

Bundesgesetzblatt ⁶⁹⁷

Teil II

G 1998

2016

Ausgegeben zu Bonn am 30. Juni 2016

Nr. 17

Tag	Inhalt	Seite
17. 6. 2016	Siebte Verordnung zur Änderung rhein- und moselschiffahrtspolizeilicher Vorschriften FNA: 9500-1-5, 9501-46, 9500-1-5, 9501-46, 9501-52, 9501-52, 9501-52	698
26. 5. 2016	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP)	728
26. 5. 2016	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zusatzprotokolls zum Übereinkommen über die Überstellung verurteilter Personen	728
26. 5. 2016	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens zur Erhaltung der afrikanisch-eurasischen wandernden Wasservögel	729
26. 5. 2016	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über den Straßenverkehr	729
27. 5. 2016	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Rechtsstellung der Staatenlosen	730
30. 5. 2016	Bekanntmachung des deutsch-kambodschanischen Abkommens über Finanzielle Zusammenarbeit	730
2. 6. 2016	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung	732
7. 6. 2016	Bekanntmachung der deutsch-amerikanischen Vereinbarung über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Booz Allen Hamilton, Inc.“ (Nr. DOCPER-AS-39-37)	733

Siebte Verordnung zur Änderung rhein- und moselschiffahrtspolizeilicher Vorschriften

Vom 17. Juni 2016

Es verordnen jeweils in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310) auf Grund

- des § 3 Absatz 1 Nummer 1, 2, 2a, 5, 6 und 6a in Verbindung mit Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes, von denen § 3 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 Buchstabe a der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt, § 3 Absatz 1 Nummer 6a durch Artikel 3 Nummer 1 des Gesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2279) eingefügt und § 3 Absatz 6 zuletzt durch Artikel 18 Nummer 3 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- des § 3 Absatz 1 Nummer 1, 2, 2a und 5 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 2 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes, von denen § 3 Absatz 1 im einleitenden Satzteil und Absatz 5 Satz 2 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt und § 3 Absatz 6 zuletzt durch Artikel 18 Nummer 3 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales,
- des § 3 Absatz 1 Nummer 1, 2 und 2a in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 und 2, Absatz 2 Nummer 1 und Absatz 6 Nummer 1 Buchstabe a und b des Binnenschiffahrtsaufgabengesetzes, von denen § 3 Absatz 1 im einleitenden Satzteil und Absatz 5 Satz 1 und 2 zuletzt durch Artikel 313 Nummer 2 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2 durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) geändert, § 3 Absatz 1 Nummer 2a durch Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc des Gesetzes vom 19. Juli 2005 (BGBl. I S. 2186) eingefügt und § 3 Absatz 6 zuletzt durch Artikel 18 Nummer 3 des Gesetzes vom 24. Mai 2016 (BGBl. I S. 1217) geändert worden ist, das Bundes-

ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales:

Artikel 1

Inkraftsetzen von Beschlüssen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

1. Folgende von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Rotterdam und Straßburg gefassten Beschlüsse zur Änderung der Schiffspersonalverordnung-Rhein (Anlage 1 zu Artikel 1 Nummer 1 der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2011 II S. 1300, Anlageband)), die zuletzt durch Beschluss vom 4. Dezember 2014 (Anlage 1 zu Artikel 1 der Verordnung vom 29. Juli 2015 (BGBl. 2015 II S. 1014, 1017)) geändert worden ist, werden hiermit auf dem Rhein in Kraft gesetzt:
 - a) Beschluss vom 3. Juni 2015 – Protokoll 7 Anlage 2 –;
 - b) Beschluss vom 3. Juni 2015 – Protokoll 10 –;
 - c) Beschluss vom 3. Juni 2015 – Protokoll 11 –;
 - d) Beschluss vom 3. Dezember 2015 – Protokoll 14 –.

Die Beschlüsse werden nachstehend als Anlagen 1 bis 4 veröffentlicht.
2. Folgende von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Rotterdam und Straßburg gefassten Beschlüsse zur Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (Anlage zu Artikel 1 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. 1994 II S. 3816, Anlageband)), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 29. Juli 2015 (BGBl. 2015 II S. 1014) geändert worden ist, werden hiermit auf dem Rhein in Kraft gesetzt:
 - a) Beschluss vom 3. Juni 2015 – Protokoll 14 –;
 - b) Beschluss vom 3. Juni 2015 – Protokoll 15 –;
 - c) Beschluss vom 3. Dezember 2015 – Protokoll 17 –.

Die Beschlüsse werden nachstehend als Anlagen 5 bis 7 veröffentlicht.

Artikel 2

Änderung der Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung

Die Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung vom 16. Dezember 2011 (BGBl. 2011 II S. 1300), die zuletzt durch Artikel 33 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I S. 1257) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 6 werden die folgenden Absätze 7 bis 9 eingefügt:

„(7) Zuständige Behörde für

1. die Anerkennung von Lehrgängen und Auffrischungslehrgängen zur Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff im Sinne der §§ 4a.03 und 4a.04 Nummer 2 Buchstabe b Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 4a.05 Satz 2, § 4a.04 Nummer 2 Buchstabe b Satz 2 auch in Verbindung mit § 4a.03, der Schiffspersonalverordnung-Rhein,
2. die Anerkennung von Ausbildungsstätten für die Durchführung von Lehrgängen und Auffrischungslehrgängen zur Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff im Sinne der §§ 4a.03 und 4a.04 Nummer 2 Buchstabe b Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 4a.05 Satz 2, § 4a.04 Nummer 2 Buchstabe b Satz 2 auch in Verbindung mit § 4a.03, der Schiffspersonalverordnung-Rhein

ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Die Anerkennung eines Lehrgangs oder Auffrischungslehrgangs nach Satz 1 Nummer 1 oder einer Ausbildungsstätte nach Satz 1 Nummer 2 darf widerrufen werden, wenn die Ausbildungsstätte die Inhalte eines anerkannten Lehrgangs oder Auffrischungslehrgangs ohne Zustimmung der zuständigen Behörde ändert, einen anerkannten Lehrgang oder Auffrischungslehrgang nicht mehr ordnungsgemäß durchführt oder eine stichprobenartige Kontrolle eines anerkannten Lehrgangs oder Auffrischungslehrgangs verweigert.

(8) Zuständig für

1. die aufgrund eines Lehrgangs im Sinne des § 4a.03 der Schiffspersonalverordnung-Rhein erfolgende erstmalige Ausstellung einer Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff im Sinne des § 4a.02 Satz 1 in Verbindung mit § 4a.05 Satz 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein und
2. die aufgrund eines Auffrischungslehrgangs im Sinne des § 4a.04 Nummer 2 Buchstabe b Satz 2 in Verbindung mit § 4a.03 der Schiffspersonalverordnung-Rhein erfolgende Verlängerung einer Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff im Sinne des § 4a.02 Satz 1 in Verbindung mit § 4a.04 Nummer 2 Buchstabe b Satz 1 und § 4a.05 Satz 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein

ist die von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt anerkannte Ausbildungsstätte.

(9) Zuständige Behörden für

1. die aufgrund einer von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nach Anhang II § 2.19 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung empfohlenen Schulung und erbrachter Fahrzeiten erfolgende erstmalige Ausstellung einer Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff im Sinne des

§ 4a.02 Satz 1 in Verbindung mit § 9.05 der Schiffspersonalverordnung-Rhein und

2. die aufgrund erbrachter Fahrzeiten erfolgende Verlängerung einer Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff im Sinne des § 4a.02 Satz 1 in Verbindung mit § 4a.04 Nummer 2 Buchstabe a und § 4a.05 Satz 4 der Schiffspersonalverordnung-Rhein

sind das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Rhein und das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mannheim.“

- b) Die bisherigen Absätze 7 bis 17 werden die Absätze 10 bis 20.

2. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. ein Mitglied der Besatzung seine Tätigkeit an Bord eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, nach § 4a.01 Nummer 2 der Schiffspersonalverordnung-Rhein erst dann aufnimmt, nachdem es in den Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff auf dem betreffenden Fahrzeug, insbesondere bezüglich des Bunkervorgangs, eingewiesen worden ist,“.

- bb) Die bisherigen Nummern 2 und 3 werden die Nummern 3 und 4.

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

- bb) Folgende Nummer 5 wird angefügt:

„5. auf einem Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, ein Mitglied der Besatzung entgegen § 4a.01 Nummer 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein am Bunkervorgang beteiligt wird, obwohl es nicht über Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff verfügt.“

- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) Der Nummer 1 wird folgende Nummer 1 vorangestellt:

„1. ein Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, geführt wird, obwohl der Schiffsführer entgegen § 4a.01 Nummer 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein nicht über Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff verfügt,“.

- bb) Die bisherigen Nummern 1 bis 4 werden die Nummern 2 bis 5.

- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:

„7. die erforderliche Sachkunde der am Bunkervorgang beteiligten Besatzungsmitglieder von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas

