verbringen, der gegen die Einwirkung von unzulässigem Lärm und Vibrationen geschützt ist. Der dortige Schalldruckpegel darf 60 dB(A) nicht übersteigen, was sich aus dem Binnenschiffszeugnis ergeben muss, wobei die Messung des Schalldruckpegels nach dem geltenden ES-TRIN erfolgt.
5. Während seiner Mindestruhezeit darf ein Mitglied der Besatzung nicht eingesetzt werden, auch nicht für Überwachungsfunktionen und Bereitschaftsdienst; die durch polizeiliche Bestimmungen vorgeschriebene Wache und Aufsicht für stillliegende Fahrzeuge gilt nicht als Einsatz im Sinne dieser Nummer.
 6. Regelungen arbeitsrechtlicher Art einschließlich der Regelungen der Europäischen Union und tarifvertragliche Bestimmungen für eine längere Ruhezeit bleiben unberührt.

§ 3.12 Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform

1. Abweichend von § 3.10 Nr. 1 und 3 ist ein Wechsel oder eine Wiederholung der Betriebsform nach Maßgabe der Vorschriften in Nummer 2 bis 6 möglich.
2. Von der Betriebsform A1 darf nur dann in die Betriebsform A2 gewechselt werden, wenn
 - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
 - b) die für die Betriebsform A2 bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine achtstündige Ruhezeit, wovon sechs Stunden außerhalb der Fahrt liegen müssen, eingehalten und nachgewiesen haben und die für die Betriebsform A2 vorgeschriebene Verstärkung an Bord ist.
3. Von der Betriebsform A2 darf nur dann in die Betriebsform A1 gewechselt werden, wenn
 - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
 - b) die für die Betriebsform A1 bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine ununterbrochene achtstündige Ruhezeit außerhalb der Fahrt eingehalten und nachgewiesen haben.
4. Von der Betriebsform B darf nur dann in die Betriebsform A1 oder A2 gewechselt werden, wenn
 - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
 - b) die für die Betriebsform A1 beziehungsweise A2 bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine acht- beziehungsweise sechsstündige ununterbrochene Ruhezeit eingehalten und nachgewiesen haben.
5. Von der Betriebsform A1 und A2 darf nur dann in die Betriebsform B gewechselt werden, wenn
 - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
 - b) die für die Betriebsform B bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine acht- beziehungsweise sechsstündige ununterbrochene Ruhezeit außerhalb der Fahrt oder gemäß den Vorschriften in § 3.11 Nummer 4 eingehalten und nachgewiesen haben und die für die Betriebsform B vorgeschriebene Verstärkung an Bord ist.
6. Ein Schiff kann unmittelbar im Anschluss an eine Fahrt in der Betriebsform A1 oder A2 für eine weitere A1- oder A2-Fahrt eingesetzt werden, wenn ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat und die neuen Besatzungsmitglieder eine unmittelbar vor Beginn der weiteren A1- beziehungsweise A2-Fahrt in Anspruch genommene acht- beziehungsweise sechsstündige ununterbrochene Ruhezeit außerhalb der Fahrt eingehalten und nachgewiesen haben.
7. Der Nachweis einer sechs- beziehungsweise achtstündigen Ruhezeit erfolgt durch eine Bescheinigung nach Anlage A4 oder durch eine Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat. Sofern die Ruhezeit während der Fahrt eingehalten wurde, ist zugleich eine Kopie des Binnenschiffszeugnisses des jeweiligen Schiffs erforderlich, aus welchem sich ergibt, dass der maximale Schalldruckpegel des Raums in diesem Schiff den Vorschriften in § 3.11 Nummer 4 entspricht.

§ 3.13 Bordbuch - Fahrtenschreiber

1. Auf jedem Schiff ist im Steuerhaus ein Bordbuch nach dem Muster der Anlage A1 mitzuführen, ausgenommen auf Schlepp- und Schubbooten, die nur in Häfen verkehren, auf unbemannten Schubleichtern, Behördenfahrzeugen und Sportfahrzeugen. Dieses Bordbuch ist entsprechend der darin enthaltenen Anleitung auszufüllen. Verantwortlich für das Mitführen des Bordbuches und für die Einträge ist der Schiffsführer. Das erste Bordbuch, das mit der Nummer 1, dem Namen des Schiffes und dessen einheitlicher europäischer Schiffsnummer (ENI) oder dessen amtlicher Schiffsnummer zu versehen ist, muss von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens aufgrund der Vorlage eines gültigen Binnenschiffszeugnisses ausgestellt sein. Auf Schiffen, die über ein gemäß Anlage O zur RheinSchUO auf dem Rhein anerkanntes Gemeinschaftszeugnis verfügen, kann statt des von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens ausgestellten Bordbuches ein von einer zuständigen Behörde eines Drittstaates ausgestelltes und von der ZKR anerkanntes Bordbuch mitgeführt werden. Anerkannte Bordbücher sind in mindestens einer der Amtssprachen der ZKR zu führen. Die zuständigen Behörden für die Ausstellung von auf dem Rhein gültigen Bordbüchern ergeben sich aus Anlage A1a.
2. Alle nachfolgenden Bordbücher können von allen zuständigen Behörden eines Rheinuferstaates oder Belgiens mit der Folgenummer nummeriert ausgegeben werden, dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Bordbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Bordbuch muss unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet und dem Schiffsführer zurückgegeben werden.

Die Aushändigung des neuen Bordbuches kann bei Vorlage der Bescheinigung nach Nummer 4 erfolgen. Der Schiffseigner hat jedoch dafür zu sorgen, dass das vorangegangene Bordbuch binnen 30 Tagen nach dem Ausstellungsdatum des neuen Bordbuches, das auf der Bescheinigung nach Nummer 4 von der zuständigen Behörde eingetragen worden ist, von derselben zuständigen Behörde unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet wird. Der Schiffseigner hat außerdem dafür zu sorgen, dass dann das Bordbuch wieder an Bord gebracht wird.

3. Das ungültig gezeichnete Bordbuch ist während sechs Monaten nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.
4. Mit der Ausgabe des ersten Bordbuches nach Nummer 1 erstellt die Behörde, welche das erste Bordbuch ausgibt, eine Bescheinigung, welche die Ausgabe mit Schiffsname, einheitlicher europäischer Schiffsnummer (ENI) oder amtlicher Schiffsnummer, laufender Nummer des Bordbuches und Datum der Ausgabe bescheinigt. Diese Bescheinigung ist an Bord mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen. Nachfolgende Ausgaben von Bordbüchern nach Nummer 2 sind von der ausgebenden Behörde auf der Bescheinigung einzutragen.
5. Die Einhaltung der Ruhezeiten kann zudem durch einen Fahrtenschreiber nachgewiesen werden, der den technischen Anforderungen der Anlage A3 entspricht. Die Aufzeichnungen der Fahrtenschreiber sind während sechs Monaten nach der letzten Aufzeichnung an Bord aufzubewahren.
6. Bei einem Austausch oder einer Verstärkung der Besatzung nach § 3.12 muss für jedes neue Besatzungsmitglied eine Bescheinigung nach Anlage A4 oder eine Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat, beiliegen.
7. a) Nummer 2 der Anleitung zur Führung des Bordbuches, wonach ein einziges Schema pro Fahrt für die Eintragungen der Ruhezeiten genügt, gilt nur für Besatzungsmitglieder in der Betriebsform B. In den Betriebsformen A1 und A2 müssen für jedes Besatzungsmitglied Beginn und Ende der Ruhezeiten jeden Tag während der Fahrt eingetragen werden;
b) Die nach dem Wechsel der Betriebsform notwendigen Eintragungen müssen auf einer neuen Seite des Bordbuches eingetragen werden;
c) Werden pro Tag zwei oder mehr Fahrten mit unveränderter Besatzung durchgeführt, genügt es, die Uhrzeit des Beginns der ersten Tagesfahrt und die Uhrzeit des Endes der letzten Tagesfahrt einzutragen.

Abschnitt 3 Mindestbesatzung an Bord

§ 3.14 Ausrüstung der Schiffe

1. Unbeschadet der Bestimmungen des ES-TRIN müssen Motorschiffe, Schubboote, Schubverbände und Fahrgastschiffe, die mit der nach diesem Abschnitt vorgeschriebenen Mindestbesatzung gefahren werden sollen, einem der nachfolgenden Ausrüstungsstandards genügen:

1.1 Standard S1

a) Die Antriebsanlagen müssen so eingerichtet sein, dass die Veränderung der Fahrgeschwindigkeit und die Umkehrung der Propellerschubrichtung vom Steuerstand aus erfolgen kann.

Die für den Fahrbetrieb erforderlichen Hilfsmaschinen müssen vom Steuerstand aus ein- und ausgeschaltet werden können, es sei denn, dies geschieht automatisch oder diese Maschinen laufen während jeder Fahrt ununterbrochen mit;

b) In den Gefahrenbereichen

der Temperatur des Kühlwassers der Hauptmotoren,

des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben,

des Öl- und Luftdrucks der Umsteueranlage der Hauptmotoren, der Wendegetriebe oder der Propeller,

des Füllstandes der Bilgen des Hauptmaschinenraumes

muss eine Überwachung durch Geräte gewährleistet sein, die bei Funktionsstörungen akustische und optische Alarmsignale im Steuerhaus auslösen. Die akustischen Alarmsignale können in einem Schallgerät zusammengefasst werden. Sie dürfen erlöschen, sobald die Störung erkannt ist. Die optischen Alarmsignale dürfen erst erlöschen, wenn die ihnen zugeordneten Funktionsstörungen beseitigt sind;

c) Die Brennstoffzufuhr und die Kühlung der Hauptmotoren müssen selbsttätig erfolgen;

d) Die Steuereinrichtung muss auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden können;

e) Die nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei der Fahrt erforderlichen Sicht- und Schallzeichen müssen vom Steuerstand aus gegeben werden können;

f) Besteht keine direkte Verständigung vom Steuerstand zum Vorschiff, zum Achterschiff, zu den Wohnungen und zu den Maschinenräumen, müssen Sprechverbindungen vorgesehen sein. Zu den Maschinenräumen kann die Sprechverbindung durch eine optische und akustische Signalgebung ersetzt werden;

g) (Ohne Inhalt);

h) (Ohne Inhalt);

i) Kurbeln und ähnliche drehbare Bedienungsteile von Hebezeugen dürfen zu ihrer Betätigung keinen Kraftaufwand von mehr als 160 N erfordern;

j) Die im Binnenschiffszeugnis eingetragenen Schleppwinden müssen motorisiert sein.

k) Die Lenz- und Deckwaschpumpen müssen motorisiert sein;

l) Die wesentlichen Bedienungsgерäte und Überwachungsinstrumente müssen ergonomisch angeordnet sein;

m) Die nach Artikel 6.01 Nr. 1 des ES-TRIN erforderlichen Einrichtungen müssen aus dem Steuerstand fernbedient werden können.

1.2 Standard S2

a) für einzeln fahrende Motorschiffe:

Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage;

b) für Motorschiffe, die gekuppelte Fahrzeuge fortbewegen:

Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage;

- c) für Motorschiffe, die einen Schubverband, bestehend aus dem Motorschiff selbst und einem Fahrzeug davor, fortbewegen:

Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit hydraulisch oder elektrisch angetriebenen Kupplungswinden. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug an der Spitze des Schubverbandes mit einer Bugstrahlanlage ausgerüstet ist, die vom Steuerstand des schiebenden Motorschiffes aus bedienbar ist;

- d) für Schubboote, die einen Schubverband fortbewegen:

Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit hydraulisch oder elektrisch angetriebenen Kupplungswinden. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn ein Fahrzeug an der Spitze des Schubverbandes mit einer Bugstrahlanlage ausgerüstet ist, die vom Steuerstand des schiebenden Schubbootes aus bedienbar ist;

- e) für Fahrgastschiffe:

Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn die Antriebsanlage und die Steuereinrichtung des Fahrgastschiffes gleichwertige Manövriereigenschaften gewährleisten.

2. Die Erfüllung oder Nichterfüllung der Vorschriften nach Nummer 1.1 oder 1.2 wird von der Untersuchungskommission in dem Binnenschiffszeugnis durch einen Vermerk in Ziffer 47 bescheinigt.

§ 3.15 Mindestbesetzung der Motorschiffe und Schubboote

1. Die Mindestbesetzung der Motorschiffe und Schubboote 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	L ≤ 70 m	Schiffsführer	1		2		2	2	
		Steuermann.....	-		-		-	-	
		Bootsmann	-		-		-	-	
		Matrose	1		-		1	-	
		Leichtmatrose.....	-		-		1 ¹⁾	2 ¹⁾³⁾	
2	70 m < L ≤ 86 m	Schiffsführer	1 oder 1	1	2		2	2	
		Steuermann.....	-	-	-		-	-	
		Bootsmann.....	1	-	-		-	-	
		Matrose	-	1	1	-	2	1	
		Leichtmatrose.....	-	1	1	1 ¹⁾	-	1	
3	L > 86 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
		Leichtmatrose.....	-	2	1	1 ¹⁾	2 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.

2. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebenen Matrosen dürfen durch Leichtmatrosen ersetzt werden, die ein Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben, sich mindestens im dritten Lehrjahr befinden und ein Jahr Fahrzeit in der Binnenschifffahrt nachweisen können.
3. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesetzung
 - 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.

