



**HERBSTSITZUNG 2025
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2025-II)**

Straßburg, den 4. Dezember 2025

HERBSTSITZUNG 2025

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2025-II)

Straßburg, den 4. Dezember 2025

INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

I.	Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung.....	5
PROTOKOLL 1	Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung	5
PROTOKOLL 2	Zusammensetzung der Zentralkommission	5
II.	Wechsel der Präsidentschaft.....	5
PROTOKOLL 3	Bilanz der Tätigkeiten im Zeitraum 2024-2025 Erfüllung der Ziele der niederländischen Präsidentschaft 2024-2025	5
PROTOKOLL 4	Vorbereitung der Tätigkeiten für den Zeitraum 2026-2027	8
	Zielsetzungen der zukünftigen schweizerischen Präsidentschaft.....	8
PROTOKOLL 5	Arbeitsprogramme	11
PROTOKOLL 6	Vorsitz und stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2026-2027	38
III.	Allgemeine und rechtliche Fragen	40
PROTOKOLL 7	Einräumung des Status eines Beobachterstaates für die Republik Moldau.....	40
PROTOKOLL 8	Auslegungsantrag des Abkommens von 1952.....	40
IV.	Wirtschaftsaspekte	43
PROTOKOLL 9	Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt.....	43
V.	Schifferpatente und Besatzungen.....	56
PROTOKOLL 10	Schifferpatente und Besatzungen Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung: Änderung des § 1.02 Nummer 40	56
VI.	Schiffverkehrsregeln und Binnenschiffverkehrsinformationsdienste am Rhein	58
PROTOKOLL 11	Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung des § 2.04 betreffend Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger und der §§ 3.08 Nummer 5 und 3.10 Nummer 1 RheinSchPV betreffend Seitenlichter	58
PROTOKOLL 12	Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschiffahrt (Methanol und Akkumulatoren) durch eine Anordnung vorübergehender Art (Inhaltsverzeichnis, § 8.14) und durch definitive Änderungen (§§ 1.01 Buchstabe a), 3.33 Nummer 4, 6.28 Nummer 11, 7.07 Nummer 2, 7.08 Nummer 3 Buchstabe c und Anlage 3)	62
PROTOKOLL 13	Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art gemäß § 1.22a RheinSchPV betreffend Spurführungsassistenten für die Binnenschiffahrt (TGAIN) (§§ 1.01 und 4.08).....	67
VII.	Technische Vorschriften für Binnenschiffe.....	71
PROTOKOLL 14	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)	71

VIII. Automatisierte Navigation	71
PROTOKOLL 15 Empfehlung für das Gütermotorschiff ERNST KRAMER	71
PROTOKOLL 16 Empfehlung für den Schubverband PRIVILEGE	77
PROTOKOLL 17 Empfehlung für das Tankmotorschiff VOLHARDING 1	83
PROTOKOLL 18 Empfehlung für das Tankmotorschiff VOLHARDING 3	89
PROTOKOLL 19 Empfehlung für das Tankmotorschiff VOLHARDING 17	95
PROTOKOLL 20 Empfehlung für das Gütermotorschiff BLUE MARLIN	101
IX. Der Rhein als Wasserstraße	107
PROTOKOLL 21 Setzen einer Dalbe für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe oberhalb der Schleuse Gerstheim bei Rhein-km 271,900	107
PROTOKOLL 22 Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten	113
X. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	115
PROTOKOLL 23 Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	115
XI. Haushalt und Verwaltung	129
PROTOKOLL 24 Änderung der Personalordnung	129
XII. Querschnittsfragen und Verschiedenes	132
PROTOKOLL 25 Einleitung des Forschungsprojekts der ZKR zur Überarbeitung der Studie Wirtschaftliche und technische Evaluierung der Technologien für ein Greening als Beitrag zur Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt	132
PROTOKOLL 26 Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende	133
XIII. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme	133
PROTOKOLL 27 Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten	133
PROTOKOLL 28 Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)	133
PROTOKOLL 29 Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR	134
PROTOKOLL 30 Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 5. Juni 2025	141
PROTOKOLL 31 Pressemitteilung	141
PROTOKOLL 32 Termin der nächsten Plenartagung	141

ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2025 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung - Zusammensetzung

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

II. Wechsel der Präsidentschaft

PROTOKOLL 3

Bilanz der Tätigkeiten im Zeitraum 2024-2025

Erfüllung der Ziele der niederländischen Präsidentschaft 2024-2025

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht ihres Präsidenten über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2024-2025 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

spricht Herrn van Kruiningen ihre Anerkennung für sein Engagement aus und dankt seinem Team für die Qualität der geleisteten Arbeit.

Anlage

Anlage zu Protokoll 3

Bilanz der niederländischen Präsidentschaft 2024-2025

Die niederländische Delegation beehrt sich, den Delegation der ZKR hiermit einen Rückblick über die niederländische Präsidentschaft in den Jahren 2024 bis 2025 vorzulegen. Zu Beginn ihrer Präsidentschaft haben die Niederlande dem Vorbereitenden Ausschuss fünf Prioritäten für die zweijährige Präsidentschaft vorgelegt. Die Prioritäten betreffen die Zusammenarbeit mit der Europäischen Union, das Greening der Binnenschifffahrtsflotte, die Finanzierung der Energiewende, die langfristigen Übergangsbestimmungen, die Maßnahmen zur Klimaanpassung des Rheins als Wasserstraße und das Smart Shipping sowie eine weitestgehend automatisierte Schifffahrt.