- (LNG) als Brennstoff nutzen, nach den §§ 4a.03 und 4a.04 Nummer 2 und § 9.05 der Schiffspersonalverordnung-Rhein jederzeit durch die Bescheinigung nach § 4a.02 Satz 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein an Bord nachgewiesen werden kann,“.
- bb) Die bisherigen Nummern 7 bis 10 werden die Nummern 8 bis 11.
- e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
- aa) Der Nummer 1 wird folgende Nummer 1 vorangestellt:
- „1. ohne die nach § 4a.01 Nummer 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein vorgeschriebene Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas als Brennstoff zu besitzen, sofern das Fahrzeug Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt,“.
- bb) Die bisherigen Nummern 1 bis 5 werden die Nummern 2 bis 6.
- f) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:
- „(6) Jedes Mitglied der Besatzung
1. muss seine Befähigung an Bord nach § 3.05 Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 der Schiffspersonalverordnung-Rhein nachweisen,
 2. muss das Schifferdienstbuch nach § 3.06 Nummer 4 Buchstabe b der Schiffspersonalverordnung-Rhein rechtzeitig vorlegen,
 3. muss über Sachkunde im Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nach § 4a.01 Nummer 1 der Schiffspersonalverordnung-Rhein verfügen, wenn es auf einem Fahrzeug, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, am Bunkervorgang beteiligt ist,
 4. darf seine Tätigkeit an Bord eines Fahrzeugs, das Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff nutzt, nach § 4a.01 Nummer 2 der Schiffspersonalverordnung-Rhein erst dann aufnehmen, nachdem es vom Schiffsführer in den Umgang mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff auf dem betreffenden Fahrzeug, insbesondere bezüglich des Bunkervorgangs, eingewiesen worden ist.“
3. Artikel 6 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:
- „2. entgegen Artikel 5 Absatz 1 Nummer 2 nicht dafür sorgt, dass ein Mitglied der Besatzung eine dort genannte Tätigkeit aufnimmt,“.
- bb) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3 und die Angabe „Nummer 2“ wird durch die Angabe „Nummer 3“ ersetzt.
- cc) Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden die Nummern 4 und 5.
- dd) In der bisherigen Nummer 4 wird das Wort „oder“ am Ende gestrichen.
- ee) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 6 und der Punkt am Ende wird durch ein Komma und das Wort „oder“ ersetzt.
- ff) Folgende Nummer 7 wird angefügt:
- „7. entgegen Artikel 5 Absatz 2 Nummer 5 anordnet oder zulässt, dass ein Mitglied der Besatzung an einem Bunkervorgang beteiligt wird.“
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
- aa) Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 eingefügt:
- „7. entgegen Artikel 5 Absatz 4 Nummer 7 nicht dafür sorgt, dass die dort genannte Sachkunde nachgewiesen werden kann,“.
- bb) Die bisherige Nummer 7 wird Nummer 8 und die Angabe „Nummer 7“ wird durch die Angabe „Nummer 8“ ersetzt.
- cc) Die bisherige Nummer 8 wird Nummer 9 und die Angabe „Nummer 8“ wird durch die Angabe „Nummer 9“ ersetzt.
- dd) Die bisherige Nummer 9 wird Nummer 10 und die Angabe „Nummer 9“ wird durch die Angabe „Nummer 10“ ersetzt.
- ee) Die bisherige Nummer 10 wird Nummer 11 und die Angabe „Nummer 10“ wird durch die Angabe „Nummer 11“ ersetzt und nach dem Komma wird am Ende das Wort „oder“ eingefügt.
- ff) Die bisherige Nummer 11 wird Nummer 12.
- c) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 2 wird am Ende der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt.
- bb) Folgende Nummer 3 wird angefügt:
- „3. entgegen Artikel 5 Absatz 6 Nummer 4 eine dort genannte Tätigkeit aufnimmt.“

Artikel 3

Änderung der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Artikel 4 der Verordnung zur Einführung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vom 19. Dezember 1994 (BGBl. 1994 II S. 3816), die zuletzt durch Artikel 38 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I S. 1257) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 Nummer 17 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe q wird das Wort „oder“ am Ende durch ein Komma ersetzt.
 - b) In Buchstabe r wird nach den Wörtern „nach § 10.02 Satz 1“ das Komma gestrichen und das Wort „oder“ eingefügt.
 - c) Folgender Buchstabe s wird angefügt:

„s) die besonderen Regeln für die Fahrt in der Wahrschaustrecke nach § 12.03“.
2. Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 27 wird wie folgt geändert:

- aa) In Buchstabe c werden die Wörter „das Anker nach § 7.03 Nr. 1“ durch die Wörter „das Anker oder die Benutzung von Ankerpfählen nach § 7.03 Nummer 1“ ersetzt.
- bb) In Buchstabe e wird das Wort „Informationspflicht“ durch das Wort „Meldepflicht“ ersetzt.
- cc) Buchstabe f wird wie folgt gefasst:
- „f) die Höchstabmessungen der Schubverbände und gekuppelten Fahrzeuge nach § 11.02 Nummer 1, soweit die befahrene Strecke auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt.“
- b) Nummer 38 wird wie folgt gefasst:
- „38. ein Fahrzeug führt, das die zulässigen Höchstabmessungen nach § 11.01 Nummer 1 Satz 1 oder 2 Buchstabe a überschreitet.“
- c) Nach Nummer 38 wird folgende Nummer 38a eingefügt:
- „38a. ein Fahrzeug mit einer Länge von über 110 m führt, obwohl sich entgegen § 11.01 Nummer 3 an Bord eine Person, die ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzt, nicht befindet.“
- d) Die bisherige Nummer 38a wird Nummer 38b und die Wörter „§ 11.01 Nummer 2 Satz 1“ werden durch die Wörter „§ 11.01 Nummer 4 Satz 1“ ersetzt.
- e) Die bisherige Nummer 38b wird Nummer 38c und die Wörter „§ 11.01 Nummer 2 Satz 2“ werden durch die Wörter „§ 11.01 Nummer 4 Satz 2“ ersetzt.
- f) Die bisherige Nummer 38c wird aufgehoben.
3. Absatz 6 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 10 Buchstabe w werden die Wörter „§ 11.01 Nummer 1 oder 5“ durch die Wörter „§ 11.01 Nummer 1 Satz 1 oder 2 Buchstabe a“ ersetzt.
- b) Die Nummern 10b bis 10d werden wie folgt gefasst:
- „10b. die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einer Länge über 110 m anordnet oder zulässt, obwohl sich entgegen § 11.01 Nummer 3 an Bord eine Person, die ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzt, nicht befindet,
- 10c. die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, ausgenommen ein Fahrgastschiff, mit einer Länge über 110 m für die Fahrt oberhalb von Mannheim anordnet oder zulässt, das den Anforderungen nach § 11.01 Nummer 4 Satz 1 nicht entspricht,
- 10d. die Inbetriebnahme eines Fahrgastschiffs mit einer Länge über 110 m für die Fahrt oberhalb von Mannheim anordnet oder zulässt, das den Anforderungen nach § 11.01 Nummer 4 Satz 2 nicht entspricht.“
- c) Die Nummern 17 und 18 werden wie folgt gefasst:
- „17. auf einer Strecke, die auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt, die Inbetriebnahme
- a) eines Schubverbandes oder gekuppelter Fahrzeuge anordnet oder zulässt, dessen oder deren Höchstabmessungen die in § 11.02 Nummer 1 genannten Maße überschreiten,
- b) eines Schubverbandes anordnet oder zulässt, der entgegen § 11.02 Nummer 3.2 Buchstabe b Satz 2 oder Nummer 3.4 Buchstabe c Satz 2 am schiebenden Fahrzeug einen Schubleichter längsseits gekuppelt mitführt, der beladen ist,
- c) eines Schubverbandes anordnet oder zulässt, der entgegen § 11.02 Nummer 3.3 Buchstabe d in den dort genannten Fällen nicht mit den dort genannten Antrieben oder Bugsteueranlagen ausgerüstet ist oder auf dem die Verteilung der Leistung der Bugsteueranlagen in den dort genannten Fällen nicht der dort genannten Verteilung entspricht,
- d) eines Schubverbandes anordnet oder zulässt, dessen Fahrzeugzusammenstellung nicht den Vorgaben des § 11.02 Nummer 3.5 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa entspricht, oder
18. anordnet oder zulässt, dass die Fahrt mit einem Schubverband entgegen § 11.02 Nummer 3.5 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb, Buchstabe d oder e angetreten wird.“

Artikel 4

Inkraftsetzen von Beschlüssen der Moselkommission

Der von der Moselkommission in ihrer Plenarsitzung in Metz gefasste Beschluss vom 11. Juni 2015 – MK-I-15-5.3-1-1 – zur Änderung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (Anlage zu Artikel 1 der Verordnung zur Einführung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 3. September 1997 (BGBl. 1997 II S. 1670, Anlageband)), die zuletzt durch Artikel 42 Nummer 3 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I S. 1257) und durch Beschluss vom 11. Juni 2015 (MK-I-15-5.2-1-2) (Anlage 5 zu Artikel 4 der Verordnung vom 29. Juli 2015 (BGBl. 2015 II S. 1014, 1021)) geändert worden ist, wird hiermit auf der Mosel in Kraft gesetzt.

Der Beschluss wird nachstehend als Anlage 8 veröffentlicht.

Artikel 5

Änderung der Verordnung zur Einführung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung

Die Verordnung zur Einführung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 3. September 1997 (BGBl. 1997 II S. 1670), die zuletzt durch Artikel 42 Nummer 1 und 2 der Verordnung vom 2. Juni 2016 (BGBl. I S. 1257) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- In Artikel 2 Absatz 4 wird die Angabe „§ 1.20 und 11.03 Nr. 2“ durch die Wörter „§§ 1.20 und 11.03 Nummer 3“ ersetzt.

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

„7. ein Fahrzeug führt, dessen Ladung entgegen § 1.07 Nummer 3 die Stabilität des Fahrzeugs oder die Festigkeit des Schiffskörpers gefährdet,“

bb) Nach Nummer 7 werden die folgenden Nummern 7a bis 7d eingefügt:

„7a. entgegen § 1.07 Nummer 4 Satz 1 die Stabilität eines Fahrzeugs, das Container befördert, nicht jederzeit gewährleistet,

7b. entgegen § 1.07 Nummer 4 Satz 2 nicht nachweist, dass vor Beginn des Ladens oder Löschens oder vor Fahrtantritt eines Fahrzeugs, das Container befördert, eine Stabilitätsprüfung durchgeführt wurde,

7c. entgegen § 1.07 Nummer 4 Satz 4 das Ergebnis der Stabilitätsprüfung oder den aktuellen Stauplan nicht an Bord eines Fahrzeugs, das Container befördert, mitführt oder auf Verlangen lesbar macht,

7d. entgegen § 1.07 Nummer 4 Satz 5 die dort genannten Stabilitätsunterlagen nicht mitführt,“

cc) Die bisherigen Nummern 7a und 7b werden die Nummern 7e und 7f.

b) Absatz 6 Nummer 11 Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) für das entgegen § 1.07 Nummer 4 Satz 2 nicht nachgewiesen ist, dass vor Beginn des Ladens oder Löschens oder vor Fahrtantritt eine Stabilitätsprüfung durchgeführt wurde,“

Artikel 6

Änderung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung

In § 1.08 Nummer 3 in dem Satzteil vor Buchstabe a der Moselschiffahrtspolizeiverordnung (Anlage zu Artikel 1 der Verordnung zur Einführung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung vom 3. September 1997 (BGBl. 1997 II S. 1670, Anlageband)), die zuletzt durch Beschluss vom 11. Juni 2015 – MK-I-15-5.3-1-1 – (Anlage 8 zu Artikel 4 dieser Verordnung) geändert worden ist, werden die Wörter „im Sinne des § 1 Absatz 8 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in der jeweils geltenden und anzuwendenden Fassung (Rheinschiffsuntersuchungsordnung)“ gestrichen.

Artikel 7

Aufhebung von Rechtsvorschriften

Die Erste Verordnung zur vorübergehenden Abweichung von der Schiffspersonalverordnung-Rhein vom 14. September 2015 (VkB. S. 645) wird aufgehoben.

Artikel 8

Inkrafttreten

(1) Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 2, die in Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 2 genannten Beschlüsse sowie Artikel 3 treten am 1. Dezember 2016 in Kraft.