§ 3.16 Mindestbesetzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen

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	Abmessung 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	Abmessung der Zusammen- stellung 37 m < L ≤ 86 m B ≤ 15 m	Schiffsführer	1 oder 1	1	2		2	2	
		Steuermann.....	-	-	-	-	-	-	
		Bootsmann.....	1	-	-	-	-	-	
		Matrose	-	1	1	-	2	1	
		Leichtmatrose.....	-	1	1	1 ¹⁾	-	1	
		Maschinist.....	-	-	-	-	-	-	
3	Schubboot + 1 Leichter mit L > 86 m oder Abmessung der Zusammenstellung 86 m < L ≤ 116,5 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
		Leichtmatrose.....	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	-	1

	B ≤ 15 m	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	1 ²⁾	1	1 ²⁾
		Bootsmann.....	-	-	-	-	1	-	-	1	1
		Matrose	2	1	1	2	-	2	2	-	-
		Leichtmatrose.....	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	-	2	1
		Maschinist.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<p>1) Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.</p> <p>2) Der Steuermann muss das nach dieser Verordnung erforderliche Schifferpatent besitzen.</p> <p>3) Einer der Leichtmatrosen muss über 18 Jahre alt sein.</p> <p>*) 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.</p>											

2. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebenen Matrosen dürfen durch Leichtmatrosen ersetzt werden, die ein Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben, sich mindestens im dritten Lehrjahr befinden und ein Jahr Fahrzeit in der Binnenschifffahrt nachweisen können.

3. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesetzung

- 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.

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.

§ 3.17 Mindestbesetzung der Fahrgastschiffe

1. Die Mindestbesetzung der 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: 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	1	-	-	-	-
		Matrose	-		-	1	-	1	-
		Leichtmatrose	-	2	1	-	1	-	1
		Maschinist	1	-	-	1	1	1	1
4	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 601 bis 1 000	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 1 001 bis 2 000	Schiffsführer	2	oder 2	2	2	2	3	3
		Steuermann	-		-		-	-	-
		Bootsmann	-		1	-	1	-	1
		Matrose	3	2	1	3	1	3	1
		Leichtmatrose	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 ¹⁾
		Maschinist	1	1	1	1	1	1	1
6	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: über 2 000	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.							

2. Die Mindestbesetzung 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 1 000	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 1 001 bis 2 000	Schiffsführer	2 oder 2	2	2	2	3	3	
	Steuermann	-	-	-	-	-	-	
	Bootsmann	-	-	1	-	1	1	
	Matrose	3	2	1	3	1	3	
	Leichtmatrose	-	2	1	1 ¹⁾	2 ¹⁾	1 ¹⁾	2 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 des Binnenschiffszeugnisses ein.								

3. Die Mindestbesetzung der Kabinenschiffe 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 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	Schiffsführer	1	1	2	2	3	3
	Steuermann	1	1	-	-	-	-

	der Betten: von 51 bis 100	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	1	-	-	-
		Bootsmann	-	-	-	-	1	-
		Matrose	2	1	1	3	1	3
		Leichtmatrose	-	2	1	-	1	-
		Maschinist	1	1	1	1	1	1

4. Für Fahrgastschiffe nach Nummer 1 und 3, die ohne Fahrgäste an Bord fahren, richtet sich die Mindestbesatzung nach § 3.15.
5. Die in den Tabellen nach den Nummern 1 und 2 vorgeschriebenen Matrosen dürfen durch Leichtmatrosen ersetzt werden, die ein Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben, sich mindestens im dritten Lehrjahr befinden und ein Jahr Fahrzeit in der Binnenschifffahrt nachweisen können.
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.

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.

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.

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 niedrigste 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 Besatzung und Bordpersonal aus der Sicherheitsrolle bleiben unberührt.
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.

§ 3.18 Nichterfüllung der Ausrüstung nach § 3.14

1. Entspricht ein Motorschiff, ein Schubboot, ein starrer Verband, eine andere starre Zusammenstellung oder ein Fahrgastschiff nicht dem in § 3.14 dieser Verordnung definierten Standard S1, muss die Mindestbesetzung nach § 3.15, § 3.16 oder § 3.17 wie folgt erhöht werden:
 - a) in den Betriebsformen A1 und A2 jeweils um einen Matrosen und
 - b) in der Betriebsform B jeweils um zwei Matrosen. Werden nur die Anforderungen nach den Buchstaben i und l beziehungsweise den Buchstaben i oder l des Standards S1 nach § 3.14 Nummer 1.1 nicht erfüllt, ist in der Betriebsform B die Besatzung nur um einen Matrosen zu erhöhen.

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.

3. Das zusätzlich erforderliche Besatzungspersonal wird von der Untersuchungskommission im Binnenschiffszeugnis unter der Nummer 47 vermerkt.

§ 3.19 Mindestbesetzung der übrigen Fahrzeuge

1. Die Untersuchungskommission setzt für Fahrzeuge, die nicht unter die §§ 3.15 bis 3.17 fallen (wie Schleppboote, Schleppkähne und schwimmende Geräte), unter Berücksichtigung ihrer Größe, Bauart, Einrichtung und Zweckbestimmung die erforderliche Besatzung fest, die sich während der Fahrt an Bord befinden muss.
2. Für Bunkerboote, die nur auf kurzen Strecken eingesetzt werden dürfen, kann die Untersuchungskommission eine von § 3.15 abweichende Mindestbesetzung festlegen.
3. Die Untersuchungskommission nimmt im Binnenschiffszeugnis unter der Nummer 48 die entsprechenden Eintragungen vor.

§ 3.20 Mindestbesetzung von Seeschiffen

1. Für die Festlegung der Mindestbesetzung von Seeschiffen ist dieser Teil anzuwenden.
2. Abweichend von Nummer 1 können für Seeschiffe die Besatzungsregelungen, die den Grundsätzen der IMO-Resolution A. 481 (XII) und des internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten entsprechen, angewendet werden unter der Voraussetzung, dass die Besatzung zahlenmäßig mindestens mit der Mindestbesetzung der Betriebsform B des Teils II übereinstimmt, insbesondere unter Berücksichtigung der §§ 3.14 und 3.18.

In diesem Fall müssen die entsprechenden Dokumente, aus denen die Befähigung der Besatzungsmitglieder und deren Anzahl hervorgehen, an Bord mitgeführt werden. Außerdem muss sich ein Inhaber des für die zu befahrende Strecke gültigen Großen Patentbes oder eines ihm entsprechenden von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses nach dieser Verordnung an Bord befinden. Nach höchstens 14 Stunden Fahrt innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden ist dieser Patentinhaber durch einen anderen Patentinhaber zu ersetzen.

Im Logbuch sind folgende Eintragungen zu machen:

- a) Namen der Patentinhaber, die sich an Bord befinden, sowie Anfang und Ende ihrer Wache;
- b) Beginn, Unterbrechung, Wiederaufnahme und Beendigung der Fahrt mit jeweils folgenden Angaben: Datum, Uhrzeit, Ort mit Strom-Kilometerangabe.

§ 3.21 Mindestbesatzung von Kanalpenichen

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht für Kanalpenichen. Die Besatzung muss jedoch mindestens umfassen:

- einen Schiffsführer mit dem nach dieser Verordnung erforderlichen Schifferpatent und
- eine mindestens 16 Jahre alte Person, die in der Lage ist, bei den Schiffsmanövern zu helfen.

§ 3.22 Mindestbesatzung von Sportfahrzeugen

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht für Sportfahrzeuge. Die Besatzung muss jedoch mindestens umfassen:

- einen Schiffsführer mit dem nach dieser Verordnung erforderlichen Schifferpatent und
- eine Person, die in der Lage ist, bei den Schiffsmanövern zu helfen.

§ 3.23 Ausnahme

Für die Fahrt unterhalb der Spycck'schen Fähre (km 857,40) genügen, sofern die deutsch-niederländische Grenze in der einen oder anderen Richtung während der Fahrt nicht überschritten wird, anstelle der Vorschriften dieses Kapitels auch die Vorschriften der niederländischen „Binnenvaart wet“ (Staatsblad 2007 Nummer 498).

Kapitel 4

Ergänzende Bestimmungen für das Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern

§ 4.01 Verweis auf die Bestimmungen des ADN

Auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, muss eine Person gemäß 7.1.3.15 und 7.2.3.15 des ADN Inhaber einer Sachkundigenbescheinigung nach dem Muster des Abschnitts 8.6.2 des ADN sein.

Kapitel 4a

Ergänzende Bestimmungen über die Sachkunde der Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen

§ 4a.01 Sachkunde und Einweisung

1. Der Schiffsführer und am Bunkervorgang beteiligte Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzen, müssen über Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas als Brennstoff verfügen.
2. Ein Besatzungsmitglied darf seine Tätigkeit an Bord erst aufnehmen, nachdem es vom Schiffsführer in den Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff auf dem betreffenden Fahrzeug, insbesondere bezüglich des Bunkervorgangs, eingewiesen worden ist.

§ 4a.02 Bescheinigung

Die betroffenen Besatzungsmitglieder weisen ihre Sachkunde durch eine Bescheinigung nach dem Muster der Anlage E1 nach. Die Bescheinigung wird erteilt, wenn der Kandidat die Anforderungen der §§ 4a.03 und 4a.04 erfüllt.

§ 4a.03 Lehrgang und Prüfung

Der Lehrgang zur Sachkunde besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil und wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Der theoretische Teil des Lehrgangs umfasst die in Anlage E2 Teil A aufgeführten Themen. Der praktische Teil des Lehrgangs betrifft die Umsetzung des theoretischen Wissens in der Praxis an Bord eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, und/oder an einer dafür geeigneten Landanlage. Er umfasst die in Anlage E2 Teil B aufgeführten Themen. Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Sie umfasst alle in Anlage E2 Teil A und Teil B genannten Themen. Die Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat in jedem der beiden Prüfungsteile ausreichende Kenntnisse und Fähigkeiten unter Beweis gestellt hat. Der praktische Teil der Prüfung wird an Bord eines Fahrzeugs und/oder an Land abgenommen.

§ 4a.04 Gültigkeit und Verlängerung der Bescheinigung

1. Die Bescheinigung hat eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren.
2. Auf Antrag des Inhabers wird die gültige Bescheinigung nach dem Muster der Anlage E1 von der zuständigen Behörde um fünf Jahre ab Antragstellung verlängert, wenn der Inhaber
 - a) folgende Fahrzeit auf einem Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, nachweisen kann:
 - für die zurückliegenden fünf Jahre mindestens 180 Tage oder
 - für das zurückliegende Jahr mindestens 90 Tageoder, wenn dies nicht der Fall ist,
 - b) an einem Auffrischungslehrgang mit Prüfung teilnimmt. Für die Inhalte des Auffrischungslehrgangs und der Prüfung gilt § 4a.03 entsprechend, wobei der Lehrgangs- und Prüfungsumfang reduziert wird.

§ 4a.05 Zuständigkeit

Zuständig für die Durchführung von anerkannten Lehrgängen und Auffrischungslehrgängen, für die Abnahme von Prüfungen und für die Ausstellung der Bescheinigungen nach dem Muster der Anlage E1 sind anerkannte Ausbildungsstätten. Die Anerkennung von Lehrgängen, Auffrischungslehrgängen und Ausbildungsstätten erfolgt durch die zuständigen Behörden aufgrund der von der ZKR festgelegten einheitlichen Kriterien. Die zuständige Behörde kann sich die Ausstellung oder Verlängerung der Bescheinigungen vorbehalten. Zuständig für die Verlängerung von Bescheinigungen aufgrund von Fahrzeit ist jede zuständige Behörde. Die zuständigen Behörden informieren die ZKR über jede Entscheidung über die Anerkennung einer Ausbildungsstätte oder über die Aufhebung oder Suspendierung einer solchen Anerkennung. Das Verzeichnis der anerkannten Ausbildungsstätten und Lehrgänge wird von der ZKR elektronisch veröffentlicht.

Kapitel 5

Ergänzende Bestimmungen für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

§ 5.01 Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

1. Auf jedem Fahrgastschiff muss sich Sicherheitspersonal in ausreichender Zahl befinden, solange sich Fahrgäste an Bord aufhalten.
2. Die Mitglieder des Sicherheitspersonals können zur Besatzung oder zum Bordpersonal gehören.

Abschnitt 1

Anforderungen für den Erwerb und den Nachweis der Befähigungen

§ 5.02 Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt

Der Sachkundige für Fahrgastschiffahrt muss mindestens 18 Jahre alt sein und die erforderliche Befähigung besitzen. Diese gilt als vorhanden, wenn die betreffende Person

- a) an einem von der zuständigen Behörde anerkannten Basislehrgang, der mindestens die Anforderungen nach § 5.03 erfüllt, teilgenommen und die Abschlussprüfung bestanden hat und
- b) regelmäßig nach Maßgabe des § 5.04 Nr. 2 fortgebildet worden ist.