Wir möchten die Delegationen in der ZKR über die Fortschritte unterrichten, die bei diesen Prioritätsbereichen erzielt wurden. Gleichzeitig möchten wir diese Gelegenheit nutzen, um unserer großen Wertschätzung der Delegationen in der ZKR sowie dem Sekretariat Ausdruck zu verleihen und uns für die gute Zusammenarbeit und das Engagement für die Arbeiten im Bereich dieser Prioritäten in den letzten beiden Jahren zu bedanken.

Zusammenarbeit mit der Europäischen Union

Eine gute Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission ist von strategischer Bedeutung und kann zur Erreichung der Ziele der Mitgliedstaaten der ZKR beitragen. Wir haben in den letzten beiden Jahren an einer pragmatischen Beziehung zur EU gearbeitet.

In den zurückliegenden Jahren wurden viele Initiativen ergriffen, um die Beziehungen zur Europäischen Union zu verbessern. Im ersten Jahr der niederländischen Präsidentschaft wurden mehrere Strategie-Workshops zur Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission organisiert. Außerdem wurde an der Unterzeichnung eines neuen Dienstleistungsvertrags mit der GD MOVE gearbeitet. Es fanden regelmäßig Konsultationen mit der GD MOVE statt, sowohl im Rahmen des Dienstleistungsvertrags als auch in einem breiteren Kontext

Greening der Flotte: Finanzierung der Energiewende

Das Greening der Binnenschifffahrtsflotte ist für die Niederlande von großer Bedeutung und war daher auch eine Priorität unserer Präsidentschaft. Die Ausschüsse der ZKR haben intensiv an den Themen Greening und Energiewende gearbeitet. So hat sich der Wirtschaftsausschuss bei der Europäischen Union mit großem Nachdruck dafür eingesetzt, dass ein geeigneter Rahmen für die Finanzierung des Greening und der Energiewende in der Binnenschifffahrt geschaffen wird.

Darüber hinaus haben die Delegationen in der ZKR an einer Roadmap für die ZKR, einem Standard für ein Emissionskennzeichnungssystem, Standards in Bezug auf Luftschadstoffe und Treibhausgase gearbeitet und es wurden Vereinbarungen über die Auswirkungen der Energiesteuerrichtlinie der EU (ETD-Richtlinie) und die zu ergreifenden Maßnahmen in Bezug auf das Gasölabkommen von 1952 getroffen. Die niederländische Delegation weist auf die Bedeutung der Finanzierung der Energiewende und der damit verbundenen Interessenvertretung hin und fordert die Delegationen auf, auch nach dem niederländischen Vorsitz diesem Thema weiterhin ausreichend Aufmerksamkeit zu widmen.

Klimaanpassung des Rheins als Wasserstraße

Die Aufgabe der Klimaanpassung von Wasserstraßen muss international angegangen werden, da Wasserstraßen nicht an Landesgrenzen enden. Das Thema „Klimawandel“ wurde in das Arbeitsprogramm von IEN (III-22-11) aufgenommen, und es wird vorgeschlagen, auf einen „Masterplan Rhein“ hinzuarbeiten.

Für den Rhein (und seine Nebenflüsse) ist es wichtig, bei der Klimaanpassung einen ganzheitlichen Ansatz zu verfolgen und dabei über den Aspekt des Niedrigwassers hinauszublicken. Dabei muss auch die TEN-V-Verordnung berücksichtigt werden, die die Mitgliedstaaten künftig dazu verpflichtet, eine Klimaprüfung durchzuführen und sicherzustellen, dass sich der Good Navigational Status (GNS) einer guten Befahrbarkeit (Fahrrinnentiefe, Brückendurchfahrtshöhe und Dienstleistungsniveau) nicht verschlechtert. Darüber hinaus sind noch weitere europäische Rechtsvorschriften zu berücksichtigen, wie die Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen und den Entwurf des Arbeitsprogramms von Horizont Europa. Die Arbeiten am Masterplan Rhein können somit zu mehreren Zielen beitragen und Impulse für die Arbeitsprogramme liefern, die die EU-Koordinatoren für die Verkehrskorridore erstellen.

Die Niederlande haben ihre Erkenntnisse auch mit anderen Mitgliedstaaten geteilt. Im März 2025 wurde das Synthesedokument „Klimaresistente Netzwerke für das Hauptwasserstraßennetz“ mit den Forschungsergebnissen im Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt vorgestellt. Die niederländische Delegation sieht den Arbeiten der kommenden Präsidentschaft im Bereich der Klimaanpassung und der Widerstandsfähigkeit gegenüber klimatischen Extremereignissen mit Interesse entgegen.

Smart Shipping

Die niederländische Delegation hat sich in Zusammenarbeit mit den anderen Delegationen der ZKR für die weitere nachhaltige Entwicklung der Politik im Bereich der weitestgehend automatisierten Schifffahrt eingesetzt. Im Kleinen Schifffahrtsausschuss wurden im vergangenen Jahr mehrere neue Anträge für Pilotprojekte auf dem Rhein erfolgreich behandelt. Die niederländische Delegation hält es für wichtig, dass die Fortschritte bei den verschiedenen Genehmigungen für Abweichungen von den ZKR-Verordnungen auf dem Rhein gut überwacht werden und dass sowohl die Antragsteller als auch die ZKR aus diesen Projekten Erkenntnisse gewinnen. Darüber hinaus hat die niederländische Delegation die Ergebnisse von Studien des Asser-Instituts und von Marin zu rechtlichen bzw. sicherheitstechnischen Aspekten der ferngesteuerten Schifffahrt vorgelegt. Schließlich wurden in den entsprechenden Ausschüssen Arbeiten zur Vorbereitung und Unterstützung dieser Entwicklungen durchgeführt, wie beispielsweise Lückenanalysen der bestehenden Vorschriften.