(2) Artikel 4, der in Artikel 4 genannte Beschluss sowie die Artikel 5 und 6 treten am 1. Januar 2017 in Kraft.

(3) Im Übrigen tritt diese Verordnung am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 17. Juni 2016

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur
A. Dobrindt

Die Bundesministerin
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
Barbara Hendricks

Anlage 1
(zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a)**Änderung der Schiffspersonalverordnung-Rhein**

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

- a) Die nachstehend unter Nummer 3 aufgeführten Angaben werden nach Kapitel 4 eingefügt.
- b) Die nachstehend unter Nummer 4 aufgeführten Angaben werden nach § 9.04 eingefügt.
- c) Die nachstehend unter Nummer 5 aufgeführten Angaben werden nach Anlage D8 angefügt.
- d) Die nachstehend unter Nummer 6 aufgeführten Angaben werden nach Anlage E1 angefügt.

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 7 Anlage 2)

2. Folgende Nummer 39 wird dem § 1.01 angefügt:

„39. „Flüssigerdgas (LNG)“ Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161° C verflüssigt wurde.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 7 Anlage 2)

3. Nach Kapitel 4 wird folgendes Kapitel 4a eingefügt:

„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 Tage
- oder, 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.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 7 Anlage 2)

4. Folgender § 9.05 wird nach dem § 9.04 wie folgt angefügt:

„§ 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.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 7 Anlage 2)

5. Folgende Anlage E1 wird nach der Anlage D8 angefügt:

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

Anlage E1

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

(Format A6 hoch, Farbe: gelb)

verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	
verlängert bis:20..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small>	

Sachkundebescheinigung für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff Nr.

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

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 7 Anlage 2)

6. Folgende Anlage E2 wird nach der Anlage E1 angefügt:

„Anlage E2

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

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, Anhang II der BinSchUO, Richtlinie 2006/87/EG 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“.

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 7 Anlage 2)

Anlage 2


(zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b)

Änderung der Schiffspersonalverordnung-Rhein

1. Anlage D1 wird wie folgt gefasst:

**„Anlage D1
(Muster)“****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.	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 80px;"></div>
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 Patentes	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.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 10)

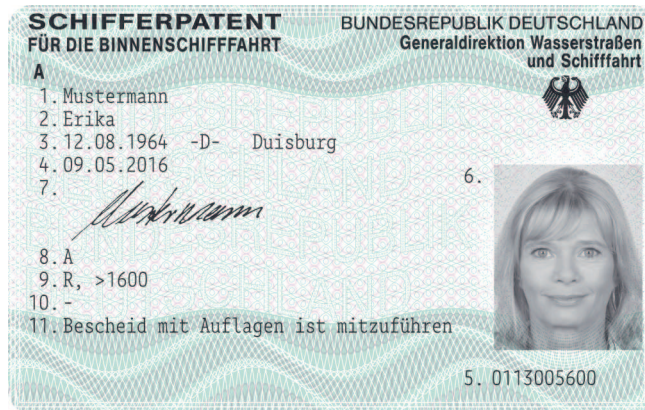
2. Anlage D5 wird wie folgt geändert:

a) Ziffer I, deutsches Muster, wird wie folgt gefasst:

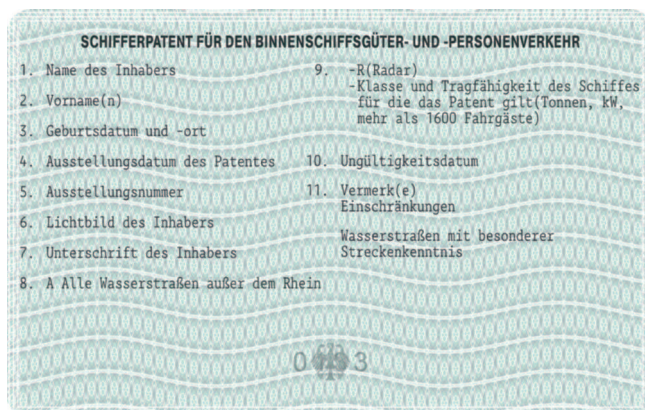
„Deutsches Muster:

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

(Vorderseite)



(Rückseite)



b) Ziffer II wird wie folgt geändert:

i) Die Angabe zum tschechischen Schiffsführerzeugnis wird wie folgt gefasst:

„CZ	Kapitänzeugnis der Klasse I (B) (gültig bis 31.12.2017)	– das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig,	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Muster
CZ	Schiffsführerzeugnis der Kategorie B (gültig ab 15.03.2015)	– der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.		Muster“.

ii) Die Angabe zum slowakischen Schiffsführerzeugnis wird wie folgt gefasst:

„SK	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A (Anordnung vorübergehender Art vom 01.08.2015 bis 31.07.2018)	– das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig,	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Muster
	Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Llodný kapitán I. triedy kategórie B</i>	– der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.		Muster“.

iii) Die Angabe zum österreichischen Schiffsführerzeugnis wird wie folgt gefasst:

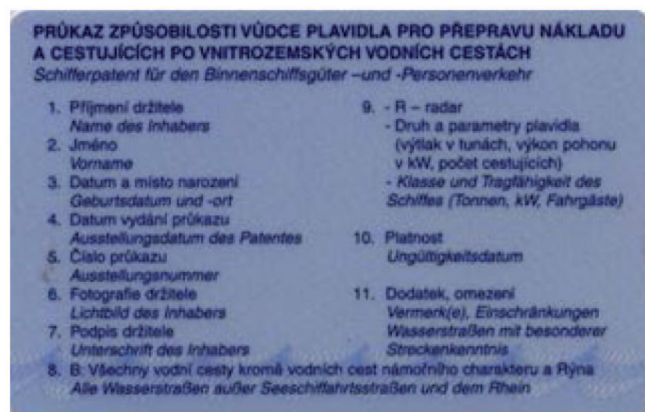
„AT	Kapitänspatent A	– das Zeugnis ist auf der Strecke zwischen den Schleusen Iffezheim (Rhein km 335,92) und der Spyck'schen Fähre (Rhein km 857,40) nur in Verbindung mit einem Streckenzeugnis nach dem Muster der Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein gültig,	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel. +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Muster
	Kapitänspatent B	– der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach dem Muster der Anlage B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Regelung zu erneuern ist.		Muster“.

iv) Die Angabe zum Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses wird wie folgt gefasst:

„Muster
des tschechischen Schiffsführerzeugnisses
Kapitänzeugnis der Klasse I (B)
(Vorderseite)



(Rückseite)



- v) Die Angabe zum Muster des tschechischen Schiffsführerzeugnisses wird nach dem bestehenden tschechischen Schiffsführerzeugnis wie folgt eingefügt:

„Schiffsführerzeugnis der Kategorie B
(gültig ab 15.03.2015)

(Vorderseite)



(Rückseite)



- vi) Die Angabe zum Titel der Muster der slowakischen Schiffsführerzeugnisse wird wie folgt gefasst:

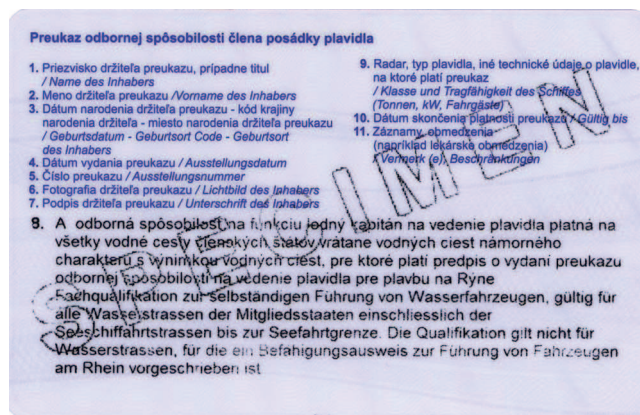
„Muster
der slowakischen Schiffsführerzeugnisse Kategorie A und Kategorie B“.

- vii) Die Angabe zum slowakischen Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A wird wie folgt eingefügt:
 „Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse A

(Vorderseite)



(Rückseite)

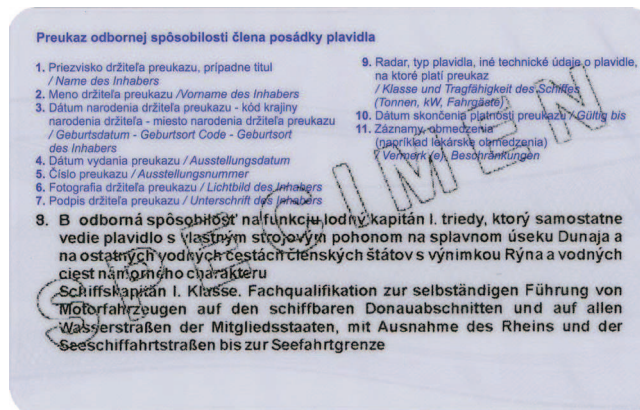


- viii) Die Angabe zum slowakischen Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B) wird wie folgt gefasst:
 „Schiffsführerzeugnis für Kapitäne der Klasse I (B)

(Vorderseite)



(Rückseite)



- ix) Die Angabe zum Titel der Muster des österreichischen Kapitänspatents wird wie folgt gefasst:

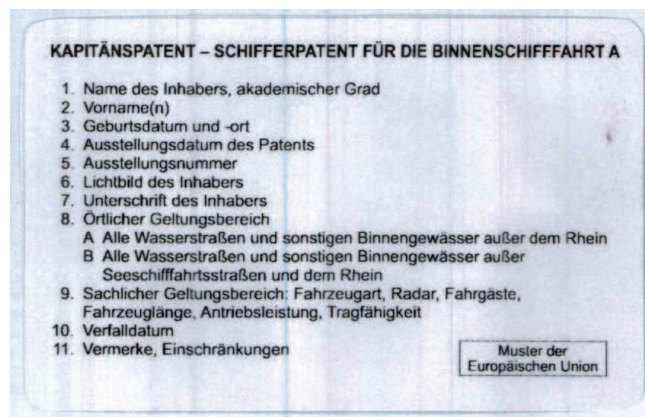
„Muster
 der österreichischen Kapitänspatente Kategorie A und Kategorie B“.