§ 5.03 Basislehrgang für Sachkundige

Personen, die die Aufgabe des Sachkundigen nach § 5.02 wahrnehmen sollen, müssen zur Erlangung der Fachkunde an einem Basislehrgang teilnehmen. Der Basislehrgang muss im Rahmen eines von der zuständigen Behörde durchgeführten oder von ihr anerkannten Lehrganges durchgeführt werden und muss mindestens enthalten:

- a) eine Ausbildung zu folgenden Themen:
 - ordnungsgemäße Einrichtung und Ausrüstung des Fahrgastschiffes,
 - Sicherheitsvorschriften und Einleitung der erforderlichen Hilfsmaßnahmen,
 - Aufgaben der Besatzung und des Bordpersonals entsprechend der Sicherheitsrolle,
 - Grundbegriffe über die Stabilität der Fahrgastschiffe im Falle einer Havarie,
 - Brandverhütung und -bekämpfung, Benutzung der Feuerlöscheinrichtungen (Wirkungsweise von selbsttätigen Druckwassersprühanlagen, Feuermeldesystemen und festinstallierten Feuerlöschanlagen),
 - Prüfbescheinigungen der Sicherheitseinrichtungen und -ausrüstungen,
 - Grundsätze der Konfliktbewältigung,
 - Grundprinzipien der Panikverhütung,
- b) eine praktische Übung zu folgenden Themen:
 - Kenntnisse über Bedienung und Handhabung der Sicherheitsausrüstung von Fahrgastschiffen (z. B. Anlegen der Rettungsweste, Handhabung von Auftriebskörpern, Bedienung des Beibootes und der übrigen Rettungsmittel, Bedienung von tragbaren Feuerlöschern),
 - Kenntnisse über die praktische Umsetzung von Sicherheitsvorschriften und die Einleitung der erforderlichen Hilfsmaßnahmen (z. B. Evakuieren von Fahrgästen aus einem verrauchten Raum in einen sicheren Bereich, Bekämpfung eines Entstehungsbrandes, Handhabung der wasserdichten und feuerhemmenden Türen),
- c) eine Abschlussprüfung.

§ 5.04 Auffrischungslehrgang für Sachkundige

1. Vor Ablauf von fünf Jahren nach der erfolgreichen Teilnahme an dem Basislehrgang muss der Sachkundige für Fahrgastschiffahrt an einem von der zuständigen Behörde anerkannten Auffrischungslehrgang teilnehmen.
2. Der Auffrischungslehrgang muss Schwerpunkte (wie z. B. Panikverhütung, Brandbekämpfung) zu typischen Gefahrensituationen enthalten und – soweit möglich – Informationen über neue Erkenntnisse zur Fahrgastsicherheit vermitteln. Während des Auffrischungslehrganges muss mittels Übungen und Tests sichergestellt werden, dass der Teilnehmer sich aktiv am Lehrgang beteiligt.
3. Jeweils vor Ablauf von fünf Jahren nach der Teilnahme an dem Auffrischungslehrgang muss der Sachkundige für Fahrgastschiffahrt erneut an einem Auffrischungslehrgang teilnehmen.

§ 5.05 Ersthelfer

Der Ersthelfer muss mindestens 17 Jahre alt sein und die erforderliche Befähigung besitzen. Diese gilt als vorhanden, wenn die betreffende Person

- a) an einem Ersthelferlehrgang teilgenommen hat und
- b) regelmäßig nach Maßgabe des § 5.07 fortgebildet worden ist.

§ 5.06 Atemschutzgeräteträger

Der Atemschutzgeräteträger muss mindestens 18 Jahre alt sein und die erforderliche Eignung besitzen, um die Atemschutzgeräte nach Artikel 19.12 Nr. 10 Buchstabe a des ES-TRIN, zur Rettung von Personen, benutzen zu können. Diese gilt als vorhanden, wenn die betreffende Person die Tauglichkeit und die Befähigung nach Maßgabe der nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten oder Belgiens nachweist und regelmäßig nach Maßgabe des § 5.07 fortgebildet worden ist.

§ 5.07 Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger

Die Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger müssen nach den Vorschriften eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens durchgeführt werden.

§ 5.08 Art des Nachweises der Befähigung

1. Die Befähigung zum Sachkundigen in der Fahrgastschiffahrt wird nach bestandener Abschlussprüfung mit einer Bescheinigung als Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt nach dem Muster der Anlage C1 bescheinigt, die von der zuständigen Behörde oder der Ausbildungsstelle ausgestellt wird.

Nach Teilnahme am Auffrischungslehrgang verlängert die zuständige Behörde oder die Ausbildungsstelle die Bescheinigung des Teilnehmers als Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt um fünf Jahre oder stellt eine neue Bescheinigung aus.

2. Nach bestandener Abschlussprüfung und auf Vorlage der Schulungsnachweise stellt die zuständige Behörde eine Bescheinigung über die Befähigung zum Ersthelfer nach dem Muster der Anlage C2 aus oder verlängert diese. Als Bescheinigungen gelten auch die Dokumente der nationalen oder regionalen Organisationen des Roten Kreuzes und vergleichbarer nationaler oder regionaler Rettungsorganisationen, die von der ZKR bekannt gemacht werden.
3. Auf Vorlage der Schulungsnachweise stellt die zuständige Behörde eine Bescheinigung über die Befähigung zum Atemschutzgeräteträger nach dem Muster der Anlage C3 aus oder verlängert diese.

Diese Schulungsnachweise gelten als Bescheinigung, wenn sie von einer nach dem nationalen Recht der Rheinuferstaaten oder Belgiens anerkannten Ausbildungsstelle ausgestellt und von der ZKR bekannt gemacht worden sind.

4. Die Bescheinigung Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt nach Anlage C1, die Bescheinigung Ersthelfer nach Anlage C2 und die Bescheinigung Atemschutzgeräteträger nach Anlage C3 können in einem einzigen Dokument nach Anlage C4 zusammengefasst werden.

Abschnitt 2 Anforderungen an den Betrieb der Fahrgastschiffe

§ 5.09 Anzahl des Sicherheitspersonals

1. Die Funktionen des Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt, des Ersthelfers und des Atemschutzgeräteträgers müssen mindestens in folgender Anzahl vorhanden sein:

- a) während der Fahrt an Bord:
 - aa) Tagesausflugsschiffe

Stufe	vorhandene Personenzahl	Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Ersthelfer
1	bis 250	1	1
2	über 250	1	2

- bb) Kabinenschiffe

Stufe	Anzahl der belegten Betten	Sachkundige für Fahrgastschiffahrt	Ersthelfer	Atemschutzgeräteträger
1	bis 100	1	1	2

2	über 100	1	2	2
---	----------	---	---	---

- b) beim Stillliegen ständig verfügbar

das nach Buchstabe a jeweils vorgeschriebene Sicherheitspersonal der Stufe 1.

Für Kabinenschiffe, deren Länge 45 m nicht überschreitet und in deren Kabinen Fluchthauben in einer Zahl, die der sich dort befindenden Betten entspricht, griffbereit vorhanden sind, sind Atemschutzgeräteträger nicht erforderlich.

2. Auf Tagesausflugsschiffen mit einer zulässigen Personenzahl von nicht mehr als 75 und auf stillliegenden Fahrgastschiffen dürfen die Funktionen des Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt und des Ersthelfers jedoch von einer Person wahrgenommen werden. In den anderen Fällen dürfen der Sachkundige für Fahrgastschiffahrt, der Ersthelfer und der Atemschutzgeräteträger nicht die gleiche Person sein.

§ 5.10 Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen

1. Über die Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung hinaus hat der Schiffsführer
- a) den Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt mit der Sicherheitsrolle und dem Sicherheitsplan nach Artikel 19.13 ES-TRIN vertraut zu machen;
 - b) für die Einweisung des Sicherheitspersonals in das Fahrgastschiff zu sorgen;
 - c) die erforderliche Befähigung des Sicherheitspersonals nach den §§ 5.02 bis 5.07 jederzeit an Bord durch die entsprechenden Bescheinigungen nach § 5.08 nachweisen zu können;
 - d) für den Nachweis über die Durchführung von Kontrollgängen zu sorgen.
2. Der Sachkundige für Fahrgastschiffahrt hat für die Überwachung der Sicherheitseinrichtungen und -ausrüstungen gemäß Sicherheitsrolle und für die Sicherheit der Fahrgäste im Gefahrenfall und in Notsituationen an Bord zu sorgen. Er muss die Sicherheitsrolle und den Sicherheitsplan im Einzelnen kennen und nach Maßgabe erteilter Weisungen des Schiffsführers
- a) den Mitgliedern der Besatzung und des Bordpersonals, die Aufgaben in der Sicherheitsrolle haben, die dort beschriebenen Aufgaben für Notsituationen zuteilen;
 - b) diese Mitglieder der Besatzung und des Bordpersonals regelmäßig in ihren zugeteilten Aufgaben unterweisen;
 - c) die Fahrgäste auf Kabinenschiffen bei Antritt der Fahrt auf die Verhaltensmaßregeln und den Sicherheitsplan hinweisen.

§ 5.11 Aufsicht

Solange sich Fahrgäste an Bord befinden, muss nachts stündlich ein Kontrollgang durchgeführt werden. Die Durchführung muss auf geeignete Weise nachweisbar sein.

Teil III

Patentvorschriften

Kapitel 6

Allgemeine Bestimmungen für Teil III

§ 6.01 Geltungsbereich

Dieser Teil regelt die Patentpflicht für die Schifffahrt auf dem Rhein für die jeweilige Fahrzeugsart und -größe und die zu durchfahrende Strecke sowie die Bedingungen für den Erwerb der Patente.

§ 6.02 Schifferpatentpflicht

1. Wer auf dem Rhein ein Fahrzeug führen will, bedarf entweder eines Rheinpatentes nach dieser Verordnung oder eines von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses für die jeweilige Fahrzeugsart und -größe sowie für die zu durchfahrende Strecke; die Liste der als gleichwertig

anerkannten Schiffsführerzeugnisse sowie etwaige zusätzliche Bedingungen für diese Anerkennung sind in Anlage D5 aufgeführt.

2. Das Rheinpatent wird für den Rhein oder für einzelne Streckenabschnitte erteilt; wird es für einzelne Streckenabschnitte erteilt, gilt es auch für die Fahrt unterhalb der Spyck'schen Fähre (km 857,40) und auf der Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke km 166,53) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92); die als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisse gelten auf den in § 7.05 beschriebenen Strecken nur, wenn deren Inhaber ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 besitzen.
3. Für die Fahrt unterhalb der Spyck'schen Fähre (km 857,40) und auf der Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke – km 166,53) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92) genügt
 - a) anstelle des Patentbesitzes nach § 7.01 ein Schifferpatent nach Anhang I der Richtlinie 91/672/EWG des Rates oder ein auf Grund der Richtlinie 96/50/EG des Rates erteiltes Schifferpatent;
 - b) anstelle der Patente nach den §§ 7.02 bis 7.04 ein anderes von der zuständigen Behörde als gleichwertig anerkanntes Patent.
4. Für Fahrzeuge – ausgenommen Fahrgastschiffe, Schub- und Schleppboote – mit einer Länge von weniger als 15 m genügt ein Befähigungszeugnis, das den nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens für Binnengewässer entspricht.
5. Die Schifferpatentpflicht richtet sich ausschließlich nach den nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten
 - a) für Fähren;
 - b) für Fahrzeuge, die nur mit Muskelkraft fortbewegt werden;
 - c) für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 15 m, die nur unter Segel fahren oder mit einer Antriebsmaschine von nicht mehr als 3,68 kW ausgerüstet sind.

§ 6.03 Radarpatentpflicht

1. Wer eine Radarfahrt durchführt, muss neben dem für die zu durchzufahrende Strecke notwendigen Schifferpatent ein nach dieser Verordnung erteiltes Radarpatent oder ein anderes von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzen. Die Liste der als gleichwertig anerkannten Radarzeugnisse sowie etwaige zusätzliche Bedingungen für diese Anerkennung sind in Anlage D6 aufgeführt.
2. Die zuständige Behörde kann abweichend von § 8.05 zum Führen von Fähren in ihrem Zuständigkeitsbereich ein Radarpatent unter Bedingungen erteilen, die den Besonderheiten der Fährstrecke, für die das Radarpatent gelten soll, entspricht.

§ 6.04 Patentarten

Nach dieser Verordnung sind zu unterscheiden

1. vier Rheinpatentarten:
 - a) das Große Patent zum Führen aller Fahrzeuge;
 - b) das Kleine Patent zum Führen eines Fahrzeuges von weniger als 35 m Länge, wenn es sich nicht um ein Schlepp- oder Schubboot handelt oder wenn es keine gekuppelten Fahrzeuge fortbewegt, oder zum Führen eines Fahrzeuges, das zur Beförderung von nicht mehr als zwölf Fahrgästen bestimmt ist;
 - c) das Sportpatent zum Führen eines Sportfahrzeuges von weniger als 25 m Länge;
 - d) das Behördenpatent zum Führen von Behördenfahrzeugen und Feuerlöschbooten.

Die oben erwähnten Patente berechtigen auch zum Führen eines Fahrzeuges nach § 6.02 Nr. 4.

2. das Radarpatent für die Radarfahrt.

Kapitel 7 Bestimmungen über die Schifferpatente

Abschnitt 1

Erwerb der Befähigungen

Unterabschnitt 1 Patentarten

§ 7.01 Großes Patent

1. Wer das Große Patent erwerben will, muss mindestens 21 Jahre alt sein.
2. Der Bewerber muss über ein Sprechfunkzeugnis verfügen.
3. Der Bewerber muss die notwendige Eignung besitzen; geeignet ist, wer
 - a) körperlich und geistig als Schiffsführer tauglich ist.