Langfristige Übergangsbestimmungen

Es gibt verschiedene Entwicklungen im Schifffahrtsgewerbe, die zu einem Rückgang der Zahl kleiner Schiffe führen, unter anderem spielt das Auslaufen der langfristigen Übergangsbestimmungen hierbei eine Rolle. Die niederländische Delegation hat dieses Thema daher als Priorität der niederländischen Präsidentschaft behandelt.

Für Probleme, die sich aus dem Auslaufen der Übergangsbestimmungen ergeben, bietet die Härtefallregelung in Einzelfällen eine Lösung. In dem Bericht von Erasmus UPT und Panteia aus dem Jahr 2023 wird jedoch auch die Untersuchung der Machbarkeit gemeinsamer Lösungen auf internationaler Ebene (ZKR/CESNI) als Lösungsansatz genannt.

Die Prüfung der Möglichkeit gemeinsamer Lösungen ist in das Arbeitsprogramm des Untersuchungsausschusses aufgenommen worden (siehe Aufgabe IV-24-4 in RV (23) 53 rev. 1). Im Rahmen dieser Aufgabe wurden auf der Grundlage eines Modells für eine Begründung für gemeinsame Lösungen bzw. Abweichungen 24 Vorschläge ausgearbeitet. Für alle diese Vorschläge wurde in der Arbeitsgruppe RV/G eine Einigung über eine Lösung erzielt.

Die Arbeiten in der Arbeitsgruppe RV/G werden im März 2026 abgeschlossen sein, und danach wird der Vorschlag dem Untersuchungsausschuss vorgelegt. Nach Zustimmung des Untersuchungsausschusses wird der Vorschlag in der Arbeitsgruppe CESNI/PT behandelt. Es wird erwartet, dass der Vorschlag im Dezember 2026 in der Arbeitsgruppe CESNI/PT zur Aufnahme in den Entwurf von ES-TRIN 2029 genehmigt werden kann. Die formale Beschlussfassung im Ausschuss erfolgt dann im Oktober 2028.

Als niederländische Delegation sind wir sehr zufrieden mit den Fortschritten, die bei diesem Thema erreicht wurden und wir sind auch den anderen Mitgliedstaaten für ihre Bemühungen sehr dankbar.

Abschließend möchte die niederländische Delegation diese Gelegenheit nutzen, um der künftigen Präsidentschaft viel Erfolg bei der Übernahme der Präsidentschaft und der Umsetzung der Prioritäten zu wünschen. Die niederländische Delegation ist bereit, die künftige Präsidentschaft zu unterstützen und gemeinsam mit den anderen Mitgliedstaaten der ZKR weiterhin an einer zukunftsfähigen, sicheren, sauberen und wettbewerbsfähigen Binnenschifffahrt auf dem Rhein zu arbeiten.

PROTOKOLL 4
Vorbereitung der Tätigkeiten für den Zeitraum 2026-2027
Zielsetzungen der zukünftigen schweizerischen Präsidentschaft

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihre Geschäftsordnung (§ 24 (3)),

nimmt Kenntnis von dem Richtungspapier, in dem die Prioritäten des Vorsitzes für die Jahre 2026-2027 festgesetzt werden,

dankt der schweizerischen Delegation für die Arbeiten zur Vorbereitung der kommenden Präsidentschaft,

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2025-II-5).

Anlage

Prioritäten der Schweizer ZKR-Präsidentschaft 2026-2027

Modernisierung der ZKR

Die Strukturen und Arbeitsprozesse der ZKR werden weiterentwickelt, insbesondere durch die Modernisierung des Sekretariats, um die Rolle der ZKR als Kompetenzzentrum zu stärken. Ziel ist die Förderung eines modernen und fairen Personalmanagements mit attraktiven Arbeitsbedingungen, bei dem die ZKR-Mitarbeitenden im Zentrum stehen. Ein starkes und modernisiertes Sekretariat spielt eine Schlüsselrolle, um aktuelle Herausforderungen nachhaltig zu bewältigen. Gemeinsam sorgen wir für eine positive Wahrnehmung der ZKR als kompetente internationale Organisation in der Öffentlichkeit. Dazu gehören ein übersichtlicher Webauftritt zu den Aufgabenfeldern und relevanten Themen der ZKR, einfache und präzise Sprache und der gezielte Einsatz von Bildern.

Stärkung der Zusammenarbeit mit EU und europäischen Flusskommissionen

Im Rahmen der Schweizer Präsidentschaft fördern wir die partnerschaftliche Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union und nutzen die Stärken und Vorzüge der ZKR sowie der EU, um die Binnenschifffahrt als wichtigen Verkehrsträger für die Zukunft in ganz Europa zu festigen. Wir setzen uns für die Fortführung der erfolgreichen Arbeiten im Rahmen des CESNI und die Aufnahme von Gesprächen über eine Erneuerung der Verwaltungsvereinbarung zwischen der ZKR und der EU ein. Zudem unterstützen wir die Förderung der guten Zusammenarbeit mit anderen europäischen Flusskommissionen und der UN-ECE.