- x) Die Angabe zum österreichischen Kapitänspatent A wird wie folgt eingefügt:
 „Kapitänspatent A

(Vorderseite)



(Rückseite)

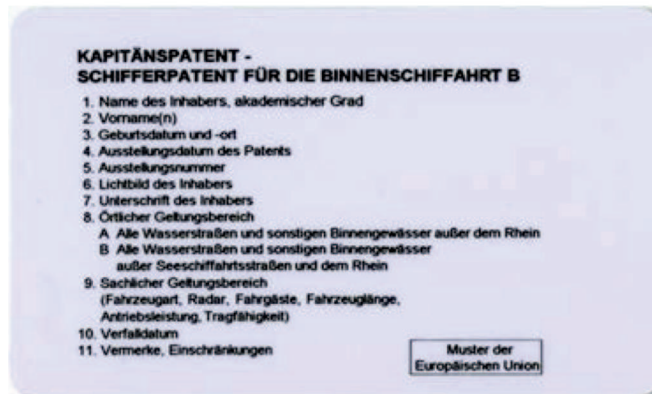


- xi) Die Angabe zum österreichischen Kapitänspatent B wird wie folgt gefasst:
 „Kapitänspatent B

(Vorderseite)



(Rückseite)



Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 10)

3. Anlage D6 wird wie folgt geändert:

- i) Die Angabe zum tschechischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

„CZ	Radarschiffer-Zeugnis	–	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 Tschechische Republik Tel. +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Muster (gültig bis 31.12.2017) Muster (gültig ab 15.03.2015)“.
-----	-----------------------	---	--	---

- ii) Die Angabe zum slowakischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

„SK	Radarzeugnis <i>Preukaz radarového navigátora</i>	–	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava Slowakische Republik Tel. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Muster“.
-----	--	---	--	----------

- iii) Die Angabe zum Titel der Muster der tschechischen Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

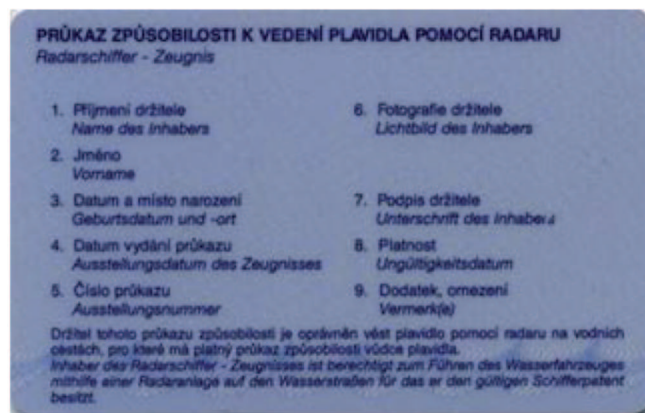
„Muster
der tschechischen Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt“.

iv) Die Angabe zum tschechischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

„(Vorderseite)



(Rückseite)



(gültig ab 15.03.2015)

(Vorderseite)



(Rückseite)

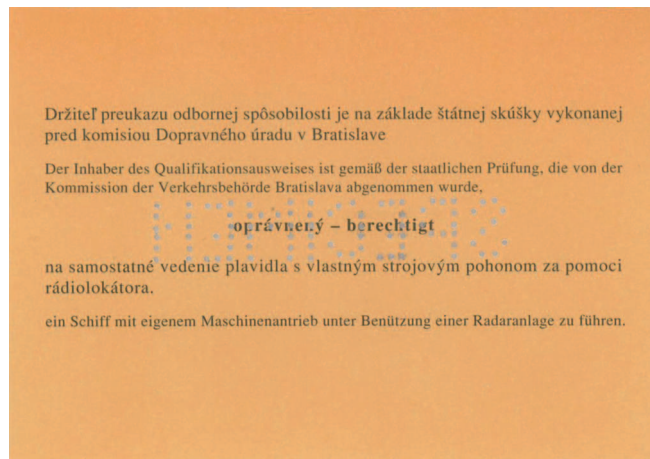


v) Die Angabe zum slowakischen Befähigungszeugnis für die Radarfahrt wird wie folgt gefasst:

„(Vorderseite)



(Rückseite)



Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 10)

4. In der Anlage A5 wird die Zeile zur zuständigen ausstellenden Behörde der Slowakei ersetzt durch:

„Slowakische Republik			2010-II-3“.
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 10)

Anlage 3

(zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c)

Änderungen der Schiffpersonalverordnung-Rhein

1. In § 3.13 Nummer 1 werden folgende Absätze angefügt:

„Auf Schiffen, die über ein gemäß Anhang II Anlage O der Binnenschiffsuntersuchungsordnung 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.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 11)

2. Nach Anlage A1 wird folgende Anlage A1a eingefügt:

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

Staat	Behörde	Ausstellungszeitraum

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

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 11)

Anlage 4

(zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d)

Änderung der Schiffpersonalverordnung-Rhein

§ 3.02 Nummer 5 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„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“.

Beschluss vom 3. Dezember 2015 (Protokoll 14)

Anlage 5
(zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a)**Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung**

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu § 7.03 wird wie folgt gefasst:

„7.03 Ankern und Benutzung von Ankerpfählen“.

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 14)

2. § 7.03 wird wie folgt gefasst:

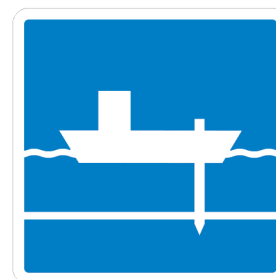
„§ 7.03**Ankern und Benutzung von Ankerpfählen**

1. Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen dürfen nicht ankern und keine Ankerpfähle benutzen:
 - a) auf den Abschnitten der Wasserstraße, für die ein allgemeines Ankerverbot besteht;
 - b) auf den durch das Tafelzeichen A.6 (Anlage 7) gekennzeichneten Strecken, auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.
2. Auf den Abschnitten, auf denen das Ankern und die Benutzung von Ankerpfählen nach Nummer 1 Buchstabe a verboten sind, dürfen Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen nur auf den Strecken ankern, die durch das Tafelzeichen E.6 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, und nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.
3. Auf den Abschnitten, auf denen das Ankern und die Benutzung von Ankerpfählen nach Nummer 1 Buchstabe a verboten sind, dürfen Fahrzeuge und Schwimmkörper sowie schwimmende Anlagen nur auf den Strecken Ankerpfähle benutzen, die durch das Tafelzeichen E.6.1 (Anlage 7) gekennzeichnet sind, und nur auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 14)

3. In der Anlage 7 Abschnitt I Unterabschnitt E wird nach dem Tafelzeichen E.6 das folgende Tafelzeichen E.6.1 eingefügt:

„E.6.1 Erlaubnis zur Benutzung von Ankerpfählen auf der Seite der Wasserstraße, auf der das Tafelzeichen steht.
(§ 7.03 Nr. 3)



Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 14)

Anlage 6

(zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b)

Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

Die Angabe zu Kapitel 11 wird wie folgt gefasst:

„Kapitel 11

Höchstabmessungen der
Fahrzeuge, Schubverbände und sonstiger Fahrzeugzusammenstellungen

11.01 Höchstabmessungen der Fahrzeuge

11.02 Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge“.

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 15)

2. § 1.06 wird wie folgt geändert:

„§ 1.06

Benutzung der Wasserstraße

Unbeschadet der §§ 8.08, 9.02 Nummer 10, §§ 10.01, 10.02, 11.01 und 11.02 dieser Verordnung müssen Länge, Breite, Höhe, Tiefgang und Geschwindigkeit der Fahrzeuge und Verbände den Gegebenheiten der Wasserstraße und der Anlagen angepasst sein.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 15)

3. § 11.01 wird wie folgt gefasst:

„§ 11.01

Höchstabmessungen der Fahrzeuge

1. Ein Fahrzeug darf die Höchstlänge von 135 m und die Breite von 22,80 m nicht überschreiten.

Die Breite darf

a) für den Stromabschnitt zwischen Bingen (km 528,50) und St. Goar (km 556,00) 17,70 m und

b) für den Stromabschnitt zwischen Pannerden (km 867,46) und Lekkanal (km 949,40) 15 m

nicht überschreiten.

2. Die für den jeweiligen Stromabschnitt zuständigen Behörden dürfen hinsichtlich der Breite eine Sondererlaubnis für die Fahrt erteilen.

3. Ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m darf nur fahren, wenn sich an Bord eine Person befindet, die ein nach der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein erteiltes oder als gleichwertig anerkanntes Radarzeugnis besitzt.

4. Ein Fahrzeug, ausgenommen ein Fahrgastschiff, mit einer Länge über 110 m, darf oberhalb von Mannheim nur fahren, wenn es die Anforderungen des § 22a.05 Nummer 2 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erfüllt. Ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 110 m darf oberhalb von Mannheim nur fahren, wenn es die Anforderungen des § 22a.05 Nummer 3 Rheinschiffsuntersuchungsordnung erfüllt.

Die von den für den jeweiligen Stromabschnitt zwischen Basel und Mannheim zuständigen Behörden erteilten und am 30. September 2001 gültigen Sondererlaubnisse für Fahrzeuge über 110 m bis 135 m Länge bleiben mit den aus Sicherheitsgründen erteilten notwendigen Auflagen auf dem jeweiligen Stromabschnitt weiterhin gültig.“

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 15)

4. § 11.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 11.02

Höchstabmessungen der Schubverbände und der gekuppelten Fahrzeuge

1. Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge dürfen die in Nummer 2 und 3 zugelassenen Abmessungen nicht überschreiten. Sie dürfen mit den zugelassenen Abmessungen nur fahren, wenn diese mit der zugelassenen Formation und der zugelassenen Beladung für die jeweilige Fahrtrichtung im Schiffsattest eingetragen sind.

2. Die zuständige Behörde kann Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge mit größeren als den in Nummer 3 zugelassenen Abmessungen, mit anderen Antriebsarten und -leistungen und mit anderen Wasserständen für die betreffende Strecke für Versuchszwecke zulassen.
3. Für die jeweilige Strecke gelten in der Berg- und Talfahrt folgende Abmessungen:

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.1	Basel (km 166,53) bis Schleusen Iffezheim (km 334,00)		
	a) Schleusen Kembs		
	aa) Westschleuse	180	22,90
	bb) Ostschleuse	186,50	22,90
	b) Schleusen Ottmarsheim		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	c) Schleusen Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim und Rhinau		
	aa) große Schleuse	183	22,80
	bb) kleine Schleuse	183	11,45
	Diese Länge darf mit Erlaubnis der zuständigen Behörde auf 185 m erhöht werden. In diesem Fall ist § 6.28 Nummer 7 Buchstabe a und e nicht anzuwenden.		
	d) Schleusen Gerstheim und Straßburg		
	aa) große Schleuse	185	22,90
	bb) kleine Schleuse	185	11,45
	e) Schleusen Gamsheim und Iffezheim	270	22,90
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.		
3.2	a) Schleusen Iffezheim (km 334,00) bis Lorch (km 540,20)	193	22,90
	b) Karlsruhe (km 359,80) bis Lorch (km 540,20) zusätzlich	153	34,35
	nur Talfahrt und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat. Sofern am schiebenden Fahrzeug Schub-leichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.		
3.3	Lorch (km 540,20) bis St. Goar (km 556,00)		
	a) Bergfahrt	186,50	22,90
	b) Talfahrt	116,50	22,90
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen.		
	c) bei einem Wasserstand am Pegel Kaub zwischen 0,85 m und der Hochwassermarke I zusätzlich für Schubverbände		
	aa) Bergfahrt	193	22,90
	bb) Talfahrt	193	12,50
	d) Buchstabe c gilt nur, wenn der Schubverband		
	aa) bei einer Breite bis zu 12,50 m		
	aaa) Mehrschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 360 kW Leistung oder		
	bbb) Einschraubenantrieb und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung,		
	davon mindestens die Hälfte der Leistung jeweils an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat;		
	bb) bei einer Breite von mehr als 12,50 m		
	Mehrschraubenantrieb mit zwei voneinander unabhängigen Antrieben und eine oder mehrere vom Steuerstand bedienbare Bugsteueranlagen von insgesamt mindestens 500 kW Leistung, davon mindestens die Hälfte der Leistung an der Spitze des Verbandes oder an den vorderen Leichtern, hat;		
	cc) bei einer Länge von mehr als 186,50 m in der Talfahrt		
	mit einem Mehrschraubenantrieb ausgerüstet ist und bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von mehr als 3,50 m über eine spezifische Leistung von mindestens 0,5 kW pro Ladungstonne verfügt.		