Die Tauglichkeit ist durch ein ärztliches Zeugnis nach den Anlagen B1 und B2 nachzuweisen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt ausgestellt sein muss;
 - b) keine Straftaten in der Schifffahrt begangen hat, nach seinem bisherigen Verhalten die sichere Führung eines Fahrzeuges erwarten lässt und Vorgesetzter einer Schiffsmannschaft sein kann;
 - c) befähigt ist, das heißt die erforderlichen beruflichen Fertigkeiten und Kenntnisse besitzt, die nautische Kenntnisse sowie die Kenntnis der Verordnungen und der Wasserstraße einschließen. Als Nachweis für diese Befähigung gilt die mit Erfolg abgelegte, dafür vorgesehene Prüfung.
4. Der Bewerber muss vier Jahre Fahrzeit als Mitglied einer Decksmannschaft nachweisen, davon mindestens zwei Jahre in der Binnenschifffahrt als Matrose oder mindestens ein Jahr als Bootsmann. Die Fahrzeit muss auf Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geleistet worden sein, für deren Führung das Große Patent oder das Kleine Patent erforderlich ist.
5. Die Berechnung der Fahrzeiten erfolgt nach § 3.08. Auf die Fahrzeit werden auch angerechnet
 - a) höchstens bis zu drei Jahren, die Zeit der Ausbildung, wenn die Person Inhaber eines von der zuständigen Behörde anerkannten Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss einer Berufsausbildung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt mit praktischen Ausbildungsteilen ist;
 - b) höchstens bis zu zwei Jahren, die nachgewiesene Fahrzeit auf See als Mitglied einer Decksmannschaft, wobei 250 Seefahrtstage als ein Jahr Fahrzeit gelten.

§ 7.02 Kleines Patent

1. Wer das Kleine Patent erwerben will, muss mindestens 21 Jahre alt sein.
2. Der Bewerber muss über ein Sprechfunkzeugnis verfügen.
3. Der Bewerber muss die notwendige Eignung besitzen; geeignet ist, wer
 - a) körperlich und geistig als Schiffsführer tauglich ist.

Die Tauglichkeit ist durch ein ärztliches Zeugnis nach den Anlagen B1 und B2 nachzuweisen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt ausgestellt sein muss;
 - b) keine Straftaten in der Schifffahrt begangen hat, nach seinem bisherigen Verhalten die sichere Führung eines Fahrzeuges erwarten lässt und Vorgesetzter einer Schiffsmannschaft sein kann;
 - c) befähigt ist, das heißt die erforderlichen beruflichen Fertigkeiten und Kenntnisse besitzt, die nautische Kenntnisse sowie die Kenntnis der Verordnungen und der Wasserstraße einschließen. Der Nachweis für diese Befähigung gilt als erbracht, wenn er die dafür vorgesehene Prüfung mit Erfolg abgelegt hat.
4. Der Bewerber muss drei Jahre Fahrzeit als Mitglied einer Decksmannschaft nachweisen, davon mindestens ein Jahr in der Binnenschifffahrt als Matrose. Die Fahrzeit muss auf Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geleistet worden sein, für deren Führung das Große Patent oder das Kleine Patent erforderlich ist.
5. Die Berechnung der Fahrzeiten erfolgt nach § 3.08. Auf die Fahrzeit werden auch angerechnet
 - a) höchstens bis zu drei Jahren, die Zeit der Ausbildung, wenn die Person Inhaber eines von der zuständigen Behörde anerkannten Zeugnisses über den erfolgreichen Abschluss einer Berufsausbildung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt mit praktischen Ausbildungsteilen ist;

- b) höchstens bis zu zwei Jahren, die nachgewiesene Fahrzeit auf See als Mitglied einer Decksmannschaft, wobei 250 Seefahrtstage als ein Jahr Fahrzeit gelten.

§ 7.03 Sportpatent

1. Wer das Sportpatent erwerben will, muss mindestens 18 Jahre alt sein.
2. Der Bewerber muss die notwendige Eignung besitzen; geeignet ist, wer
 - a) körperlich und geistig als Schiffsführer tauglich ist.

Die Tauglichkeit wird durch ein ärztliches Zeugnis nach den Anlagen B1 und B2 nachgewiesen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt ausgestellt sein muss;

- b) keine Straftaten in der Schifffahrt begangen hat und nach seinem bisherigen Verhalten die sichere Führung eines Fahrzeuges erwarten lässt;
- c) befähigt ist, das heißt die erforderlichen Fertigkeiten und Kenntnisse besitzt, die nautische Kenntnisse sowie die Kenntnis der Verordnungen und der Wasserstraße einschließen. Der Nachweis für diese Befähigung gilt als erbracht, wenn er die dafür vorgesehene Prüfung mit Erfolg abgelegt hat.

§ 7.04 Behördenpatent

1. Wer das Behördenpatent erwerben will, muss
 - a) mindestens 21 Jahre alt sein;
 - b) einem Polizei- oder Zollorgan, einer anderen Behörde oder einem anerkannten Feuerlöschdienst angehören;
 - c) körperlich und geistig als Schiffsführer tauglich sein.

Die Tauglichkeit wird durch ein ärztliches Zeugnis nach den Anlagen B1 und B2 nachgewiesen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt ausgestellt sein muss;

- d) befähigt sein, das heißt die erforderlichen beruflichen Fertigkeiten und Kenntnisse besitzen, die die nautischen Kenntnisse sowie die Kenntnis der Verordnungen und der Wasserstraße einschließen; der Nachweis für die Befähigung gilt als erbracht, wenn er die dafür vorgesehene Prüfung mit Erfolg ablegt;
 - e) mindestens drei Jahre die Binnenschifffahrt praktisch ausgeübt haben, davon mindestens drei Monate innerhalb des letzten Jahres.
2. Die vorgesetzte Dienststelle muss eine Bescheinigung ausgestellt haben, mit der die Angaben nach Nummer 1 Buchstabe b, e und §§ 7.05 und 7.06 bestätigt werden.

Unterabschnitt 2 Streckenkenntnisse

§ 7.05 Streckenkundepflichtige Strecke

Ohne Rücksicht auf die betreffende Patentart sind spezifische Streckenkenntnisse darüber hinaus zwischen den Schleusen Iffezheim (km 335,92) und der Spycck'schen Fähre (km 857,40) erforderlich.

§ 7.06 Erwerb der Streckenkenntnisse

1. Wer ein Rheinpatent oder ein Streckenzeugnis erwerben will, muss den beantragten Abschnitt, der sich zwischen den Schleusen Iffezheim und der Spycck'schen Fähre befindet, im Laufe der letzten zehn Jahre mindestens 16 Mal durchfahren haben, davon mindestens drei Mal in jede Richtung in den letzten drei Jahren.
 - a) Wer ein Großes Patent, ein Kleines Patent oder ein Streckenzeugnis erwerben will, muss seine Fahrten als Matrose, Bootsmann oder Steuermann an Bord eines Fahrzeuges mit Maschinenantrieb durchgeführt haben, für dessen Führung das beantragte Patent oder ein von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis vorgeschrieben ist;

- b) Wer ein Sportpatent erwerben will, muss seine Fahrten an Bord eines Fahrzeugs von 15 m Länge und mehr durchgeführt haben; diese Fahrten werden nur berücksichtigt, wenn die Person mindestens 15 Jahre alt ist. Die Anzahl der vorgeschriebenen Streckenfahrten kann auf vier Fahrten in jede Richtung innerhalb des letzten Jahres vor Eingang des Antrags verringert werden, wenn diese Fahrten im Rahmen einer sachgerechten Ausbildung durchgeführt werden;
 - c) Wer ein Behördenpatent erwerben will, muss seine Fahrten an Bord eines Fahrzeugs von 15 m Länge und mehr durchgeführt haben; diese Fahrten werden nur berücksichtigt, wenn die Person mindestens 15 Jahre alt ist.
2. Darüber hinaus wird eine mit Erfolg abgelegte Prüfung vorgeschrieben; in dieser Prüfung wird die Beschreibung des Fahrwegs in der Berg- und in der Talfahrt sowie die Beschreibung der Abmessungen der Schifffahrtsstraße gefordert; dazu gehört auch, dass die Kandidaten die Polizeivorschriften für diese Strecke anwenden können (Anlage D7).

§ 7.07 Streckenzeugnis

1. Bewerber um ein Patent für einen Abschnitt, der die in § 7.05 definierte Strecke ganz oder teilweise umfasst, und Inhaber von als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen, die die in § 7.05 definierte Strecke ganz oder teilweise befahren wollen, müssen die erforderlichen Streckenkenntnisse nachweisen können.
2. Als Nachweis für die Streckenkenntnis wird auf der Patentkarte die Strecke eingetragen, für die diese Patentkarte gilt. Für mit dem Großen Patent als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse wird die Streckenkenntnis durch ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 nachgewiesen.

Abschnitt 2 Zulassungs- und Prüfungsverfahren

§ 7.08 Prüfungskommission

1. Die zuständige Behörde bildet für die Abnahme der Prüfungen eine oder mehrere Prüfungskommissionen. Jede Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden, der Angehöriger der Verwaltung einer der Rheinuferstaaten oder Belgiens ist, und mindestens zwei Beisitzern mit ausreichender Sachkunde.
2. Die Prüfungskommission für das Rheinpatent muss so besetzt sein, dass mindestens ein Prüfer Inhaber des Patentbesitzes der beantragten Art oder des Großen Patentbesitzes und dieser oder ein weiterer Prüfer Inhaber eines Patentbesitzes für die beantragte Strecke ist.

§ 7.09 Antrag auf Erwerb oder Erweitern eines Rheinpatentes

1. Wer ein Rheinpatent erwerben oder ein Rheinpatent erweitern will, hat einen Antrag auf Zulassung zur Prüfung und Erteilung des Patentbesitzes mit folgenden Angaben an die zuständige Behörde zu richten:
 - a) Vor- und Familiennamen, Geburtsdatum, Geburtsort und Anschrift;
 - b) Patentart, die erworben werden soll;
 - c) Rheinstrecke, für die das Patent erworben werden soll.
2. Dem Antrag auf Erwerb eines Rheinpatentes sind beizufügen:
 - a) ein Passbild aus neuerer Zeit;
 - b) eine Kopie des Personalausweises oder des Reisepasses;
 - c) ein ärztliches Zeugnis nach Anlage B2, das nicht älter als drei Monate sein darf. Bestehen dennoch Zweifel an der Tauglichkeit, kann die zuständige Behörde die Vorlage weiterer ärztlicher oder fachärztlicher Zeugnisse verlangen;
 - d) der Nachweis über die Fahrzeit und die Streckenfahrten;
 - e) bei Beantragung eines Großen oder eines Kleinen Patents eine Kopie des Sprechfunkzeugnisses;
 - f) ein Strafregisterauszug.
3. Der Nachweis der Tauglichkeit kann anstelle des ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 auch geführt werden mit einem von der ZKR anerkannten

- a) gültigen Schiffsführerzeugnis, für das mindestens die gleichen Anforderungen wie nach Anlage B1 und B2 gelten und das gemäß § 3.04 Buchstabe a) erneuert ist, oder
 - b) ärztlichen Zeugnis, das nicht älter als drei Monate ist und für dessen Ausstellung mindestens die gleichen Anforderungen wie nach Anlage B1 und B2 Grundlage waren.
4. Anstelle des Strafregisterauszugs kann der Nachweis für die Eignung zum Vorgesetzten einer Schiffsmannschaft auch mit einer anderen nach dem Recht des Wohnsitzes gleichwertigen Urkunde geführt werden. Diese gültigen Urkunden dürfen jeweils nicht älter als sechs Monate sein.
5. Dem Antrag auf Erweitern eines Rheinpatentes auf einen anderen Streckenabschnitt sind beizufügen:
- a) ein Passbild aus neuerer Zeit;
 - b) eine Kopie des Personalausweises oder des Reisepasses;
 - c) eine Kopie des gültigen Rheinpatents;
 - d) der Nachweis über die Streckenfahrten.
6. Dem Antrag eines Rheinpatentinhabers auf Erwerb einer anderen Rheinpatentart sind beizufügen:
- a) ein Passbild aus neuerer Zeit;
 - b) eine Kopie des Personalausweises oder des Reisepasses;
 - c) eine Kopie des gültigen Rheinpatents.

§ 7.10 Antrag auf Erwerb oder Erweitern eines Streckenzeugnisses

1. Wer ein Streckenzeugnis erwerben oder erweitern will, hat einen Antrag auf Zulassung zur Prüfung und Erteilung des Streckenzeugnisses mit folgenden Angaben an die zuständige Behörde zu richten:
 - a) Vor- und Familiennamen, Geburtsdatum, Geburtsort und Anschrift;
 - b) Rheinstrecke, für die das Streckenzeugnis erworben werden soll.
2. Dem Antrag auf Erwerb oder Erweitern eines Streckenzeugnisses sind beizufügen:
 - a) ein Passbild aus neuerer Zeit;
 - b) eine Kopie des Personalausweises oder des Reisepasses;
 - c) eine Kopie des von der ZKR gemäß § 6.02 Nr. 1 als gleichwertig anerkannten gültigen Schiffsführerzeugnisses;
 - d) der Nachweis der Streckenfahrten.