Umwelt und Nachhaltigkeit

Wir unterstützen die bisherigen Arbeiten zum Greening der Binnenschifffahrt und setzen uns für die Fortsetzung der Revision der Roadmap und der Massnahmen zu deren Umsetzung ein. Dies umfasst die Aktualisierung der Forschungsarbeiten, einschliesslich der wirtschaftlichen und technischen Bewertung der Technologien (Teil C der ZKR-Studie), die notwendigen Anpassungen der relevanten Vorschriften, sowie die Verabschiedung von Empfehlungen für innovative Schiffe. Um den Übergang zu einer umweltfreundlicheren Binnenschifffahrt zu ermöglichen, muss auch die Infrastruktur angepasst und die Verfügbarkeit von alternativen Treibstoffen gefördert werden.

Die Möglichkeit einer schrittweisen Besteuerung von fossilen Treibstoffen sowie weitere Massnahmen für das Greening der Binnenschifffahrt sollen unter der Schweizer Präsidentschaft weiter geprüft und diskutiert werden. Weiter setzen wir uns dafür ein, dass die Ausarbeitung und Einführung des Labels für die Binnenschifffahrt gemeinsam mit dem CESNI weitergeführt wird. Im Bereich Klimawandel und Niedrigwasser führen wir die von der ZKR angestossenen Arbeiten weiter. Im Zentrum stehen Überlegungen, wie der Rhein als Wasserstrasse widerstandsfähiger gegenüber klimatischen Extrem-Ereignissen werden kann.



Digitalisierung und Sicherheit

Die ZKR positioniert sich weiterhin als Förderin von Innovationen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung in der Binnenschifffahrt und treibt diese mit den Vorreitern der Branche weiter. Dazu gehören insbesondere die Fortführung von Pilotprojekten zur Fernsteuerung und die Weiterentwicklung der Automatisierung sowie weitere Anwendungen wie die River Information Services (RIS). Diese Themen sollen weiter erforscht und Innovationen, wo angezeigt, umgesetzt werden.

Im Rahmen der Schweizer Präsidentschaft setzen wir uns für die Sichtbarkeit und Attraktivität der Berufe in der Binnenschifffahrt ein und unterstützen die Branche bei der Nachwuchsförderung durch das Vermitteln des notwendigen Wissens. Wir fördern Werbung für die Berufe, damit sie bekannter werden und an Attraktivität gewinnen. Getreu dem Motto «Sicherheit durch Ausbildung» wird die Aus- und Weiterbildung gezielt gefördert. Unabhängig davon, ob Menschen im Steuerhaus, an Land mit oder ohne Assistenz-Systeme das Schiff steuern, muss die Sicherheit von Menschen und Umwelt stets oberste Priorität geniessen. Daher engagieren wir uns für hohe Sicherheitsstandards und arbeiten konstant an der regelmässigen Aktualisierung der Verordnungen und weiterer Regelwerke. Wir setzen uns für den Einbezug neuer Gefahren, insbesondere im Bereich der Cybersicherheit, und für eine resiliente Binnenschifffahrt ein. Dadurch soll die kritische Infrastruktur des Rheins auf allen Ebenen sicher bleiben.

PROTOKOLL 5 Arbeitsprogramme

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf ihren Beschluss 2001-I-3 zur Festsetzung der Ziele der ZKR sowie auf ihre Geschäftsordnung (§ 17 (2)),

gestützt auf die Arbeit ihrer Ausschüsse zur ex- post und ex- ante Bewertung,

nimmt Kenntnis von den in der Anlage beigefügten Arbeitsprogrammen für die Jahre 2026-2027, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

Anlage

Anlage zu Protokoll 5

I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht

HAUPTAUFGABENBEREICH des AUSSCHUSSES DF:
 Klärung und Harmonisierung des Rechts, Beschwerdeverfahren

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
I-26-1	Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschifffahrtsrechts mit dem Unionsrecht Rechtliche Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Kooperationsvereinbarungen Verfügbare rechtliche Instrumente zur Stärkung der Zusammenarbeit	Fortlaufend		Siehe auch DF (19) 28 intern	DF, auf Antrag und in Abstimmung mit PRE	I	
I-26-2	Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	Fortlaufend		DF (11) 20	DF	II	
I-26-3	Rechtsberatung auch auf Ersuchen anderer Ausschüsse	Fortlaufend			DF, auf Antrag und in Abstimmung mit den anderen Ausschüssen	I	

II - Wirtschaftsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES ECO:

Aufgaben in Verbindung mit der Weiterentwicklung der Marktbeobachtung (MB)