	Strecke	Länge in m	Breite in m
3.4	a) St. Goar (km 556,00) bis Gorinchem (km 952,50)	193	22,90
	b) Talfahrt zusätzlich	153	34,35
	c) Buchstabe b gilt auf der Strecke		
	aa) St. Goar (km 556,00) bis Rolandswerth (km 641,80) nur bei einem Wasserstand am Pegel Kaub von 1,20 m und mehr,		
	bb) Rolandswerth (km 641,80) bis Spycck'sche Fähre (km 857,40) nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort von 2,10 m und mehr,		
	cc) Spycck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) nur bei einem Wasserstand am Pegel Lobith von 8,50 m und mehr,		
	wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei einem niedrigeren Wasserstand ausdrücklich zugelassen hat.		
	Sofern am schiebenden Fahrzeug Schubleichter längsseits gekuppelt mitgeführt werden, müssen diese unbeladen sein.		
3.5	Bad Salzig (km 564,30) bis Gorinchem (km 952,50) unbeschadet der Bestimmungen in Nummer 3.4 für Schubverbände		
	a) Bergfahrt (lange Formation)	269,50	22,90
	b) Talfahrt (breite Formation)	193	34,35
	c) In den Fällen der Buchstaben a und b darf ein Schubverband		
	aa) nicht mehr als sechs Schubleichter im Verband umfassen. In der Talfahrt dürfen höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 1,50 m oder mehr haben. Trägerschiffsleichter dürfen nur längsseits von anderen Leichtern mitgeführt werden; dabei gelten vier Trägerschiffsleichter hintereinander als ein Schubleichter;		
	bb) die Fahrt nur antreten, wenn an der Spitze des Verbandes eine vom Steuerstand des schiebenden Fahrzeuges aus zu bedienende Bugsteueranlage vorhanden ist.		
	d) Auf dem Streckenabschnitt Bad Salzig (km 564,30) bis Spycck'sche Fähre (km 857,40) darf darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur bei einem Wasserstand am Pegel Ruhrort zwischen 2,75 m und 7,15 m antreten, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt bei anderen Wasserständen ausdrücklich zugelassen hat.		
	e) Auf dem Streckenabschnitt Spycck'sche Fähre (km 857,40) bis Gorinchem (km 952,50) darf, wenn nicht die zuständige Behörde die Fahrt unter anderen Bedingungen ausdrücklich zugelassen hat, darüber hinaus ein Schubverband die Fahrt nur antreten		
	aa) bei einem Wasserstand am Pegel Lobith zwischen 8,50 m und 13,50 m;		
	bb) wenn er keine gefährlichen Güter mitführt, für deren Beförderung ein Zulassungszeugnis nach ADN erforderlich ist;		
	cc) und, bei einem Schubboot bis 40 m Länge, wenn darüber hinaus folgende Bedingungen erfüllt sind:		
	aaa) die größtmögliche Antriebsleistung des Schubbootes darf 4 500 kW nicht überschreiten;		
	bbb) in der langen Formation müssen mindestens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben. Die Talfahrt in der breiten Formation darf auf dieser Strecke auch ohne Bugsteueranlage durchgeführt werden, wenn mindestens zwei und höchstens vier Schubleichter einen Tiefgang von 2,50 m oder mehr haben und zwei davon in der Achse des Verbandes liegen.		
3.6	a) Pannerden (km 867,46) bis Lekkanal (km 949,40)	135	15
	b) für Schubverbände mit einer größeren Länge als 110 m und einer Bugsteueranlage von ausreichender Leistung. Ein Überholungs- und Begegnungsverbot gilt zwischen IJsselkop (km 878,60) und Arnheim (km 885,00).	186,50	11,45
	Die zuständige Behörde kann eine größere Länge zulassen. Dabei betragen die Höchstabmessungen der Schubverbände, die auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal fahren und den Lek bei Wijk bij Duurstede kreuzen, in der Länge 200 m und in der Breite 23,50 m.		
3.7	Lekkanal (km 949,40) bis Krimpen (km 989,20)		
	a) kurze Formation	116,50	22,90
	b) lange Formation	193	11,45
	Die zuständige Behörde kann größere Abmessungen zulassen.“		

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 15)

5. Die §§ 11.03 bis 11.05 werden aufgehoben.

Beschluss vom 3. Juni 2015 (Protokoll 15)

Anlage 7
(zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c)

Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 12.02 wird wie folgt gefasst:
„12.02 Funktion der Lichtwarschau auf der Strecke Oberwesel – St. Goar“.
 - b) Die Angabe zu § 12.03 wird wie folgt eingefügt:
„§ 12.03 Besondere Regeln für die Fahrt in der Warschaustrecke“.
 - c) Die Angabe zu Anlage 9 wird wie folgt gefasst:
„Anlage 9: Lichtwarschau Oberwesel – St. Goar Rhein-km 548,50 – 555,43“.

Beschluss vom 3. Dezember 2015 (Protokoll 17)

2. § 9.07 Nummer 3 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:
„c) Die Schiffsführer von Fahrzeugen und Verbänden mit einer Länge von über 110 m haben sich gemäß § 12.03 Nummer 2 und Nummer 6 Buchstabe b zu melden.“

Beschluss vom 3. Dezember 2015 (Protokoll 17)

3. § 9.08 wird wie folgt gefasst:

„§ 9.08
Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar
Zwischen Bingen (km 530,00) und St. Goar (km 556,00) ist die Fahrt nachts nur Fahrzeugen erlaubt, die Sprechfunk auf den Kanälen 10 (Schiff-Schiff) und 18 bzw. 24 und in der Talfahrt Radar benutzen.“

Beschluss vom 3. Dezember 2015 (Protokoll 17)

4. § 12.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 12.02

Funktion der Lichtwarschau auf der Strecke Oberwesel – St. Goar

1. Die Strecke, die von der Revierzentrale Oberwesel gewarschaut wird (Warschaustrecke), befindet sich im Bereich von km 548,50 bis km 555,43 (Anlage 9).
2. An der Strecke Oberwesel – St. Goar sind folgende Signalstellen eingerichtet:
 Signalstelle A: km 550,57, linkes Ufer, am Ochsenturm bei Oberwesel;
 Signalstelle B: km 552,80, linkes Ufer, am Kammereck;
 Signalstelle C: km 553,61, linkes Ufer, am Betteck;
 Signalstelle D: km 554,34, linkes Ufer, gegenüber der Loreley („Die Lützelsteine“);
 Signalstelle E: km 555,43, linkes Ufer, an der Bank.
3. Der Bergfahrt wird die Annäherung von Talfahrern – mit Ausnahme von Kleinfahrzeugen – an den Signalstellen A, C, D und E angezeigt.
 Jede dieser Signalstellen zeigt der Bergfahrt ihre Lichtzeichen auf übereinander stehenden Feldern, die folgenden Teilstrecken zugeordnet sind:

Feld	Nummer der Teilstrecke	Oberstromgrenze der Teilstrecke	Unterstromgrenze der Teilstrecke
Signalstelle A: am Ochsenturm			
oben	1	km 548,50	km 549,50
unten	2	km 549,50	km 550,57
Signalstelle C: am Betteck			
oben	3	km 550,57	km 551,30
Mitte	4	km 551,30	km 552,40
unten	5	km 552,40	km 553,60
Signalstelle D: gegenüber der Loreley („Die Lützelsteine“)			
oben	4	km 551,30	km 552,40
Mitte	5	km 552,40	km 553,61
unten	6	km 553,61	km 554,34
Signalstelle E: an der Bank			
oben	6	km 553,61	km 554,34
unten	7	km 554,34	km 555,43

4. Die Zeichen an den Signalstellen bedeuten für die ihnen zugeordneten Teilstrecken:

a) Drei weiße, ein Dreieck bildende Lichtlinien (Bild 1):

In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge über 110 m zu Tal.

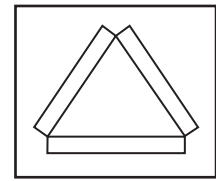


Bild 1

b) Zwei dachförmig gegeneinander geneigte weiße Lichtlinien (Bild 2):

In der Teilstrecke fährt mindestens ein Verband mit einer Länge bis 110 m oder ein Fahrzeug mit einer Länge über 110 m oder mit einer Breite über 15 m zu Tal.

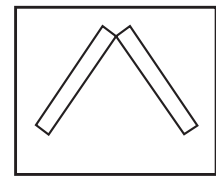


Bild 2

c) Eine nach rechts geneigte weiße Lichtlinie (Bild 3):

In der Teilstrecke fährt mindestens ein Fahrzeug mit einer Länge bis 110 m zu Tal.

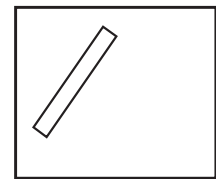


Bild 3

d) Eine waagerechte weiße Lichtlinie (Bild 4):

In der Teilstrecke befindet sich kein Talfahrer.

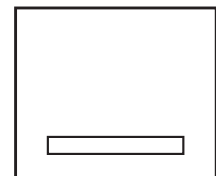


Bild 4

5. Ferner können an den Signalstellen folgende Zeichen gezeigt werden:

a) an der Signalstelle A

aa) ein weißes Licht, nur für die Talfahrt sichtbar:

den Talfahrern wird mitgeteilt, dass die Lichtwahrschau in Betrieb ist.

bb) zusätzlich ein weißes Blinklicht, nur für die Talfahrt sichtbar:

ein Verband mit einer Länge über 110 m fährt am Tauberwerth (Teilstrecke 3) zu Berg.

b) an der Signalstelle B

ein weißes Blinklicht, nur für die Talfahrt sichtbar:

ein Verband mit einer Länge über 110 m umfährt das Betteck zu Berg.