§ 7.11 Zulassung zur Prüfung

1. Nach Vorlage der vollständigen Antragsunterlagen nach § 7.09 Nr. 1 bis 4 wird zur Prüfung für den Erwerb eines Rheinpatents zugelassen, wer die Anforderungen nach den §§ 7.01, 7.02 mit Ausnahme von deren Nummer 3 Buchstabe c, oder den § 7.03 mit Ausnahme von Nummer 2 Buchstabe c, erfüllt. Ergibt sich aus dem ärztlichen Zeugnis nur die eingeschränkte Tauglichkeit, ist die Zulassung zur Prüfung trotzdem möglich. In diesem Fall kann die zuständige Behörde das Patent mit Auflagen verbinden, die bei dessen Ausstellung darin eingetragen werden. Wird der Antrag abgelehnt, ist dies zu begründen.

Die zuständige Behörde kann bei einer Person, deren Strafregisterauszug oder andere gleichwertige Urkunde nicht zufriedenstellend ist, anordnen, dass diese vor Ablauf einer bestimmten Frist nicht zu einer Prüfung zugelassen werden darf (Sperrfrist).

2. Wer ein Rheinpatent auf einen anderen Streckenabschnitt erweitern will, wird nach Vorlage der vollständigen Antragsunterlagen nach § 7.09 Nr. 1 und 5 zugelassen.
3. Wer ein Rheinpatent auf eine andere Rheinpatentart erstrecken will, wird nach Vorlage der vollständigen Antragsunterlagen nach § 7.09 Nr. 1 und 6 zugelassen.
4. Wer ein Streckenzeugnis erwerben oder erweitern will, wird nach Vorlage der vollständigen Antragsunterlagen nach § 7.10 zur Prüfung zugelassen.

§ 7.12 Prüfung

1. Der Bewerber der Prüfung hat vor einer Prüfungskommission nachzuweisen, dass er
 - a) über ausreichende Kenntnisse der für das Führen von Fahrzeugen maßgebenden Vorschriften und die zu ihrer sicheren Führung erforderlichen nautischen und schiffsbetriebstechnischen Kenntnisse, beruflichen Fertigkeiten und Kenntnis der Grundsätze der Unfallverhütung verfügt; diese Kenntnisse werden in einer Prüfung entsprechend dem Prüfungsprogramm in Anlage D7 kontrolliert;
 - b) die erforderliche Streckenkenntnis hat, wenn nach § 7.05 für die betreffende Strecke eine solche Prüfung gefordert wird.
2. Für den Erwerb des Großen und des Kleinen Patentbesitzes ist eine theoretische Prüfung, für den Erwerb des Sportpatentes und des Behördenpatentes eine theoretische und praktische Prüfung erforderlich.
3. Bei Nichtbestehen der Prüfung werden dem Bewerber die Gründe mitgeteilt. Die Prüfungskommission kann die erneute Teilnahme an einer Prüfung mit Auflagen oder Bedingungen verbinden oder dafür Befreiungen gewähren.

§ 7.13 Befreiungen und Erleichterungen

1. Wer eine berufsbezogene Abschlussprüfung bestanden hat, kann von dem Teil der Prüfung befreit werden, der sich auf diejenigen Kenntnisse und Fertigkeiten bezieht, die Gegenstand einer von der ZKR als gleichwertig anerkannten Prüfung waren.
2. Wer ein Befähigungszeugnis im Sinne des § 6.02 Nr. 4 besitzt, kann beim Erwerb des Sportpatentes von dem Teil der Prüfung befreit werden, der sich auf nautische Kenntnisse bezieht.
3. Wer ein gültiges Befähigungszeugnis der Rheinuferstaaten oder Belgiens oder ein anderes gültiges von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis zur Führung von Fahrzeugen auf anderen Wasserstraßen besitzt, muss für den Erwerb eines Rheinpatentes die Zulassungsbedingungen nach § 7.11 erfüllen; jedoch ist bei der Prüfung nur die Kenntnis der auf dem Rhein gültigen Verordnungen und Bestimmungen sowie die Streckenkenntnis, die aus der in § 7.05 beschriebenen Strecke gefordert wird, nachzuweisen.
4. Wer ein Behördenpatent besitzt, erhält auf Antrag ohne Prüfung ein Sportpatent für die gleiche Strecke.
5. Wer ein Rheinpatent besitzt, kann beim Erwerb einer anderen Rheinpatentart nach § 6.04 oder bei der Erweiterung auf einen anderen Stromabschnitt von dem Teil der Prüfung befreit werden, der sich auf diejenigen Kenntnisse oder Fertigkeiten bezieht, die bei der Erteilung des vorhandenen Rheinpatentes nachgewiesen wurden.

§ 7.14 Ausstellung und Erweiterung der Rheinpatente

1. Hat der Bewerber die Prüfung bestanden, erteilt ihm die ausstellende Behörde das entsprechende Rheinpatent nach dem Muster der Anlage D1.

Die Patentkarte erhält den Aufdruck:

„Großes Patent“, „Kleines Patent“, „Sportpatent“ oder „Behördenpatent“.

2. Auflagen nach § 7.11 Nr. 1 Satz 3 sind auf der Patentkarte einzutragen.
3. Die zuständige Behörde erteilt für den Zeitraum zwischen der bestandenen Prüfung und dem Erhalt der Patentkarte nach dem Muster der Anlage D1 ein vorläufiges Rheinpatent nach dem Muster der Anlage D2; ebenso kann die zuständige Behörde ein vorläufiges Rheinpatent für den Zeitraum zwischen dem Fälligkeitsdatum für die Erneuerung des Patents und dem Erhalt der neuen Rheinpatentkarte ausstellen.
4. Im Falle der Erweiterung kann eine zuständige Behörde für den Zeitraum zwischen der bestandenen Prüfung und dem Erhalt der endgültigen Patentkarte ein vorläufiges Patent nach Nummer 3 erteilen. Sie teilt dies der ausstellenden Behörde zur Ausstellung der neuen Rheinpatentkarte nach dem Muster der Anlage D1 mit.
5. Ist eine Patentkarte unbrauchbar geworden, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen, stellt die ausstellende Behörde auf Antrag eine Ersatzausfertigung aus, die als solche zu kennzeichnen ist. Der Inhaber muss gegenüber der zuständigen Behörde den Verlust glaubhaft machen. Eine unbrauchbar

gewordene oder wieder aufgefundene Patentkarte ist bei der ausstellenden Behörde abzuliefern oder ihr zur Entwertung vorzulegen.

§ 7.15 Ausstellung des Streckenzeugnisses

Hat der Bewerber die Prüfung für die Streckenkenntnisse nach § 7.06 Nr. 2 bestanden, erteilt ihm die zuständige Behörde ein Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3.

§ 7.16 Kosten

Die Prüfung, die Erteilung, Erweiterung und Erstreckung des Rheinpatentes oder eines Streckenzeugnisses sowie die Ersatzausfertigung und der Umtausch erfolgen gegen angemessene Erstattung der Kosten durch den Antragsteller. Die Höhe der Kosten bestimmt die zuständige Behörde. Sie kann die Kosten ganz oder teilweise ab dem Zeitpunkt der Antragstellung erheben.

Abschnitt 3 Kontrolle der Tauglichkeit

§ 7.17 Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit

1. Wer das Große Patent, das Kleine Patent, das Sportpatent oder ein von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Schiffsführerzeugnis besitzt, muss den Nachweis seiner Tauglichkeit gemäß § 3.04 Buchstabe a) dieser Verordnung erneuern.
2. Er hat das genannte ärztliche Zeugnis der Behörde vorzulegen, die das Patent ausgestellt hat. Er kann es auch einer anderen zuständigen Behörde vorlegen. Diese leitet die Unterlagen an die ausstellende Behörde weiter und kann an Stelle der ausstellenden Behörde ein befristetes Rheinpatent als Ersatzurkunde ausstellen.
3. Inhaber von als gleichwertig anerkannten Zeugnissen haben das ärztliche Zeugnis einer Behörde vorzulegen, die zur Ausstellung eines Rheinpatentes berechtigt ist oder der Behörde vorzulegen, die das als gleichwertig anerkannte Zeugnis ausgestellt hat.

§ 7.18 Nachweis der Tauglichkeit von Inhabern eines Rheinpatents ab dem Alter von 50 Jahren

1. Die ausstellende Behörde stellt dem Patentinhaber auf Vorlage des ärztlichen Zeugnisses und auf der Grundlage dieses Zeugnisses folgende Unterlagen aus:
 - a) eine neue Patentkarte bei Vollendung des 50. und des 65. Lebensjahres;
 - b) eine neue Patentkarte oder einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 bei Vollendung des 55. und des 60. Lebensjahres;
 - c) einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 für die Kontrollen, die nach Erreichen des 65. Lebensjahres durchgeführt werden.

Auf dem Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 ist das Gültigkeitsdatum einzutragen, das das Gültigkeitsdatum auf der Patentkarte ersetzt.

2. Der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3, der unter Nummer 1 Buchstaben b und c vorgesehen ist, kann durch einen Vermerk der ausstellenden Behörde auf dem ärztlichen Zeugnis nach Anlage B2 ersetzt werden. Der Vermerk auf dem ärztlichen Zeugnis muss ein Gültigkeitsdatum tragen, das das Gültigkeitsdatum auf der Patentkarte ersetzt.
3. Ergibt sich aus dem ärztlichen Zeugnis nur eine eingeschränkte Tauglichkeit, trägt die ausstellende Behörde auf der erneuerten Patentkarte, auf dem Bescheid zur Tauglichkeit oder auf dem ärztlichen Zeugnis nach Anlage B2 die ergänzenden Auflagen bezüglich der Gültigkeit des Patents ein.
4. Wird eine neue Patentkarte nicht erteilt, ist das Rheinpatent nur gültig, wenn der Patentinhaber im Besitz eines Bescheids zur Tauglichkeit nach Anlage B3 oder eines von der zuständigen Behörde beglaubigten ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 ist.

§ 7.19 Nachweis der Tauglichkeit von Inhabern eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses ab dem Alter von 50 Jahren

1. Die zuständige Behörde, wie sie in § 7.17 Nummer 3 definiert wird, erteilt auf Vorlage des ärztlichen Zeugnisses und auf dessen Grundlage dem Inhaber eines von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses ab dem vollendeten 50. Lebensjahr einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3.

Gelten nach der nationalen Regelung für die Erneuerung des Tauglichkeitsnachweises dieselben Bedingungen wie nach dieser Verordnung und ist die mit dem Antrag befasste Behörde die Ausstellungsbehörde des als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses, kann diese auch statt eines Bescheides zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 bei jeder Erneuerung des Tauglichkeitsnachweises ein neues Schiffsführerzeugnis ausstellen, auf dem dessen Gültigkeitsdatum vermerkt ist.

2. Ergibt sich aus dem ärztlichen Zeugnis nur eine eingeschränkte Tauglichkeit, trägt die zuständige Behörde auf dem Bescheid zur Tauglichkeit oder dem erneuerten Schiffsführerzeugnis die ergänzenden Auflagen bezüglich der Gültigkeit des als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses auf dem Rhein ein.
3. Wird ein neues Schiffsführerzeugnis nicht erteilt, ist das als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnis auf dem Rhein nach Vollendung des 50. Lebensjahres nur gültig, wenn der Inhaber im Besitz eines Bescheides zur Tauglichkeit nach Anlage B3 ist.

Abschnitt 4 Überprüfung und Entzug

§ 7.20 Aussetzen der Gültigkeit des Rheinpatentes

1. Die Gültigkeit des Rheinpatentes ruht
 - a) auf Anordnung der zuständigen Behörde für die Dauer der Befristung. Sie kann eine solche Anordnung befristet erlassen, wenn die Voraussetzungen für einen Entzug noch nicht vorliegen, aber Zweifel an der Eignung des Patentinhabers bestehen. Werden diese Zweifel vor Ablauf der Anordnung ausgeräumt, ist sie aufzuheben;
 - b) auch ohne Anordnung, wenn die Tauglichkeit nicht innerhalb von drei Monaten nach den Erneuerungsfristen in § 3.04 Buchstabe a) erneut nachgewiesen wird, bis zur Erneuerung des Nachweises der Tauglichkeit.
2. Hat die zuständige Behörde Zweifel an der Tauglichkeit des Rheinpatentinhabers,
 - a) unterrichtet sie davon die ausstellende Behörde, die die Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses nach Anlage B2 oder eines von der ZKR als gleichwertig anerkannten ärztlichen Zeugnisses über den gegenwärtigen Zustand der Tauglichkeit verlangen kann; die Kosten dafür trägt der Inhaber nur, wenn sich die Vermutung als begründet erweist;
 - b) kann sie die Gültigkeit des Patents für eine Dauer aussetzen, die das Datum der von der ausstellenden Behörde auf der Grundlage des neuen ärztlichen Zeugnisses getroffenen Entscheidung nicht überschreiten darf; in diesem Fall unterrichtet sie die ZKR und die ausstellende Behörde von ihrer Entscheidung.
3. Im Falle der Nummer 1 Buchstabe a ist das Rheinpatent der zuständigen Behörde zur amtlichen Verwahrung vorzulegen.