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
Arbeiten im Zusammenhang mit der Marktbeobachtung							
II-26-1	Bereitstellung von Wirtschaftsdaten in Verbindung mit der Binnenschifffahrt in Europa	Fortlaufend	Sicherstellen einer möglichst vollständigen Datenerfassung.	Europäischer Vertrag 2025-2029	ECO	I	
II-26-2	Einholung der Stellungnahmen und Kommentare des Ausschusses vor der Veröffentlichung der verschiedenen Berichte		Sicherstellen einer möglichst großen Übereinstimmung zwischen den Auslegungen in den Marktbeobachtungsberichten und dem Standpunkt der ZKR-Delegationen (und der Industrie).			I	
II-26-3	Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt: Überwachung der wirtschaftlichen Aspekte		<p>Regelmäßige Überwachung der wirtschaftlichen Aspekte der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Rahmen der Marktbeobachtungsaktivitäten, - auf Anfrage der Delegationen für spezifischere Analysen. - In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt bei den Infrastrukturaspekten. - In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt: - Regelmäßige Organisation von Workshops zu diesem Thema. - Regelmäßige Berichte der Delegationen über die auf nationaler Ebene umgesetzten Initiativen (im Rahmen der Korrespondenzgruppe). 	ECO (22) 62 ECO (21) 15 Act Now!	ECO - IEN	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
Förderung der Energiewende in der Binnenschifffahrt und Unterstützung ihrer Umsetzung							
II-26-4	<p>Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen</p> <p>Im Rahmen seiner Zuständigkeiten trägt der Ausschuss in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen und im Zusammenhang mit der ZKR-Studie über die Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt zur Implementierung der ZKR-Roadmap bei. Er entwickelt Vorschläge zur Koordinierung von ZKR-Aktivitäten zur Umsetzung der Ziele der Mannheimer Erklärung, welche die Wirtschaft betreffen.</p>	2022 - 2027	<ul style="list-style-type: none"> - Einführung eines internationalen Umwelt- und Klimaschutzlabels: Vorbereitende Arbeiten für die Festlegung der Gestaltungskriterien und die Methodik zur Emissionsmessung (in zwei Schritten), in Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren. - Einführung eines internationalen Labels für Umwelt- und Klimaschutz: Ermittlung von Umsetzungsszenarien und damit verbundenen Maßnahmen, Austausch mit den an der Einführung dieses künftigen Labels beteiligten Akteuren, Ermittlung von Erfolgsfaktoren und Hindernissen. - Identifizierung möglicher Maßnahmen zur Umsetzung und Finanzierung der Energiewende, Einsatz für europäische Förderprogramme, die auf die Energiewende im Bereich der Binnenschifffahrt zugeschnitten ist. - „EU-Taxonomie“: Technisches Monitoring der Arbeiten zur Taxonomie durch das Sekretariat. - Beitrag zu den nächsten Schritten gemäß Kapitel 6 der Roadmap. 	2021-II-36 (Roadmap zu den Emissionen)	RV – ECO - IEN - DF	I	Maßnahmen V1, F1, F2 und Kapitel 6 der Roadmap Absatz 4.2. der Mannheimer Erklärung
II-26-5	<p>Energiebesteuerung und Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt: Anpassung an die klimatischen Herausforderungen</p>	2023 - 2027	<p>Monitoring der Überarbeitung der Richtlinie 2003/96/EG und ihrer Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt und die ZKR, in enger Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht.</p> <p>Gewährleistung eines koordinierten Vorgehens innerhalb der ZKR.</p>	ECO (23) 6 intern	ECO - DF	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-26-6	Bereitstellung von Informationen über die verfügbaren Finanzierungsprogramme für die Binnenschifffahrt auf nationaler und europäischer Ebene im Zusammenhang mit der Energiewende	2022 - 2027	Jährliche Aktualisierung einer Zusammenfassung der in den ZKR-Staaten verfügbaren Finanzierungsmechanismen zur Unterstützung der Energiewende und der Modernisierung der Flotte. Der Ausschuss fungiert hauptsächlich als Austauschplattform.	ECO (22) 70 intern ECO (22)m 88, Punkt 6	ECO	II	Absatz 4.1 der Mannheimer Erklärung
Plattform für den Austausch und die Koordinierung von Positionen							
II-26-7	Förderung der Interessen der Binnenschifffahrt und insbesondere der Rheinschifffahrt bei Diskussionen mit wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt durch Förderung der Koordinierung zwischen den Delegationen und ggf. den Interessenträgern.	2023 - 2027	EU-politische Entwicklungen mit erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt ermitteln. Bei Bedarf ein Analysepapier erstellen und eine Argumentationshilfe zu diesen Entwicklungen erarbeiten. Argumentationshilfe durch die Delegationen und/oder das Sekretariat an die zuständigen Stellen weiterleiten. Ein koordiniertes Vorgehen innerhalb der ZKR gewährleisten und der Stimme der Binnenschifffahrt Geltung verschaffen.	ECO (23)m 12, Punkt 6	ECO	I	Absatz 6 der Mannheimer Erklärung
II-26-8	Einladung externer Referenten zur Präsentation von Projekten oder Studien mit Bezug zu den Arbeiten des Wirtschaftsausschusses, den Prioritäten der Mannheimer Erklärung oder der Roadmap	2023 - 2027	Möglichkeit für einen externen Akteur, eine Präsentation mit Bezug zu den Arbeiten des Wirtschaftsausschusses zu halten. Insbesondere könnten auf Initiative der Delegationen oder des Sekretariats Themen im Zusammenhang mit der Mannheimer Erklärung präsentiert werden: bessere Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten, Sicherstellung einer schnelleren und effizienteren Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen, Klima- und Energieaspekte und deren Finanzierung.		ECO	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-26-9	Durchführung von Analysen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen von spezifischen Maßnahmen oder Ereignissen auf Ersuchen anderer Ausschüsse	Fortlaufend	<p>Die Ausschüsse können jederzeit schriftlich beim Wirtschaftsausschuss einen Antrag auf Unterstützung ihrer Arbeit stellen.</p> <p>In einem solchen Antrag sollten das festgestellte Problem und die Art und Weise, wie der Ausschuss tätig werden könnte, dargelegt werden: Sammlung von Daten zu einem bestimmten Thema, Analyse der wirtschaftlichen Auswirkungen einer bestimmten Maßnahme oder eines bestimmten Ereignisses (Krieg in der Ukraine, Covid-19, Niedrigwasser ...), thematische Analysen, beispielsweise in Bezug auf die Flotte, die Energiewende, Entwicklung von Angebot und Nachfrage in Bezug auf bestimmte Märkte ...</p>	ECO (25) 1	ECO	II	-

III - Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES IEN:

Instandhaltung und Verbesserung der Wasserstraße, übergreifende Umweltthemen, grundlegende Fragen der nachhaltigen Entwicklung in der Binnenschifffahrt

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
III-26-1	Verbesserung der Sicherheit der Rheinschifffahrt bei Nutzung von alternativen Energiequellen: Sensibilisierung der Rettungsdienste, der Feuerwehr, der Wasserstraßenbetreiber; Organisation eines Workshops	2022 - 2027	Die Dienste, die bei Zwischenfällen am Rhein zum Einsatz kommen, also Rettungsdienste, Feuerwehren und Polizei, möglicherweise auch Wasserstraßenverwaltungen, sollen in die Lage versetzt werden, gefährlichen Ereignissen mit alternativen Brennstoffen oder großvolumigen elektrischen Speichern erfolgreich zu begegnen. Hierzu könnte 2027 eine Veranstaltung, zum Beispiel ein runder Tisch oder Workshop, organisiert werden. Hierfür sind 2026 noch weitere organisatorische Fragen und Vorarbeiten, wie die Erstellung eines Programmentwurfs, erforderlich.	IEN (24) 42 = IEN/G (24) 35	IEN/G	II	→ 4.1
III-26-2	Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen Im Rahmen seiner Zuständigkeiten trägt der Ausschuss in Abstimmung mit den anderen zuständigen Ausschüssen zur Implementierung der ZKR-Roadmap bei. Er entwickelt Vorschläge zur Koordinierung von ZKR-Aktivitäten zur Umsetzung der Ziele der Mannheimer Erklärung, welche die Infrastruktur betreffen.	2022 - 2027	Beitrag zu den nächsten Schritten im Rahmen der Roadmap: <ul style="list-style-type: none">- Teilnahme an den Sitzungen der vier Ausschüsse- Beitrag zu Aspekten der Infrastruktur bei der Überarbeitung der Roadmap unter Berücksichtigung der Ergebnisse der aktualisierten Studie zur Bewertung von Technologien (sofern verfügbar).- Unterstützung der Entwicklung von Vorschlägen für die Infrastruktur zur Verfügbarmachung von alternativen Energiequellen für die Binnenschifffahrt im Rahmen der Maßnahmen R1f und R3 der Roadmap. Die nationalen und europäischen Aktivitäten werden hierzu begleitet und durch gezielte Impulse unterstützt.	Kapitel 6 der Roadmap	ECO/RV/ IEN/DF	I	→ 5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
III-26-3	Formulierung von Anforderungen an den Rhein als Wasserstraße	2020 - 2027	<p>Die Binnenschifffahrt wird zukünftig noch besser als bisher die Ziele anderer Nutzer bei ihrer Nutzung berücksichtigen müssen. Die IKSР hat ihre Ziele mit dem Programm „Rhein2040“ festgelegt. Der Ausschuss arbeitet seinerseits an der Formulierung der Ziele für die Nutzung des Rheins als Wasserstraße.</p> <p>Auf der Grundlage seiner Vorschläge sind dem Ausschuss die Stellungnahmen der übrigen Ausschüssen 2025 übermittelt worden. Er beabsichtigt, die Arbeiten 2026 abzuschließen. Im Anschluss (2027) werden die Ergebnisse den Stakeholdern im Rahmen einer noch näher festzulegenden Veranstaltung vorgestellt.</p>	IEN (24) 21 rev. 2 intern	IEN	I	→ 6.1
III-26-4	Einbringen der ZKR-Position und Vertreten der Interessen der Rheinschifffahrt zur Umsetzung der TEN-V Verordnung (insbesondere mit Blick auf die Definition der Referenzwasserstände und des „Good Navigation Status (GNS)“).	2024 - 2027	<p>Die revidierte der TEN-V Verordnung 2024/1679 wurde am 14. Juni 2024 veröffentlicht.</p> <p>Die veröffentlichte Fassung sieht vor, dass die Flusskommissionen zu dem Durchführungsrechtsakt über die Definition der Referenzwasserstände konsultiert werden. Hierzu sind Arbeiten und eine Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich. Zudem werden voraussichtlich weitere Arbeiten zum Thema GNS und zur Umsetzung der TEN-V Verordnung in einer möglichen europäischen Expertengruppe durchgeführt werden (z.B. NAIADES). Der Ausschuss muss die Position der ZKR über seine Mitglieder in dieser Gruppe vertreten.</p> <p>Zusätzliche, gezielte Stakeholder-Aktivitäten sind erforderlich.</p>	IEN (25) 38 intern	IEN/G	I	→ 2.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