6. Eine Sperrung der Schifffahrt für die Talfahrt wird an den Signalstellen A oder B durch zwei nur für die Talfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt.

Eine Sperrung der Schifffahrt für die Bergfahrt wird an den Signalstellen D oder E durch zwei nur für die Bergfahrt sichtbare rote Lichter übereinander angezeigt."

Beschluss vom 3. Dezember 2015 (Protokoll 17)

5. § 12.03 wird wie folgt eingefügt:

„§ 12.03

Besondere Regeln für die Fahrt in der Wahrschaustrecke

1. In bestimmten Verkehrssituationen besteht ein Begegnungsverbot am Bankeck (km 555,60 bis km 555,20), am Betteck (km 553,61 bis km 553,30) und am Jungferngrund (km 551,20 bis km 550,60).

Dieses Begegnungsverbot gilt

- a) für bergfahrende Fahrzeuge und Verbände, deren Länge 110 m nicht überschreitet, ausgenommen Kleinfahrzeuge, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a angezeigt wird;
- b) für bergfahrende Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a oder b angezeigt wird;
- c) für bergfahrende Verbände mit einer Länge über 110 m, wenn diesen an der Signalstelle A, C oder E im unteren Feld ein Lichtzeichen gem. § 12.02 Nummer 4 Buchstabe a, b oder c angezeigt wird.

Bei einem Begegnungsverbot nach Satz 1 müssen die Bergfahrer unterhalb des Bankecks, des Bettecks oder des Tauberwerths anhalten, bis die Talfahrer am km 555,60 bzw. am km 553,60 oder am km 551,20 vorbeigefahren sind.

2. Die Bergfahrer, ausgenommen Kleinfahrzeuge, müssen bei der Annäherung an das Bankeck, das Betteck oder das Tauberwerth die Talfahrer mit Sprechfunk ansprechen und diese auffordern, ihnen Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung des Fahrzeugs mitzuteilen.
3. Nach Überschreiten der Hochwassermarken I am Pegel Kaub (4,60 m) gilt für alle Fahrzeuge und Verbände, ausgenommen Kleinfahrzeuge, am Bankeck (km 555,60 bis km 555,20), am Betteck (km 553,60 bis km 553,30) und am Jungferngrund (km 551,20 bis km 550,60) ein Begegnungs- und Überholverbot.
4. Zu Tal fahrende Fahrzeuge mit einer Breite von 15 m und mehr müssen bei km 548,00 auf Kanal 18 „Oberwesel Wahrschau“ rufen und Fahrzeugart, Namen, Standort, Breite und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs mitteilen.
5. Fahrzeuge, ausgenommen Kleinfahrzeuge, die innerhalb der Wahrschaustrecke an- bzw. ablegen oder wenden und wieder zurückfahren, müssen dies über Kanal 18 der Revierzentrale über das Rufzeichen „Oberwesel Wahrschau“ anzeigen.
6. Ist die Lichtwahrschau außer Betrieb, gelten, ausgenommen für Kleinfahrzeuge, folgende Regelungen:
 - a) Die Regelungen unter Nummer 1 und 2 gelten für alle zu Berg fahrenden Fahrzeuge und Verbände.

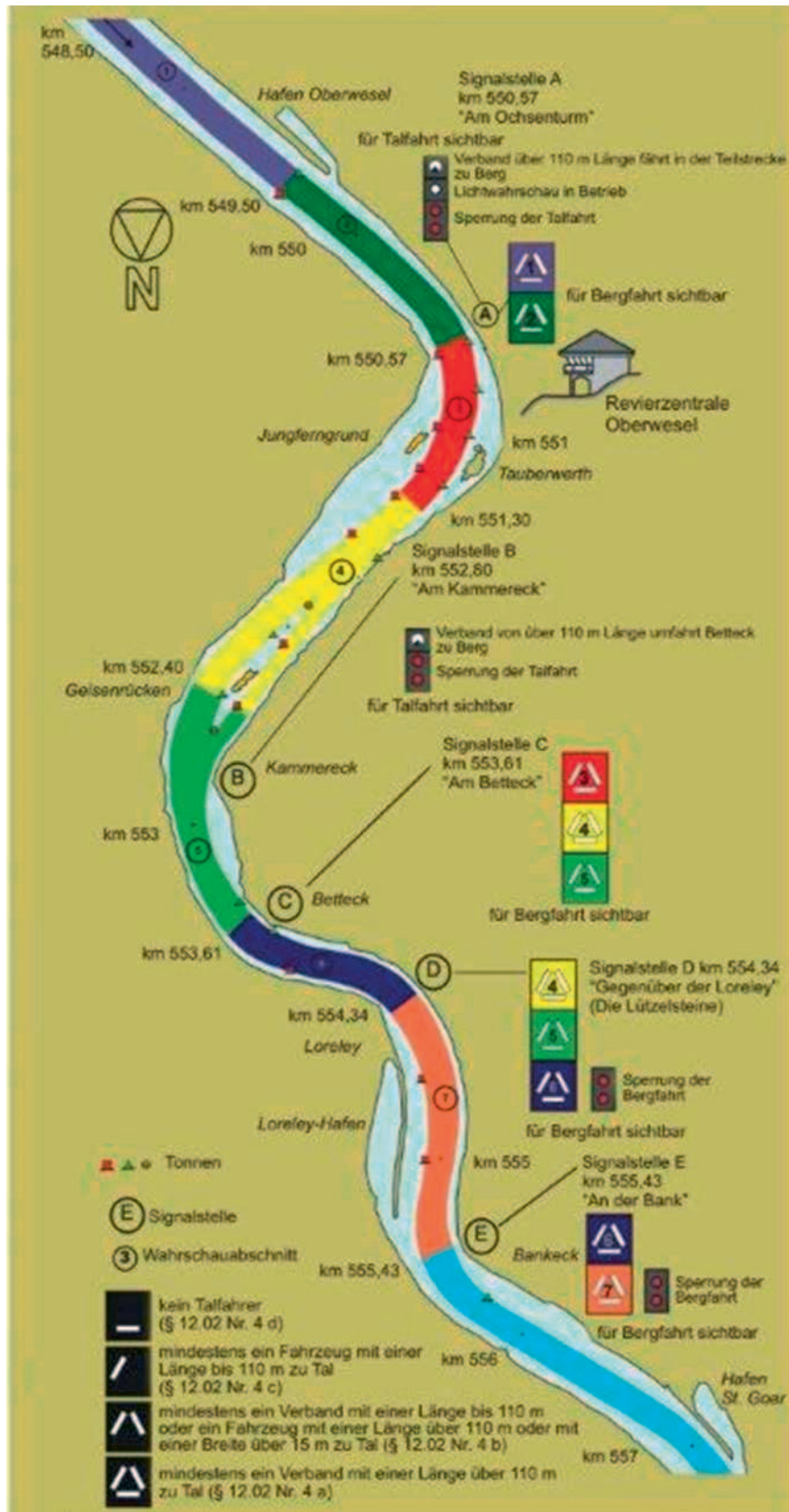
Meldet sich kein Talfahrer dürfen die Bergfahrer das Bankeck, Betteck oder den Jungferngrund nur umfahren, wenn sie vorher auf Kanal 10 einen tiefen Ton von 1 Sekunde Dauer empfangen haben. Dieser Ton dient der Kontrolle des ordnungsgemäßen Funkbetriebs auf der Strecke Oberwesel bis St. Goar.
 - b) Talfahrer müssen während der Vorbeifahrt am km 548,50 oberhalb des Hafens Oberwesel, an der oberen Trennungstonne am Geisenrücken (km 552,00) und am Betteck (km 553,60) Art, Namen, Standort und Fahrtrichtung ihres Fahrzeugs ansagen. Dieselben Angaben müssen sie ansagen, wenn sie von einem Bergfahrer angesprochen werden. Nach jeder Meldung muss die Sprechfunkanlage wieder auf Empfang geschaltet werden.“

Beschluss vom 3. Dezember 2015 (Protokoll 17)

6. Anlage 9 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 9

Lichtwahrchau Oberwesel – St. Goar Rhein-km 548,50 – 555,43



Beschluss vom 3. Dezember 2015 (Protokoll 17)

Anlage 8
(zu Artikel 4)

Änderung der Moselschiffahrtspolizeiverordnung

§ 1.07 Nummer 4 wird wie folgt geändert:

„4. Die Stabilität von Fahrzeugen, die Container befördern, muss jederzeit gewährleistet sein. Der Schiffsführer hat nachzuweisen, dass eine Stabilitätsprüfung vor Beginn des Ladens und Löschens sowie vor Fahrtantritt durchgeführt wurde.

Die Stabilitätsprüfung kann manuell oder mit Hilfe eines Ladungsrechners erfolgen. Das Ergebnis der Stabilitätsprüfung und der aktuelle Stauplan sind an Bord mitzuführen und müssen jederzeit lesbar gemacht werden können.

Die Fahrzeuge müssen außerdem die Stabilitätsunterlagen nach § 22.01 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung im Sinne des § 1 Absatz 8 der Binnenschiffsuntersuchungsordnung in der jeweils geltenden und anzuwendenden Fassung (Rheinschiffsuntersuchungsordnung) mitführen.

Eine Stabilitätsprüfung ist bei Fahrzeugen, die Container befördern, nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug in seiner Breite

- a) höchstens drei Reihen Container laden kann und es vom Laderaumboden aus nur mit einer Lage Containern beladen ist oder
- b) vier und mehr Reihen Container laden kann und es ausschließlich mit Containern in höchstens zwei Lagen vom Laderaumboden aus beladen ist.“

Beschluss vom 11. Juni 2015 (MK-I-15-5.3-1-1)

Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Übereinkommens
über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel
und über die besonderen Beförderungsmittel,
die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP)

Vom 26. Mai 2016

Das Übereinkommen vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP) (BGBl. 1974 II S. 565, 566; 2015 II S. 259, 260), wird nach seinem Artikel 11 Absatz 2 für

San Marino am 17. Mai 2017
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 1. April 2015 (BGBl. II S. 515).