§ 7.21 Ablauf der Gültigkeit eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses auf dem Rhein

Das von der ZKR als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnis verliert, auch ohne dass es dazu einer besonderen Entscheidung bedarf, seine Gültigkeit auf dem Rhein,

- a) wenn der Bescheid zur Tauglichkeit gemäß Anlage B3 nicht vorgelegt oder innerhalb von drei Monaten nach der in § 3.04 Buchstabe a) festgesetzten Erneuerungsfrist nicht vorgelegt oder erneuert wird oder
- b) wenn in den Fällen, in denen die ZKR gemäß § 7.19 Nr. 1 die Ausstellung eines neuen Schiffsführerzeugnisses als gültigen Nachweis für die Erneuerung der Tauglichkeit anerkennt, das Gültigkeitsdatum des als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses seit mindestens drei Monaten abgelaufen ist.

§ 7.22 Entzug des Rheinpatentes

1. Erweist sich der Inhaber eines Rheinpatentes zum Führen von Fahrzeugen als ungeeignet im Sinne der §§ 7.01, 7.02 oder 7.03, hat die ausstellende Behörde ihm das Patent zu entziehen.
2. Ist der Inhaber eines Rheinpatentes wiederholt einer Auflage oder Beschränkung nach § 7.14 Nr. 2 nicht nachgekommen, kann die ausstellende Behörde ihm das Patent entziehen.
3. Das Rheinpatent erlischt mit dem Entzug. Das erloschene Patent ist unverzüglich bei der ausstellenden Behörde abzuliefern oder ihr zur Entwertung vorzulegen.
4. Die ausstellende Behörde kann beim Entzug bestimmen, dass
 - a) ein neues Patent nicht vor Ablauf einer bestimmten Frist erteilt werden darf oder
 - b) der Bewerber um ein neues Patent für die Zulassung zu einer erneuten Prüfung bestimmte Auflagen erfüllen muss.
5. Nach Eingang des Antrages auf Erteilung eines neuen Patenten kann die zuständige Behörde von der Prüfung ganz oder teilweise absehen.
6. Die entziehende Behörde teilt der ZKR den Entzug mit. Stellt eine zuständige Behörde Tatsachen fest, die einen Entzug rechtfertigen können, teilt sie dies der ausstellenden Behörde mit.

§ 7.23 Fahrverbot für den Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses

1. Bestehen Zweifel an der körperlichen oder geistigen Tauglichkeit des Inhabers eines von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses, kann die zuständige Behörde oder das zuständige Gericht ein vorübergehendes Fahrverbot auf dem Rhein anordnen, bis ein neues ärztliches Zeugnis nach Anlage B2 oder ein von der ZKR als gleichwertig anerkanntes Zeugnis vorgelegt wird; die zuständige Behörde unterrichtet die ZKR und die ausstellende Behörde über ihre Entscheidung. Werden die Zweifel mit Vorlage des ärztlichen Zeugnisses ausgeräumt, ist die Anordnung aufzuheben. Die Kosten für die Ausstellung des neuen ärztlichen Zeugnisses trägt der Inhaber nur, wenn sich die Vermutung als begründet erweist.
2. Die zuständige Behörde oder das zuständige Gericht kann für den Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses ein vorübergehendes oder endgültiges Fahrverbot auf dem Rhein anordnen:
 - a) bei erwiesener Untauglichkeit oder
 - b) bei häufigen Verstößen gegen wichtige Sicherheits- oder Verhaltensvorschriften, insbesondere bei wiederholter Führung eines Fahrzeuges mit einer Blutalkoholkonzentration, die das nach der Polizeiverordnung zulässige Maß überschreitet.
3. Soweit keine Dringlichkeit besteht, wird die Anordnung nach Anhörung des Inhabers des genannten Schiffsführerzeugnisses getroffen; die ausstellende Behörde und die ZKR werden über diese Anhörung und die von der zuständigen Behörde getroffene Entscheidung unterrichtet.

§ 7.24 Sicherstellung eines Rheinpatentes

1. Sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass ein Rheinpatent entzogen (§ 7.22) oder sein Aussetzen angeordnet (§ 7.20 Nr. 1 Buchstabe a) wird, oder besteht die ernsthafte Vermutung eines betrügerischen Erwerbs der Urkunde, so kann die zuständige Behörde die vorläufige Sicherstellung des Patenten anordnen.
2. Ein vorläufig sichergestelltes Rheinpatent ist unverzüglich der ausstellenden Behörde oder nach Maßgabe der nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens dem zuständigen Gericht unter Angabe der Gründe zu übergeben.
3. Die ausstellende Behörde hat unverzüglich, nachdem sie von der Anordnung der Sicherstellung Kenntnis erhalten hat, über das Aussetzen des Rheinpatentes oder seinen Entzug zu entscheiden. Ist ein Gericht zuständig, entscheidet es nach Maßgabe der nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens. Bis zu einer Entscheidung nach Satz 1 oder 2 gilt die Anordnung der Sicherstellung zugleich als Anordnung nach § 7.20 Nr. 1 Buchstabe a.

4. Die vorläufige Sicherstellung des Rheinpatentes ist aufzuheben und das Patent dem Inhaber zurückzugeben, wenn der Grund für die Anordnung weggefallen ist, das Aussetzen nicht angeordnet oder das Rheinpatent nicht entzogen wird.

§ 7.25 Sicherstellung eines als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses

1. Sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, dass das Schiffsführerzeugnis entzogen oder sein Aussetzen durch die ausstellende Behörde angeordnet wird, oder besteht die ernsthafte Vermutung eines betrügerischen Erwerbs der Urkunde, so kann die zuständige Behörde die vorläufige Sicherstellung des Patentes anordnen.
2. Ein vorübergehend sichergestelltes Zeugnis ist unverzüglich der ausstellenden Behörde zu übergeben.
3. Die ausstellende Behörde nimmt die notwendigen Überprüfungen vor und unterrichtet die zuständige Behörde, die das Zeugnis sichergestellt hat, und die ZKR unverzüglich über die Gültigkeit der Urkunde.

Kapitel 8 Radarpatent

§ 8.01 Allgemeine Bestimmungen

Wer ein Radarpatent erwerben will, muss

- a) mindestens 18 Jahre alt sein;
- b) Inhaber eines Schifferpatentes und
- c) Inhaber eines Sprechfunkzeugnisses sein.

§ 8.02 Antrags- und Zulassungsverfahren

1. Wer ein Radarpatent erwerben will, hat einen Antrag auf Zulassung zur Prüfung und Erteilung des Patentes mit folgenden Angaben an die zuständige Behörde zu richten:
 - a) Vor- und Familienname;
 - b) Geburtsdatum und Geburtsort;
 - c) Anschrift.
2. Dem Antrag sind beizufügen:
 - a) ein Passbild aus neuerer Zeit;
 - b) eine Kopie des Personalausweises oder Reisepasses;
 - c) eine Kopie des Schifferpatentes;
 - d) eine Kopie des Sprechfunkzeugnisses.

§ 8.03 Prüfungskommission

1. Die zuständige Behörde bildet für die Abnahme der Prüfungen eine oder mehrere Prüfungskommissionen. Jede Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden, der Angehöriger der zuständigen Behörde ist, und mindestens zwei Prüfern mit ausreichender Sachkunde.
2. Der Prüfer, der den praktischen Teil der Prüfung beaufsichtigt, muss Inhaber des Radarpatentes sein.

§ 8.04 Prüfung

1. Der Bewerber hat in einer Prüfung vor einer Prüfungskommission nach § 8.03 nachzuweisen, dass er entsprechend dem Prüfungsprogramm in Anlage D8 (theoretischer und praktischer Teil) über ausreichende Kenntnisse für das Führen eines Fahrzeuges mit Radar verfügt.
2. Die praktische Prüfung kann auch an einem von der zuständigen Behörde hierfür zugelassenen Radarsimulator durchgeführt werden.

3. Die in Nummer 1 genannte Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn der Bewerber ein anderes als nach dieser Verordnung vorgeschriebenes Zeugnis besitzt, sofern dieses von der zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens als gleichwertig anerkannt worden ist.
4. Wer den theoretischen oder praktischen Teil der Prüfung nicht besteht, kann den nicht bestandenen Teil innerhalb eines von der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraums bei derselben Prüfungskommission wiederholen. Die Wiederholungsprüfung kann frühestens zwei Monate nach der nicht bestandenen Prüfung erfolgen. Wird die Wiederholungsprüfung innerhalb eines Jahres nicht bestanden, muss das gesamte Prüfungsprogramm wiederholt werden.
5. Die Prüfungskommission teilt jedem Bewerber persönlich das Ergebnis seiner Prüfung mit. Sie muss auf Antrag des Bewerbers mündliche Auskünfte über dessen Fehler erteilen und kann auch Einsicht in dessen Prüfungsunterlagen gewähren.

§ 8.05 Ausstellung des Radarpatentes

1. Hat der Bewerber die Prüfung bestanden, erteilt ihm die zuständige Behörde das Radarpatent nach dem Muster der Anlage D4.
2. Der Besitz des Radarpatentes kann auf der Schifferpatentkarte mit der Aufschrift „Radar“ zusätzlich dokumentiert werden.
3. Radarpatente nach § 6.03 Nr. 2 erhalten den Vermerk:

„nur gültig für die Führung von Fähren zwischen und“.
4. Ist ein Radarpatent unbrauchbar geworden, verloren gegangen oder sonst abhanden gekommen, stellt die ausstellende Behörde auf Antrag eine Ersatzausfertigung aus, die als solche zu kennzeichnen ist. Der Inhaber muss gegenüber der zuständigen Behörde den Verlust glaubhaft machen. Ein unbrauchbar gewordenes oder wieder aufgefundenes Patent ist bei der ausstellenden Behörde abzuliefern oder ihr zur Entwertung vorzulegen.

§ 8.06 Entzug des Radarpatentes

Das Radarpatent kann durch die ausstellende Behörde, die es erteilt hat, entzogen werden, wenn der Inhaber bei der Führung des Fahrzeuges mit Radar eine für die Schifffahrt gefahrbringende Unfähigkeit gezeigt hat. Das Radarpatent kann auf Zeit oder für dauernd entzogen werden.

§ 8.07 Maßnahmen gegen Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Radarzeugnisses

1. Die zuständige Behörde oder das zuständige Gericht kann für einen Schiffsführer, der Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Radarzeugnisses ist, ein vorübergehendes oder endgültiges Verbot zur Führung eines Fahrzeuges mit Radar auf dem Rhein anordnen, wenn der Inhaber bei der Führung des Fahrzeuges eine für die Schifffahrt gefahrbringende Unfähigkeit gezeigt hat.
2. Soweit keine Dringlichkeit besteht, wird die Anordnung nach Anhörung des Inhabers des genannten Radarzeugnisses getroffen; die ausstellende Behörde und die ZKR werden über diese Anhörung und die von der zuständigen Behörde getroffene Entscheidung unterrichtet.

§ 8.08 Kosten

Die Prüfung, die Erteilung, die Ersatzausfertigung und der Umtausch des Radarpatentes erfolgen gegen angemessene Erstattung der Kosten durch den Antragsteller. Die Höhe der Kosten bestimmt die zuständige Behörde. Sie kann die Kosten ganz oder teilweise ab dem Zeitpunkt der Antragstellung erheben.

Kapitel 9 Übergangsbestimmungen

§ 9.01 Gültigkeit der Bordbücher und Schifferdienstbücher

Bordbücher und Schifferdienstbücher, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrer Erneuerung gültig.

§ 9.02 Gültigkeit der bisherigen Patente

1. Patente, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften zum Führen von Fahrzeugen auf dem Rhein erteilt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zur ersten Erneuerung des Tauglichkeitsnachweises gültig.
2. Die Bestimmungen des § 7.17 über die Überprüfung der Tauglichkeit sind auf Rheinpatente, Kleine Patente und Sportschifferpatente nach Nummer 1 anzuwenden, wobei der Anomalquotient beim Farbunterscheidungsvermögen 0,7 bis 3,0 betragen darf. Wer das Alter nach § 3.04 Buchstabe a) erreicht hat, muss seine Tauglichkeit bis zum nächsten vorgeschriebenen Untersuchungstermin überprüfen lassen. Bei der ersten Erneuerung des Nachweises der Tauglichkeit wird ein Patent nach dem Muster der Anlage D1 ausgestellt.
3. Die Bestimmungen der §§ 7.20 und 7.22 sind auf die Patente nach Nummer 1 anzuwenden.
4. Radarpatente und Radarschifferzeugnisse, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften erteilt worden sind, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften gültig. Sie können in Radarpatente nach dieser Verordnung umgetauscht werden.

§ 9.03 Zuordnung der Patentarten

1. Gültige Patente nach § 9.02 Nr. 1 entsprechen den Patenten nach § 6.04 Nr. 1 dieser Verordnung wie folgt:

Folgende nach § 9.02 Nr. 1 gültige Patente	entsprechen	den Patenten nach § 6.04 Nr. 1 dieser Verordnung
Rheinschifferpatent	→	Großes Patent
Kleines Patent	→	Kleines Patent
Polzeibootpatent	→	Behördenpatent
Zollbootpatent	→	Behördenpatent
Feuerlöschbootpatent	→	Behördenpatent
Sportschifferpatent	→	Sportpatent

2. Ein gültiges Patent kann nach Maßgabe der Tabelle in Nummer 1 in das entsprechende Patent für die gleiche Strecke umgetauscht werden.

§ 9.04 Anrechnung von Fahrzeiten

Die Fahrzeit und die Streckenfahrten, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung geleistet wurden, werden nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften angerechnet.