III-26-5	Erarbeiten von Vorschlägen zur Verbesserung der Quantität und der Qualität der Liegestellen am Rhein, insbesondere zur Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrom und mit Ladestationen.	2011 - 2027	<p>Abschluss der Arbeiten zu den quantitativen Aspekten ist für 2026 vorgesehen. Im Anschluss daran folgen Arbeiten zur regionalen Verteilung der zusätzlichen Liegestellen und Ermittlung der Auslastung der vorhandenen Liegestellen. Parallel dazu wurden 2025 die Arbeiten zu den qualitativen Aspekten von Liegestellen in Angriff genommen. Die Arbeiten werden mit dem Ziel fortgesetzt, Kriterien für die Ausstattung von Liegestellen zu beschreiben und festzulegen.</p> <p>Die Umsetzung des Aktionsplans Landstrom an Liegestellen aus dem Workshop 2022 wird fortgesetzt.</p>	<p>IEN (25) 60 = IEN/G (25) 54</p> <p>IEN (25) 68 = IEN/G (25) 62</p> <p>IEN (24) 31 rev 1 = IEN/G (24) 31 rev. 1</p>	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-26-6	Analyse von Aktivitäten und Dokumenten der Europäischen Kommission zur Implementierung der Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG) mit Bezug auf den Rhein bzw. die Rheinschifffahrt und, falls erforderlich, Formulierung von Handlungsempfehlungen zur Unterstützung der Delegationen.	2014 - 2027	Verfolgung der Aktivitäten im Rahmen der Common Implementation Strategy (CIS) der Europäischen Kommission; Koordinierung von CIS-Aktivitäten mit Auswirkungen auf die Schifffahrt. Insbesondere Verfolgung der Umsetzung der „Water Resilience Strategy“ und der Arbeitsgruppe „Water Scarcity and Drought“.	IEN (25) 59 = IEN/G (25) 53	IEN/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
III-26-7	<p>Klimawandel (Eindämmung und Anpassung): Analysen von Studien zu den Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstraße Rhein. Befassung mit den Anforderungen der Binnenschifffahrt an den Rhein als Wasserstraße. Ableitung von Handlungsempfehlungen für eine mögliche Anpassung der Infrastruktur.</p> <p>Fortschreibung des ZKR-Sachstandsberichts über den Klimawandel und die Auswirkungen auf die Rheininfrastruktur</p>	2024 - 2027	<p>Der Ausschuss hat entschieden, den Sachstandsbericht auf Grundlage der Regionalisierung des sechsten Berichts des Weltklimarates (IPCC) ab 2023 zu aktualisieren.</p> <p>Der Ausschuss verfolgt die Entwicklungen in der KHR und der IKSR und weitere Projekte wie Stars4water oder Rheinblick. Er passt ggf. seine Entscheidungen an.</p> <p>Der Ausschuss schreibt seinen Sachstandsbericht fort.</p>	<p>IEN (25) 62 = IEN/G (25) 55 IEN (24) 71 = IEN/G (24) 59</p>	IEN/G	I	
III-26-8	<p>Niedrigwasser: Analyse von Studien zum Niedrigwasser des Rheins. Ableitung von Handlungsempfehlungen für eine mögliche Anpassung der Infrastruktur. Fortführung der Aktivitäten zum Reflexionspapier „Act Now“.</p>	2020 - 2027	<p>Analyse der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt und Ableitung von Empfehlungen für die Infrastruktur. In Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsausschuss bei wirtschaftlichen Aspekten auf Basis der dritten Edition des Reflexionspapiers „Act now!“.</p> <p>Verfolgung der Umsetzung des von Deutschland angenommenen Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“.</p>	“Act Now”	IEN/G	I	→ 1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
III-26-9	Überarbeitung und Aktualisierung der „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der ZKR“ und der „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“	2014 - 2027	In den vergangenen Jahren wurden einige Fehler und Lücken in den Verfahren des Ausschusses identifiziert und Vorschläge zur Verbesserung übermittelt. Der Ausschuss könnte auch die Mindestanforderungen überprüfen und ggf. aktualisieren.	2016-II-17 IEN (25) 69 = IEN/G (25) 63	IEN/G	I	
III-26-10	Ausarbeitung von möglichen Maßnahmen an Windkraftanlagen, um die Störung des Radarbildes zu vermeiden	2026 - 2027	Je nach Größe und Position in Bezug auf die Wasserstraße können Windkraftanlagen Störungen des Radars von Binnenschiffen verursachen. Gegebenenfalls könnten die „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ ergänzt werden, um die Sicherheit der Binnenschifffahrt bei neuen Windkraftanlagenprojekten zu verbessern. Ebenso könnte das „Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ in diesem Sinne ergänzt werden.	IEN (25) 63 = IEN/G (25) 57	IEN/G	I	
III-26-11	Infrastrukturelle Unterstützungsmöglichkeiten zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten (GST) auf die Wasserstraße	2024 - 2027	Austausch zur Ausweitung der Erhebung zu GST-Übergabepunkten für den gesamten Rhein, zur Ausweitung GST-geeigneter Hubs am Rhein, zur infrastrukturellen Unterstützung zur Etablierung von RoRo-Verkehren auf dem Rhein. Datenerhebung an Standorten entlang des Rheins.	IEN (25) 48 = IEN/G (25) 48	IEN	II	→ 6
III-26-12	Bewerten und Vorbereiten der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden	Ständig		1995-I-29	IEN/G	F ¹	