Berlin, den 26. Mai 2016

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Michael Koch

Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Zusatzprotokolls
zum Übereinkommen über die Überstellung verurteilter Personen

Vom 26. Mai 2016

Das Zusatzprotokoll vom 18. Dezember 1997 zum Übereinkommen vom 21. März 1983 über die Überstellung verurteilter Personen (BGBl. 2002 II S. 2866, 2867) wird nach seinem Artikel 4 Absatz 3 für die

Türkei* am 1. September 2016
nach Maßgabe einer Erklärung gemäß Artikel 3 Absatz 6 des Zusatzprotokolls
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 25. November 2015 (BGBl. II S. 1619).

* Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Zusatzprotokoll, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer und französischer Sprache auf der Webseite des Europarats unter www.conventions.coe.int einsehbar. Gleiches gilt für die ggf. gemäß Zusatzprotokoll zu benennenden Zentralen Behörden oder Kontaktstellen.

Berlin, den 26. Mai 2016

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Michael Koch

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens
zur Erhaltung der afrikanisch-eurasischen wandernden Wasservögel**

Vom 26. Mai 2016

Das am 15. August 1996 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Abkommen vom 16. Juni 1995 zur Erhaltung der afrikanisch-eurasischen wandernden Wasservögel (BGBl. 1998 II S. 2498, 2500; 2004 II S. 600, 601) ist nach seinem Artikel XIV Absatz 2 Buchstabe c für

Belarus* am 1. April 2016
nach Maßgabe von Vorbehalten gemäß Artikel XV des Abkommens
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 27. April 2015 (BGBl. II S. 806).

* Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Abkommen, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer Sprache auf der Webseite des Verwahrers unter <https://treatydatabase.overheid.nl/> einsehbar. Gleiches gilt für die ggf. zu benennenden Zentralen Behörden oder Kontaktstellen.

Berlin, den 26. Mai 2016

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Michael Koch

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Übereinkommens über den Straßenverkehr**

Vom 26. Mai 2016

Das Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBl. 1977 II S. 809, 811) wird nach seinem Artikel 47 Absatz 2 für

Saudi-Arabien* am 12. Mai 2017
nach Maßgabe eines Vorbehalts gemäß Artikel 54 Absatz 1
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 2. September 2014 (BGBl. II S. 733).

* Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Übereinkommen, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer und französischer Sprache auf der Webseite der Vereinten Nationen unter <http://treaties.un.org> einsehbar. Gleiches gilt für die ggf. gemäß Übereinkommen zu benennenden Zentralen Behörden oder Kontaktstellen.

Berlin, den 26. Mai 2016

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Michael Koch

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Übereinkommens über die Rechtsstellung der Staatenlosen**

Vom 27. Mai 2016

Das Übereinkommen vom 28. September 1954 über die Rechtsstellung der Staatenlosen (BGBl. 1976 II S. 473, 474) wird nach seinem Artikel 39 Absatz 2 für
Sierra Leone am 7. August 2016
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 1. April 2015 (BGBl. II S. 488).

Berlin, den 27. Mai 2016

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Michael Koch

**Bekanntmachung
des deutsch-kambodschanischen Abkommens
über Finanzielle Zusammenarbeit**

Vom 30. Mai 2016

Das in Phnom Penh am 23. Juli 2014 unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Königlichen Regierung von Kambodscha über Finanzielle Zusammenarbeit 2013 ist nach seinem Artikel 6 Absatz 1

am 23. Juli 2014

in Kraft getreten; es wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 30. Mai 2016

Bundesministerium
für wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung
Im Auftrag
Björn Schildberg

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Königlichen Regierung von Kambodscha über Finanzielle Zusammenarbeit 2013

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Königliche Regierung von Kambodscha –

im Geiste der bestehenden freundschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Kambodscha,

im Wunsch, diese freundschaftlichen Beziehungen durch partnerschaftliche Finanzielle Zusammenarbeit zu festigen und zu vertiefen,

im Bewusstsein, dass die Aufrechterhaltung dieser Beziehungen die Grundlage dieses Abkommens ist,

in der Absicht, zur sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung im Königreich Kambodscha beizutragen,

unter Bezugnahme auf das Protokoll der Regierungsverhandlungen 2013 in Phnom Penh vom 4. Dezember 2013 und das Abkommen 2012 vom 20. Mai 2013 zwischen unseren beiden Regierungen über Finanzielle Zusammenarbeit –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ermöglicht es der Königlichen Regierung von Kambodscha, von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Finanzierungsbeiträge in Höhe von 23 000 000 Euro (in Worten: dreiundzwanzig Millionen Euro) für folgende Vorhaben zu erhalten:

1. Programm Soziale Absicherung im Krankheitsfall IV bis zu 12 000 000 Euro (in Worten: zwölf Millionen Euro),
2. Programm Ländliche Infrastruktur IV bis zu 2 000 000 Euro (in Worten: zwei Millionen Euro),
3. Wirtschaftsbezogene Infrastrukturmaßnahmen zur nachhaltigen Absicherung der Landreform bis zu 9 000 000 Euro (in Worten: neun Millionen Euro),

wenn nach Prüfung deren Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist;

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Vorhaben können im Einvernehmen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Königlichen Regierung von Kambodscha durch andere Vorhaben ersetzt werden.

(3) Falls die Regierung der Bundesrepublik Deutschland es der Königlichen Regierung von Kambodscha zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht, weitere Finanzierungsbeiträge zur Vorbereitung der in Absatz 1 genannten Vorhaben oder für notwendige Begleitmaßnahmen zur Durchführung und Betreuung der in Absatz 1 genannten Vorhaben von der KfW zu erhalten, findet dieses Abkommen Anwendung.

Artikel 2

(1) Die Verwendung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge, die Bedingungen, zu denen sie zur Verfügung gestellt werden, sowie das Verfahren der Auftragsvergabe bestimmen die zwischen der KfW und den Empfängern der Darlehen beziehungsweise der Finanzierungsbeiträge zu schließenden Verträge, die den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtsvorschriften unterliegen.

(2) Die Zusage der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Beträge entfällt, soweit nicht innerhalb von sieben Jahren nach dem Zusagejahr 2013 die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diese Beträge endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2020.

(3) Die Königliche Regierung von Kambodscha, soweit sie nicht selbst Empfänger der Finanzierungsbeiträge ist, wird etwaige Rückzahlungsansprüche, die aufgrund der nach Absatz 1 zu schließenden Finanzierungsverträge entstehen können, gegenüber der KfW garantieren.

Artikel 3

Die Königliche Regierung von Kambodscha stellt die KfW von sämtlichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben frei, die im Zusammenhang mit Abschluss und Durchführung der in Artikel 2 Absatz 1 erwähnten Verträge im Königreich Kambodscha erhoben werden.

Artikel 4

Die Königliche Regierung von Kambodscha überlässt bei den sich aus der Gewährung der Finanzierungsbeiträge ergebenden Transporten von Personen und Gütern im See-, Land- und Luftverkehr den Passagieren und Lieferanten die freie Wahl der Verkehrsunternehmen, trifft keine Maßnahmen, welche die gleichberechtigte Beteiligung der Verkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland ausschließen oder erschweren, und erteilt gegebenenfalls die für eine Beteiligung dieser Verkehrsunternehmen erforderlichen Genehmigungen.

Artikel 5

(1) Der im Abkommen vom 9. August 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Königlichen Regierung von Kambodscha über Finanzielle Zusammenarbeit 2011 in Artikel 1 Absatz 1 für das „Programm Landpolitik und Landmanagement“ vorgesehene Finanzierungsbeitrag wird mit einem Beitrag von 3 000 000 Euro (in Worten: drei Millionen Euro) reprogrammiert und für das „Programm Ländliche Infrastruktur IV“ verwendet, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist. Die Zusage des genannten Betrags entfällt, soweit nicht innerhalb von acht Jahren nach dem Zusagejahr 2011 die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diesen Betrag endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2019.

(2) Der im Abkommen vom 9. August 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Königlichen Regierung von Kambodscha über Finanzielle Zusammenarbeit 2011 in Artikel 5 Absatz 1 für das „Programm Landpolitik und Landmanagement“ reprogrammierte Finanzierungsbeitrag aus dem Zusagejahr 2009 wird mit einem Beitrag von 6 000 000 Euro (in Worten: sechs Millionen Euro) erneut reprogrammiert und für das „Programm Ländliche Infrastruktur IV“ verwendet, wenn nach Prüfung dessen Förderungswürdigkeit festgestellt worden ist. Die Zusage des genannten Betrags entfällt, soweit nicht innerhalb von acht Jahren nach dem Zusagejahr 2009 die entsprechenden Finanzierungsverträge geschlossen wurden. Für diesen Betrag endet die Frist mit Ablauf des 31. Dezember 2017.

(3) Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Abkommens vom 9. August 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik

Deutschland und der Königlichen Regierung von Kambodscha über Finanzielle Zusammenarbeit 2011 auch für das „Programm Ländliche Infrastruktur IV“.

Artikel 6

(1) Dieses Abkommen tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft.

(2) Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der Bundesrepublik Deutschland veranlasst. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Geschehen zu Phnom Penh am 23. Juli 2014 in deutscher, kambodschanischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des kambodschanischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Joachim Freiherr Marschall von Bieberstein

Für die Königliche Regierung von Kambodscha
Keat Chhon

Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1989 über Bergung

Vom 2. Juni 2016

Das Internationale Übereinkommen vom 28. April 1989 über Bergung (BGBl. 2001 II S. 510, 511) wird nach seinem Artikel 29 Absatz 2 für

Fidschi am 8. März 2017
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 1. April 2016 (BGBl. II S. 460).

Berlin, den 2. Juni 2016

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Michael Koch

**Bekanntmachung
der deutsch-amerikanischen Vereinbarung
über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen
an das Unternehmen „Booz Allen Hamilton, Inc.“
(Nr. DOCPER-AS-39-37)**

Vom 7. Juni 2016

Nach Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens vom 3. August 1959 zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen in der durch das Abkommen vom 21. Oktober 1971, die Vereinbarung vom 18. Mai 1981 und das Abkommen vom 18. März 1993 geänderten Fassung (BGBl. 1961 II S. 1183, 1218; 1973 II S. 1021, 1022; 1982 II S. 530, 531; 1994 II S. 2594, 2598) ist in Berlin durch Notenwechsel vom 3. Mai 2016 eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an das Unternehmen „Booz Allen Hamilton, Inc.“ (Nr. DOCPER-AS-39-37) geschlossen worden. Die Vereinbarung ist nach ihrer Inkraftretensklausel

am 3. Mai 2016

in Kraft getreten; die deutsche Antwortnote wird nachstehend veröffentlicht.