§ 9.05 Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff

Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die vor dem 1. Juli 2016 mit der Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff begonnen haben, erhalten von den zuständigen Behörden eine Bescheinigung gemäß § 4a.02, wenn sie aufgrund einer Empfehlung der ZKR nach Anhang II § 2.19 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung geschult wurden und mindestens 90 Tage Fahrzeit auf derartigen Schiffen nachweisen können.

Anlage A1 (Muster) Bordbuch

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 35 - 37)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

Anlage A1a Zuständige Behörden für die Ausstellung von auf dem Rhein gültigen Bordbüchern

(Fundstelle: BGBl. II 2016, S. 718)

Staat	Behörde	Ausstellungszeitraum

Die Liste der zuständigen Behörden wird von der ZKR auf der Website www.ccr-zkr.org bekannt gemacht.

Anlage A2 (Muster) Schifferdienstbuch

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 38 - 59)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

Anlage A3 Anforderungen an den Fahrtenschreiber und Vorschriften betreffend den Einbau von Fahrtenschreibern an Bord in Anwendung des § 3.10 dieser Verordnung

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 60 - 61)

A. Anforderungen an den Fahrtenschreiber

1. Ermittlung der Fahrzeit des Schiffes

Zur Ermittlung der Fahrt nach dem Kriterium Ja/Nein ist die Schraubendrehung an einer geeigneten Stelle abzunehmen. Bei anderen als Propellerantrieben ist die Fortbewegung gleichwertig an einer geeigneten Stelle abzunehmen. Bei zwei oder mehr Schraubenwellen muss sichergestellt sein, dass auch bei Drehung nur einer Welle registriert wird.

2. Identifizierung des Schiffes

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

3. Registrierung auf dem Datenträger

Die jeweilige Betriebsform des Schiffes, Datum und Uhrzeit des Betriebs und der Betriebsunterbrechung des Fahrtenschreibers, Einlage und Entnahme des Datenträgers sowie andere Manipulationen am Gerät müssen fälschungssicher auf dem Datenträger registriert und aus diesem ersichtlich sein. Uhrzeit, Einlage und Entnahme des Datenträgers bzw. Öffnen und Schließen des Gerätes sowie die Unterbrechung dessen Energieversorgung müssen vom Fahrtenschreiber automatisch registriert werden.

4. Dauer der Registrierung pro Tag

Die Schraubendrehung zwischen 0.00 und 24.00 Uhr eines jeden Tages, das Datum sowie der jeweilige Beginn und das jeweilige Ende der Drehung müssen lückenlos registriert werden.

5. Ablesung der Registrierung

Die Registrierung muss eindeutig, leicht leserlich und klar verständlich sein. Die Ablesung der Registrierung muss jederzeit ohne besondere Hilfsmittel möglich sein.

6. Aufzeichnung der Registrierung

Die Registrierungen müssen jederzeit in leicht überblickbarer Form als Aufzeichnung verfügbar gemacht werden können.

7. Sicherheit der Registrierung

Die Schraubendrehung muss fälschungssicher registriert werden.

8. Genauigkeit der Registrierung

Die Schraubendrehung muss zeitlich genau registriert werden. Das Ablesen der Registrierung muss mit einer Genauigkeit von 5 Minuten möglich sein.

9. Betriebsspannungen

Schwankungen der Betriebsspannung bis $\pm 10\%$ des Nennwertes dürfen sich auf das einwandfreie Arbeiten des Gerätes nicht auswirken. Die Anlage muss außerdem eine Erhöhung der Netzspannung um 25 % über dem Nennwert mindestens 5 Minuten lang ohne Beeinträchtigung ihrer Betriebsfähigkeit vertragen können.

10. Betriebsbedingungen

Die Geräte oder Geräteteile müssen bei den nachstehend angegebenen Bedingungen einwandfrei arbeiten:

- Umgebungstemperatur: 0° C bis + 40° C
- Feuchtigkeit: bis 85 % relative Luftfeuchtigkeit
- Elektrische Schutzart: IP 54 nach IEC-Empfehlung 529
- Ölbeständigkeit: soweit sie für eine Aufstellung im Maschinenraum bestimmt sind, müssen sie ölbeständig sein
- zulässige Fehlergrenzen der Zeiterfassung: ± 2 Minuten pro 24 Stunden

B. Einbau von Fahrtenschreibern an Bord

Beim Einbau von Fahrtenschreibern an Bord sind folgende Bedingungen einzuhalten:

1. Der Einbau der Fahrtenschreiber darf nur durch eine Fachfirma erfolgen, die von der zuständigen Behörde anerkannt ist.
2. Der Fahrtenschreiber muss im Steuerhaus oder an einer anderen gut zugänglichen Stelle eingebaut sein.
3. Es muss optisch erkennbar sein, ob das Gerät in Betrieb ist. Das Gerät muss über einen ausfallsicheren Stromkreis mit eigener Absicherung ständig mit elektrischer Energie versorgt werden und direkt an diese Versorgung angeschlossen sein.
4. Die Aussage über die Schiffsbewegung, das heißt ob das Schiff „in Fahrt“ ist oder die „Fahrt eingestellt“ hat, wird aus der Bewegung der Antriebsanlage hergeleitet. Das entsprechende Signal muss aus der Drehung der Schraube, der Schraubenwelle oder der Antriebsmaschine hergeleitet werden. Bei andersartigen Antrieben ist eine gleichwertige Lösung zu schaffen.
5. Die technischen Einrichtungen zur Erfassung der Schiffsbewegung sind äußerst betriebs sicher zu installieren und gegen unberechtigte Eingriffe zu sichern. Hierzu ist die Übertragungsleitung (einschließlich des Signalgebers und Geräteeingangs) für die Signale von der Antriebsanlage zum Gerät durch geeignete Maßnahmen zu sichern und die Leitungsunterbrechung zu überwachen. Hierfür geeignet sind z. B. Plomben oder Siegel, die mit besonderen Zeichen versehen sind, sowie sichtbare Leitungsverlegung, Überwachungskreise.
6. Die anerkannte Fachfirma, die den Einbau durchgeführt oder überwacht hat, führt nach Fertigstellung der Installation eine Funktionsprüfung durch. Sie stellt über die besonderen Merkmale der Anlage (insbesondere Lage und Art von Plomben oder Siegel sowie deren Zeichen und der Überwachungseinrichtungen) und die ordnungsgemäße Funktion eine Bescheinigung aus, die auch

Angaben über das zugelassene Gerät enthalten muss. Nach jeder Erneuerung, Änderung oder Instandsetzung ist eine erneute Überprüfung notwendig, die in der Bescheinigung zu vermerken ist.

Die Bescheinigung muss mindestens folgende Angaben enthalten:

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

Die Gültigkeit der Bescheinigung beträgt 5 Jahre.

Die Bescheinigung dient dem Nachweis, dass es sich um ein zugelassenes Gerät handelt, welches durch eine anerkannte Fachfirma installiert und auf seine ordnungsgemäße Funktion überprüft wurde.

7. Der Schiffsführer ist durch die anerkannte Fachfirma in der Bedienung des Gerätes zu unterweisen und eine Bedienungsanleitung ist zum Verbleib an Bord auszuhändigen. Dies ist in der Bescheinigung über den Einbau zu vermerken.

Anlage A4 (Muster)

Bescheinigung für den Nachweis der geforderten Ruhezeit nach § 3.12 Nr. 2 bis 6

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 62)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

Anlage A5 Als gleichwertig anerkannte im Ausland ausgestellte Schifferdienstbücher

(Fundstelle: BGBl. II 2017, 324)

Die Liste der als gleichwertig anerkannten im Ausland ausgestellten Schifferdienstbücher und der dazu gehörigen Informationen über die ausstellenden Behörden werden von der ZKR auf der Website www.ccr-zkr.org bekannt gemacht.

Anlage B1 Mindestanforderungen an die Tauglichkeit

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 64)

I. Sehvermögen

1. Tagessehschärfe:

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

2. Dämmerungssehvermögen:

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

3. Dunkeladaption:

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

4. Gesichtsfeld:

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

5. Farbumterscheidungsvermögen:

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

Anerkannte Farbtafeltests sind:

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

6. Motilität:

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

II. Hörvermögen

Das Hörvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Mittelwert der Hörverluste der beiden Ohren bei den Frequenzen 500, 1 000, 2 000 und 3 000 Hz den Wert von 40 dB nicht überschreitet. Wenn der Wert von 40 dB überschritten wird, ist das Hörvermögen jedoch als ausreichend anzusehen, wenn die Sprache in gewöhnlicher Lautstärke mit einem Hörgerät auf 2 m von jedem einzelnen Ohr deutlich verstanden wird.

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

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

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

Anlage B2 (Muster)

Ärztliches Zeugnis über die Untersuchung der Tauglichkeit in der Rheinschifffahrt

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 65 - 66)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage B3 (Muster)
Bescheid zur Tauglichkeit**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 67)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage C1 (Muster)
Bescheinigung Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 68)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage C2 (Muster)
Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschiffahrt**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 69)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage C3 (Muster)
Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschiffahrt**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 70)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage C4 (Muster)
Bescheinigungsbuch für die Fahrgastschiffahrt**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 71 - 80)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage D1 (Muster)
Rheinpatent**

(Fundstelle: BGBl. II 2016, S. 708; bzgl. einzelner Änderungen vgl. Fußnote)

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

(Vorderseite)

Rheinpatent		Bundesrepublik Deutschland Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	
1. Großes Patent			
2. xxx			
3. xxx			
4. 1.1.1960 - D – Duisburg			
5. 2.1.2015			
		6. Xxxx	
8. ###		7.	
9. km 425 - km 780			
10. 31.12.2019			
11.			

(Rückseite)

Rheinpatent	
1. Aufdruck nach § 7.14 RheinSchPersV	7. Fotografie des Inhabers
2. Name des Inhabers	8. Unterschrift des Inhabers
3. Vorname(n)	9. Streckenabschnitt des Rheins von km ... - km ...
4. Geburtsdatum, -land und -ort	10. Karte gültig bis
5. Ausstellungsdatum des Patentbesitzes	11. Vermerk(e)
6. Ausstellungsnummer	

* gültig ab 1.7.2015 bei Ausstellung/Verlängerung von Rheinpatenten. Bereits bestehende Kontingente mit dem bisherigen Logo können aufgebraucht werden.

**Anlage D2 (Muster)
Vorläufiges Rheinpatent**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 82)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage D3 (Muster)
Streckenzeugnis**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 83)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

**Anlage D4 (Muster)
Radarpatent**

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 84)

PDF-Dokument wird in eigenem Fenster angezeigt

Anlage D5 Als gleichwertig anerkannte Schiffsführerzeugnisse

(Fundstelle: BGBl. II 2017, 324)

Die Liste der als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisse und der dazu gehörigen Informationen über die ausstellenden Behörden und die Muster werden von der ZKR auf der Website www.ccr-zkr.org bekannt gemacht.

Anlage D6 Als gleichwertig anerkannte Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt

(Fundstelle: BGBl. II 2017, 324)

Die Liste der als gleichwertig anerkannten Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt und der dazu gehörigen Informationen über die ausstellenden Behörden und die Muster werden von der ZKR auf der Website www.ccr-zkr.org bekannt gemacht.

Anlage D7 Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Patentbesitzes für den Rhein

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 102 - 103)

Vorbemerkung:

Patentarten (Spalten 4 bis 7)

- A - Großes Patent
- B - Kleines Patent
- C - Sportpatent
- D - Behördenpatent

geforderte Kenntnisse (Spalte 3)

- 1 - Detailkenntnisse
- 2 - Grundkenntnisse

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

Nr.	Prüfungsstoff		A	B	C	D
1.	Kenntnis der Verordnungen, Merkblätter und Handbücher					
1.1	Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (einschließlich der vorübergehenden Anordnungen)					
	Kapitel 1 bis 7, 15	1	x	x	x	x
	Kapitel 8	1	x	x		
	Kapitel 9, 10, 12, 14 (für die beantragten Strecken)	1	x	x	x	x
	Kapitel 11	1	x			
	Anlagen					
	3. Bezeichnung der Fahrzeuge	1	x	x	x	x
	6. Schallzeichen	1	x	x	x	x
	7. Schifffahrtszeichen	1	x	x	x	x
	8. Bezeichnung der Wasserstraße	1	x	x	x	x
	10. Ölkontrollbuch	1	x	x	x	x
	Merkblätter / Handbücher					
	Sprechfunk					
	Abfallbeseitigung					
1.2	Verkehrsvorschriften für Seeschiffahrtsstraßen (Bezeichnung der Fahrzeuge, Schallzeichen, Schifffahrtszeichen, Seezeichen und Betonungssystem, Fahrregeln)	1	x	x	x	
1.3	Rheinschiffsuntersuchungsordnung und Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe					
	Aufbau und Inhalt	2	x	x	x	x
	Inhalt des Binnenschiffszeugnisses	2	x	x	x	x
1.4	Besatzungsvorschriften, Teil II der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein	1	x	x		x
1.5	ADN					
	Aufbau	2	x	x		x
	Urkunden/Weisungen	2	x	x		x
	Kenntnis der vorgeschriebenen Bezeichnung mit blauen Kegeln/Lichtern	1	x	x		x
	Auffinden der Betriebsvorschriften	2	x	x		x
1.6	Bestimmungen über die Rheinpatente, Teil III der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein					
	Patentarten	2	x	x	x	x
	Kriterien für Patententzug und Aussetzen der Gültigkeit	1	x	x	x	x
1.7	Unfallverhütung	2	x	x	x	x
2.	Nautische Kenntnisse und Streckenkenntnisse (anhand von Kartenmaterial)					
2.1	Rhein und Nebenwasserstraßen (wichtigste geografische, hydrologische, meteorologische und morphologische Merkmale)	2	x	x	x	x
2.2	Ortskenntnisse der beantragten Rheinstrecken					