Berlin, den 7. Juni 2016

Auswärtiges Amt
Im Auftrag
Dr. Michael Koch

Auswärtiges Amt

Berlin, den 3. Mai 2016

Verbalnote

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika den Eingang der Verbalnote Nummer 420 vom 3. Mai 2016 zu bestätigen, die wie folgt lautet:

„Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf die Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Gewährung von Befreiungen und Vergünstigungen an Unternehmen, die mit Dienstleistungen auf dem Gebiet analytischer Tätigkeiten für die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika beauftragt sind, in der Form des Notenwechsels vom 29. Juni 2001 in der Fassung der Änderungsvereinbarung (Rahmenvereinbarung) Folgendes mitzuteilen:

Zur Erbringung von Dienstleistungen für die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika mit dem Unternehmen Booz Allen Hamilton, Inc. einen Vertrag über die Erbringung von Analytischen Dienstleistungen auf der Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-AS-39-37 geschlossen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika würde es begrüßen, wenn dem Unternehmen Booz Allen Hamilton, Inc. zur Erleichterung der Tätigkeit Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 des Zusatzabkommens (ZA) zum NATO-Truppenstatut (NTS) gewährt werden könnten, und schlägt deshalb der Regierung der Bundesrepublik Deutschland vor, eine Vereinbarung nach Artikel 72 Absatz 4 des NTS-ZA zu schließen, die folgenden Wortlaut haben soll:

1. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika hat auf Grundlage der beigefügten Vertragsniederschrift Nummer DOCPER-AS-39-37 mit dem Unternehmen Booz Allen Hamilton, Inc. einen Vertrag geschlossen, um folgende Dienstleistungen zu erbringen:

Der Auftragnehmer erbringt für das United States European Command (USEUCOM), das United States Africa Command (USAFRICOM), die United States Army Europe (USAREUR) und ihre nachgeordneten Dienststellen Dienstleistungen in Zusammenhang mit strategischer Planung, Forschung, Analyse und technischem Fachwissen zur Unterstützung der teilstreitkräfte- und operationsgebietsbezogenen strategischen Planungen betreffend Transformation, strategischer Planung und Durchführung von Raketenabwehr, humanitärer Unterstützung, Sicherheitsunterstützung, Integration und Training für Informationseinsätze, Anforderungen im Bereich Wissensmanagement sowie Einsatz-, Übungs- und Trainingsunterstützung für US-, Partnerstaaten- und NATO-Einheiten. Der Auftragnehmer führt außerdem Schulungen für Soldaten über das Verhalten und Überleben in einem Umfeld mit unkonventionellen Spreng- und Brandvorrichtungen durch. Dieses Training vermittelt Soldaten, wie man versteckte Vorrichtungen auffinden und Opfer vermeiden kann, und zwar durch die Verwendung spezieller technischer Ausrüstung, mit welcher die Vorrichtungen aufgefunden und die Methoden, mit denen die Vorrichtungen zur Explosion gebracht werden, gestoppt werden können. Dieses Training vermittelt Soldaten außerdem, wie man erstellte Berichte nutzt, Einweisungen erarbeitet und die von übergeordneten Hauptquartieren zur Verfügung gestellten Informationen nutzt, um die unterschiedlichen Systeme und Verfahren zu verstehen, mit denen Aufständische unkonventionelle Spreng- und Brandvorrichtungen finanzieren, bauen und in Stellung bringen.

Alle Beschäftigten des Auftragnehmers müssen vor Aufnahme ihrer Arbeit an dieser Aufgabe Schulungen und Zertifizierungen durchlaufen. Der Schwerpunkt der Schulung liegt darin, den Beschäftigten des Auftragnehmers die Tatsache bewusst zu machen und sie genau darin zu unterweisen, dass der autorisierte Arbeitsbereich für diese Aufgabe lediglich solche Tätigkeiten innerhalb der Bundesrepublik Deutschland umfasst, die unter Achtung deutschen Rechts durchgeführt werden können. Der Auftragnehmer ist dafür verantwortlich, sicherzustellen, dass seine Beschäftigten deutsches Recht achten. Zu diesem Zweck wird der Auftragnehmer folgende Schritte unternehmen: 1.) Er stellt sicher, dass alle Beschäftigten des Auftragnehmers die erforderlichen Schulungen und Zertifizierungen vollständig durchlaufen. 2.) Er stellt sicher, dass der Auftragnehmer und alle seine Beschäftigten den Tätigkeitsbereich und dessen Grenzen nach diesem Vertrag kennen und ihnen bewusst ist, dass Verstöße gegen deutsches Recht dazu führen können, dass der Auftragnehmer und seine Beschäftigten vorbehaltlich einer Notifikation und eines ordnungsgemäßen Verfahrens ihre Rechtsstellung nach dem NATO-Truppenstatut und alle damit verbundenen Vorrechte verlieren können. 3.) Der Auftragnehmer unterrichtet Vertreter der US-Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland unverzüglich über jegliches ihnen zur Kenntnis gelangte Verhalten in Missachtung deutschen Rechts und 4.) Er führt eine zwingende monatliche Berichterstattung durch die Beschäftigten des Auftragnehmers und das Programm-Management-Personal ein, um zu bescheinigen, dass alle im Berichtszeitraum unternommenen Aktivitäten unter Achtung deutschen Rechts durchgeführt wurden.

Dieser Vertrag umfasst die folgenden Tätigkeiten: „Military Planner“ (Anhang I Nummer 1 der Rahmenvereinbarung), „Intelligence Analyst“ (Anhang II Nummer 2 der Rahmenvereinbarung), „Force Protection Analyst“ (Anhang II Nummer 3 der Rahmenvereinbarung), „Military Analyst“ (Anhang II Nummer 4 der Rahmenvereinbarung), „Functional Analyst“ (Anhang II Nummer 6 der Rahmenvereinbarung), „Scientist“ (Anhang II Nummer 7 der Rahmenvereinbarung) und „Program/Project Manager“ (Anhang V Nummer 1 der Rahmenvereinbarung).

2. Unter Bezugnahme auf die Rahmenvereinbarung und gemäß der darin vereinbarten Rahmenbedingungen, vor allem Nummer 4, werden dem oben genannten Unternehmen die Befreiungen und Vergünstigungen nach Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe b des NTS-ZA gewährt.
3. Das Unternehmen Booz Allen Hamilton, Inc. wird in der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich für die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika tätig.
4. Nach Maßgabe der unter Nummer 6 der Rahmenvereinbarung vereinbarten Bestimmungen, insbesondere auch der Beschränkungen nach Artikel 72 Absatz 5 Buchstabe b des NTS-ZA, werden Beschäftigte des oben genannten Unternehmens, deren Tätigkeiten unter Nummer 1 aufgeführt sind, wenn sie ausschließlich für dieses Unternehmen tätig sind, die gleichen Befreiungen und Vergünstigungen gewährt wie Mitgliedern des zivilen Gefolges der Truppen der Vereinigten Staaten von Amerika, es sei denn, dass die Vereinigten Staaten von Amerika ihnen diese Befreiungen und Vergünstigungen beschränken.
5. Für das Verfahren zur Gewährung dieser Befreiungen und Vergünstigungen gelten die Bestimmungen der Rahmenvereinbarung.
6. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika erklärt hiermit, dass bei der Durchführung des Vertrags über die Erbringung der unter Nummer 1 genannten Dienstleistungen das deutsche Recht geachtet wird. Ferner wird sie alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass der Auftragnehmer, seine Unterauftragnehmer und ihre Beschäftigten bei der Erbringung der unter Nummer 1 genannten Dienstleistungen das deutsche Recht achten.
7. Diese Vereinbarung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem DOCPER-AS-39-37 ausläuft, sofern das Auswärtige Amt nicht mindestens zwei Wochen vor Ablauf des Vertrags DOCPER-AS-39-37 einen Vorschlag zur weiteren Gewährung der Befreiungen und Vergünstigungen in Form der einleitenden Note erhält. In Ausnahmefällen kann das Auswärtige Amt die Einreichung der einleitenden Note noch nach dieser Frist, jedoch vor Ablauf des Vertrags, annehmen. Erhält das Auswärtige Amt den Vorschlag mindestens zwei Wochen, bevor der Vertrag DOCPER-AS-39-37 ausläuft, oder nimmt es die einleitende Note an, genießen die Beschäftigten weiterhin bis zum Austausch der Noten oder bis zur endgültigen Entscheidung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, keine Noten zu diesem Vertrag auszutauschen, die nach dieser Vereinbarung gewährten Befreiungen und Vergünstigungen, jedoch nicht länger als zwei Monate. Eine Zusammenfassung des Vertrags DOCPER-AS-39-37 mit einer Laufzeit vom 9. Juli 2015 bis 8. September 2016 (Memorandum for Record) ist dieser Vereinbarung beigefügt. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika stellt der Regierung der Bundesrepublik Deutschland eine einfache Kopie des Vertrags zur Verfügung. Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika teilt dem Auswärtigen Amt die Beendigung oder Verlängerung des Vertrags unverzüglich mit.
8. Für den Fall, dass das oben genannte Unternehmen nicht im Einklang mit den Bestimmungen der Rahmenvereinbarung oder der vorliegenden Vereinbarung handelt, kann eine Vertragspartei dieser Vereinbarung diese Vereinbarung jederzeit nach vorhergehenden Konsultationen durch Notifikation kündigen; die vorliegende Vereinbarung tritt drei Monate nach Eingang der Notifikation bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.
9. Der englische und deutsche Wortlaut dieser Vereinbarung sind gleichermaßen verbindlich.

Falls sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den unter den Nummern 1 bis 9 gemachten Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt, werden diese Verbalnote und die das Einverständnis der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zum Ausdruck bringende Antwortnote des Auswärtigen Amtes eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland nach Artikel 72 Absatz 4 des NTS-ZA bilden, die am 3. Mai 2016 in Kraft tritt.

Die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika benutzt diesen Anlass, das Auswärtige Amt erneut ihrer ausgezeichnetsten Hochachtung zu versichern.“

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika mitzuteilen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit den Vorschlägen der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika einverstanden erklärt. Demgemäß bilden die Verbalnote der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika Nummer 420 vom

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz

Postanschrift: 11015 Berlin

Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin

Telefon: (0 30) 18 580-0

Redaktion: Bundesamt für Justiz

Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II

Postanschrift: 53094 Bonn

Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn

Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlag GmbH

Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln

Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln

Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78

E-Mail: bgbl@bundesanzeiger.de

Internet: www.bundesgesetzblatt.de bzw. www.bgbl.de

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 63,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 6,75 € (5,70 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlag GmbH · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

3. Mai 2016 und diese Antwortnote eine Vereinbarung zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Artikel 72 Absatz 4 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, die am 3. Mai 2016 in Kraft tritt und deren deutscher und englischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Das Auswärtige Amt benutzt diesen Anlass, die Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

An die
Botschaft der
Vereinigten Staaten von Amerika
Berlin