	Fahrwegbeschreibung Berg- und Talfahrt Fahrwegabmessungen					
2.3	Navigation auf Seeschiffahrtsstraßen (Kursbestimmung, Standlinien und Schiffsort, Arbeiten mit der Seekarte, Kompasskontrollverfahren, Grundlagen der Gezeitenlehre)	2	x	x	x	
3.	Berufskennntnisse (nautische, schiffsbetriebstechnische, berufliche Fähigkeiten)					
3.1	Führung des Fahrzeuges					
	Vorgänge beim Steuern, Manövriereigenschaften	2	x	x	x	x
	Funktion von Steuereinrichtungen und Antrieb	2	x	x	x	x
	Einfluss von Strömung, Wind und Sog	2	x	x	x	x
	Schwimmfähigkeit, Stabilität und ihre praktische Anwendung	2	x	x	x	x
	Ankern und Festmachen	2	x	x	x	x
3.2	Maschinenkenntnisse					
	Bau, Arbeitsweise der Motoren, Funktion der elektrischen Einrichtungen	2	x	x	x	x
	Bedienung, Betriebskontrolle	2	x	x	x	x
	Maßnahmen bei Betriebsstörungen	2	x	x	x	x
3.3	Laden und Löschen					
	Bestimmung des Ladegewichtes anhand des Eichscheines	2	x	x		
	Verwendung der Tiefgangsanzeiger	2	x	x		
	Stauen der Ladung	2	x	x		x
3.4	Verhalten unter besonderen Umständen					
	Maßnahmen bei Havarien, Erste Hilfe, Abdichtung von Lecks	2	x	x	x	x
	Bedienung von Rettungsgeräten	2	x	x	x	x
	Besonderheiten bei Havarien auf Seeschiffahrtsstraßen	2	x	x	x	
	Abfallbehandlung und Reinhaltung der Gewässer	2	x	x	x	x
	Benachrichtigung von zuständigen Behörden	2	x	x	x	x
	Feuerlöschwesen	2	x	x	x	x

Anlage D8 Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Radarpatentes

(Fundstelle: BGBl. II 2011, Anlageband zu Nr. 33, S. 104 - 105)

TEIL A — Theoretischer Teil

1. Radartheorie

- 1.1 Funkwelle, allgemein
- 1.2 Geschwindigkeit der Funkwellenausbreitung
- 1.3 Reflektieren der Funkwelle (Radarreflektoren)
- 1.4 Arbeitsweise von Radar
- 1.5 Kennungsgrößen von Navigationsradaranlagen für die Binnenschifffahrt
 - 1.5.1 Frequenzbereich

- 1.5.2 Sendeleistung
- 1.5.3 Sendepulsdauern
- 1.5.4 Antennendrehzahlen
- 1.5.5 Antenneneigenschaften
- 1.5.6 Sichtgeräte (Anzeigen und Bedienfunktion)
- 1.5.7 Sichtschirmdurchmesser
- 1.5.8 Entfernungsbereiche
- 1.5.9 Nahauflösung
- 1.5.10 Radiale Auflösung
- 1.5.11 Azimutale Auflösung

2. Auswertung des Radarbildes

- 2.1 Standort der Antenne auf dem Bildschirm; Kurslinie
- 2.2 Ermittlung von Lage, Kurs und Drehbewegung des eigenen Schiffes
- 2.3 Bestimmen von Abständen und Entfernungen
- 2.4 Erkennen des Verhaltens anderer Verkehrsteilnehmer (Stilllieger, entgegenkommende Schiffe, mitlaufende Schiffe)
- 2.5 Bedeutung der Hilfen zur Radarbildauswertung (Vorauslinie, Entfernungsmessringe, Nachleuchtspur, Dezentrierung)
- 2.6 Grenzen der Informationsmöglichkeiten durch Radar
- 2.7 (weggefallen)

3. Radarbildstörungen

- 3.1 Vom eigenen Schiff ausgehende Störungen und mögliche Maßnahmen zu deren Verminderung
 - 3.1.1 Aufsplittung der Antennenkeule
 - 3.1.2 Abschattungen (blinde Sektoren)
 - 3.1.3 Mehrfachreflektionen (z. B. in Laderäumen)
- 3.2 Von der Umgebung ausgehende Störungen und mögliche Maßnahmen zu deren Verminderung
 - 3.2.1 Störungen durch Regen oder Wellengang
 - 3.2.2 Streufelder (z. B. an Brücken)
 - 3.2.3 Mehrfachreflexionen
 - 3.2.4 Scheinziele
 - 3.2.5 Abschattungen
 - 3.2.6 Mehrwegausbreitung
- 3.3 Erscheinungsbild der von anderen Radaranlagen ausgehenden Störungen sowie Maßnahmen zu deren Beseitigung

4. Bedienung des Radargerätes

- 4.1 Einschaltzeit, Bereitschaft
- 4.2 Grundeinstellung, Abstimmung
- 4.3 Einstellung von Kontrast und Helligkeit
- 4.4 Einstellung der Verstärkung

- 4.5 Einstellung der Dämpfungen und Filter
- 4.6 Beurteilung der Bildqualität

5. Wendegeschwindigkeitsanzeiger

- 5.1 Wirkungsweise
- 5.2 Anwendungsmöglichkeiten

6. Besondere polizeiliche Vorschriften

- 6.1 Verwendung von Funk, Schallzeichen, Kursabsprachen
- 6.2 Materielle Mindestausstattung des Schiffes für die Radarfahrt
- 6.3 Personelle Mindestausstattung und Fähigkeiten für die Radarfahrt

TEIL B — Praktischer Teil

1. Maßnahmen vor der Abfahrt

- 1.1 Einschalten, Einstellen und Funktionskontrolle der Geräte
- 1.2 Interpretation des Radarbildes
- 1.3 Aufgabenverteilung an Bord

2. Fahren mit Radar

- 2.1 Fahren und Wenden in stillen und fließenden Gewässern
- 2.2 Einfahrt in einen Hafen oder schmales Gewässer – Ausfahrt aus einem Hafen oder einem schmalen Gewässer mit Funkabsprache und Schallzeichen
- 2.3 Begegnen und Überholen
- 2.4 Halten an einem bestimmten Punkt
- 2.5 Erläuterung des Radarbildes
- 2.6 Erteilen von Ruderkommandos an den Rudergänger
- 2.7 Verhalten bei besonderen Vorkommnissen (z. B. gefährliche Verkehrssituationen oder Ausfall von Geräten).

Anlage E1 Muster der Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff

(Fundstelle: BGBl. II 2016, S. 705; bzgl. einzelner Änderungen vgl. Fußnote)

(Format A6 hoch, Farbe: gelb)

<p>verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small></p>	<p>Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff Nr.</p>
---	--

<p>Herr Frau <small>(Vor- und Familienname)</small></p> <p>geboren am/in</p> <p>verfügt über Sachkunde für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff</p> <p>Diese Bescheinigung ist gültig bis</p> <p>..... <small>(Ort und Datum der Ausstellung)</small></p>	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 5px;">Lichtbild des Inhabers 35 mm x 45 mm</div> <p style="text-align: right;"><small>Eigenhändige Unterschrift</small></p> <p><u>(Aussteller)</u> Im Auftrag..... <small>(Unterschrift)</small></p>
---	---

**Anlage E2 Programm der Lehrgänge für Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas
(LNG) als Brennstoff nutzen**

(Fundstelle: BGBl. II 2016, S. 706 - 707)

A. Theoretischer Teil des Lehrgangs

Der theoretische Teil des Lehrgangs umfasst folgende Themen:

1. Gesetzgebung

- 1.1 Gesetzgebung in Bezug auf Fahrzeuge, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen (ADN, RheinSchPV, RheinSchUO, Richtlinie (EU) 2016/1629 und ggf. neue Entwicklungen)
- 1.2 Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft
- 1.3 Relevante Gesetzgebung für Gesundheit und Sicherheit
- 1.4 Relevante lokale Vorschriften und Genehmigungen (insbesondere in den Hafengebieten)

2. Einführung zu Flüssigerdgas (LNG)

- 2.1 Definition für Flüssigerdgas (LNG), kritische Temperaturen, Gefahren im Zusammenhang mit Flüssigerdgas (LNG), atmosphärische Bedingungen
- 2.2 Zusammensetzungen und Eigenschaften von Flüssigerdgas, Qualitätszertifikate für Flüssigerdgas (LNG)
- 2.3 SDBI (Sicherheitsdatenblatt): Physikalische und Produkteigenschaften
- 2.4 Umwelteigenschaften

3. Sicherheit

- 3.1 Gefahren und Risiken
- 3.2 Risikobewertung
- 3.3 Risikomanagement
- 3.4 Sicherheitsrolle an Bord (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen)
- 3.5 Gefährdete Bereiche
- 3.6 Brandschutz
- 3.7 Verwendung von persönlicher Schutzausrüstung

4. Technische Aspekte des LNG-Systems

- 4.1 Allgemeine Anordnung und Betriebshandbuch
- 4.2 Erläuterung der Wirkungsweise von Flüssigerdgas
- 4.3 LNG-Bunkersystem
- 4.4 Bilgenlenzsystem und Auffangschalen
- 4.5 LNG-Behältersystem
- 4.6 Gasaufbereitungssystem
- 4.7 LNG-Leitungssystem
- 4.8 Gasversorgungssystem
- 4.9 Maschinenräume
- 4.10 Belüftungssystem
- 4.11 Temperaturen und Drücke (Lesen eines Druck- und Temperaturverteilungsplans)
- 4.12 Ventile (insbesondere Hauptgasbrennstoffventil)
- 4.13 Überdruckventile
- 4.14 Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme
- 4.15 Alarmer und Gasdetektion

5. Wartung und Prüfung des LNG-Systems

- 5.1 Tägliche Instandhaltung
- 5.2 Wöchentliche Instandhaltung

- 5.3 Regelmäßige wiederkehrende Instandhaltung
- 5.4 Fehler
- 5.5 Dokumentation der Instandhaltungsarbeiten

6. Bunkern von Flüssigerdgas

- 6.1 Kennzeichen gemäß RheinSchPV
- 6.2 Liege- und Festmachbedingungen für das Bunkern
- 6.3 Verfahren für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG)
- 6.4 Gasentleerung und Spülung des LNG-Systems
- 6.5 Einschlägige Prüflisten und Auslieferungszertifikat
- 6.6 Sicherheitsmaßnahmen beim Bunkern und Evakuierungsverfahren

7. Vorbereitung des LNG-Systems für Instandhaltungsarbeiten des Fahrzeugs

- 7.1 Gasentleerung und Spülung des LNG-Systems vor dem Werftaufenthalt
- 7.2 Inertisierung des LNG-Systems
- 7.3 Verfahren zum Entleeren des LNG-Lagertanks
- 7.4 Erste Befüllung des LNG-Lagertanks (Abkühlung)
- 7.5 Inbetriebnahme nach dem Werftaufenthalt

8. Notfallszenarien

- 8.1 Notfallmaßnahmen und Sicherheitsrolle an Bord (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen)
- 8.2 Verschüttung von Flüssigerdgas (LNG) auf dem Deck
- 8.3 Hautkontakt mit Flüssigerdgas (LNG)
- 8.4 Verschüttung von Flüssigerdgas (LNG) in geschlossenen Räumen (z. B. in den Maschinenräumen)
- 8.5 Verschüttung von Flüssigerdgas (LNG) oder Erdgas in den Räumen zwischen den Barrieren (doppelwandiger Tank, doppelwandige Leitung)
- 8.6 Brand in der Nähe des LNG-Lagertanks
- 8.7 Brand in den Maschinenräumen
- 8.8 Spezifische Gefahren beim Transport von Gefahrgütern
- 8.9 Festfahren / Kollision des Fahrzeugs
- 8.10 Notfallmaßnahmen der einsatzfähigen Wache
- 8.11 Notfallmaßnahmen während der Fernüberwachung

B. Praktischer Teil des Lehrgangs

Der praktische Teil des Lehrgangs umfasst die folgenden Themen:

- 1. Vertrautmachen mit dem Inhalt des Managementsystems des Schiffs, insbesondere der Teile zum LNG-System
- 2. Kontrolle des Sicherheitsbewusstseins und der Verwendung der Sicherheitsausrüstung für Flüssigerdgas (LNG)
- 3. Kontrolle der Kenntnisse der entsprechenden Bordunterlagen (Sicherheitsrolle und Betriebshandbuch)
- 4. Kenntnisse der Ventile (insbesondere Hauptgasbrennstoffventil)
- 5. Kenntnisse der Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme
- 6. Kenntnisse der Verfahren zur Instandhaltung und Kontrolle des LNG-Systems
- 7. Kenntnisse des Bunkerverfahrens und Vertrautmachen mit dem Bunkerverfahren
- 8. Kenntnisse der Instandhaltungsverfahren für Werftaufenthalte
- 9. Kenntnisse zu den Notfallszenarien

10. Brandbekämpfung