¹ F steht für Fortlaufend.

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
III-26-13	Feststellen der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein	Ständig	Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen zur Abstimmung der Schleusensperrzeiten am Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G	F	
III-26-14	Masterplan Rhein	2026 - 2027	Aufgaben, die sich für die Mitgliedstaaten im Rahmen des Klimawandels ergeben. Ziel ist es, den Rhein als Wasserstraße für die Zukunft robust und widerstandsfähig zu machen.	IEN (25) 92 = IEN/G (25) 82	IEN/G	I	
III-26-15	Vorbereitende Arbeiten für den nächsten gleichwertigen Wasserstand	2026- 2027	Vorbereitende Arbeiten für die Überprüfung des GLWs, um zu bewerten, ob im Rahmen des Klimawandels das derzeitige Prozedere zukunftssicher ist.	IEN (25) 93 rev. 1 = IEN/G (25) 83 rev. 1	IEN/G	I	

IV – Polizeiausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RP:

Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr;
River Information Services (RIS)

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr							
IV-26-1	Förderung der Nutzung von alternativen Brennstoffen in der Binnenschifffahrt – Sicherheitsvorschriften, insbesondere für die Nutzung von Wasserstoff als alternative Energiequelle, und Erstellung der Prüflisten für das Bunkern	2024 - 2027	RheinSchPV, ES-TRIN	2025-I-8 RP (25) 51 = RP/G (25) 50	RP/G (RV)	I	→5
IV-26-2	Anpassung der Vorschriften für das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form	2016 - 2027	§ 1.10 und Anlage 13 RheinSchPV	Be- schlüsse 2022-II-14 2023-II-13 und 2024-II-10	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-26-3	Entwicklung von Vorschriften der RheinSchPV im Hinblick auf die Nutzung und den Betrieb von Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN)	2023 - 2027	RheinSchPV	RP/G (23) 79 rev. 2 = RP (23) 89 rev. 2 = RIS/G (23) 49 rev. 2	RP/G (RIS/G)	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
IV-26-4	Analyse und ggf. mögliche Anpassung der RheinSchPV im Hinblick auf die automatisierte Schifffahrt. Insbesondere die Durchführung einer Lückenanalyse der RheinSchPV, um mögliche Defizite oder Hindernisse für die Entwicklung der automatisierten Schifffahrt zu ermitteln	2024 - 2027	RheinSchPV	RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-26-5	Vorarbeiten zu möglichen Anforderungen und Empfehlungen für die Fernsteuerungszentralen der Fahrzeuge	2022 - 2027	RheinSchPV	RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-26-6	Vorbereitung gemeinsamen Sitzung der Wasserschutz- und Schifffahrtspolizeien	2026 - 2027	RheinSchPV, RheinSchUO, RheinSchPersV	RP/G (25) 59	RP/G	II	
IV-26-7	Rechtliche Einordnung ferngesteuerter Wasserdrohnen	2026 - 2027	RheinSchPV	RP/G (25) 42 = RP (25) 45 = RIS/G (25) 22	RP/G	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
IV-26-8	Gemischtes Anlegen und Schleusen von Kegelschiffen	2026 - 2027	RheinSchPV	RP/G (25) 52 = RP (25) 53 = RIS/G (25) 25	RP/G	I	→5
IV-26-9	§ 3.27 – Änderung der Bezeichnung der Fahrzeuge der Überwachungsbehörden	2026 - 2027	RheinSchPV	RP/G (25) 63 = RP (25) 57 = RIS/G (25) 30	RP/G	II	→5
IV-26-10	Weiterführung der Überarbeitung der Norm EN 14744: 2005 über Navigationsleuchten und die Auswirkungen auf die RheinSchPV	2026 - 2027	RheinSchPV	RP (25) 90 = RP/G (25) 82 = RIS/G (25) 48	RP/G	II	→5
IV-26-11	Bezeichnung der Wasserstraße sowie von Hindernissen	2024 - 2027	Anlage 8, Abschnitt III RheinSchPV	RP (25) 77 = RP/G (25) 56	RP/G	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
Binnenschifffahrtswirtschaftsdienste							
IV-26-12	Ausweitung der elektronischen Meldepflicht zum 1. Dezember 2026 und Vorbereitung der nächsten Ausweitung	2023 - 2027	§ 12.01 RheinSchPV	Beschlüsse 2023-I-8 2024-I-12 RP/G (23) 40 rev. 1 = RIS/G (23) 21 rev. 1 = RP (23) 39 rev. 1	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-26-13	Aktualisierung der Verweise auf die ES-RIS in der RheinSchPV	2024 - 2027	RheinSchPV, ES-RIS	Beschluss 2024-I-13	RP/G (RIS/G)	F ¹	
IV-26-14	Aktualisierung der elektronischen Broschüre und der Informationsbroschüre über die Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und elektronischen Kartenanzeigesystemen	2022 - 2027	RheinSchPV	RP (25) 76 = RIS/G (25) 37 = RP/G (25) 71	RIS/G	F	

¹ F für fortlaufend

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
IV-26-15	Weitere Erarbeitung der Einführung der verpflichtenden Anzeige der blauen Tafel im Inland ECDIS	2014 - 2027	§ 4.07 RheinSchPV (Anlage 5 des ES-TRIN)	RP (25) 70 = RIS/G (25) 34 = RP/G (25) 69	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-26-16	Prüfung möglicher Auswirkungen auf die RheinSchPV durch die Nutzung von Yachtradaranlagen, zukünftiger Halbleiterradare sowie von Radardaten in anderen Anwendungen	2022 - 2027	RheinSchPV	RP (25) 29 = RP/G (25) 34 = RIS/G (25) 19 RP (25) 75 = RIS/G (25) 35 = RP (25) 75 = RP/G (25) 70	RIS/G (RP/G)	I	
IV-26-17	Erarbeiten von Maßnahmen zur Erhöhung der Cyberwiderstandsfähigkeit und zur Aufrechterhaltung von Binnenschiffahrtssdiensten am Rhein bei Cyberangriffen	2020 - 2027	RheinSchPV, ES-TRIN, ES-RIS	RP (25) 3 intern = RP/G (25) 10 intern = RIS/G (25) 11 intern = STF (25) 4 intern = STF/G (25) 12 intern	RIS/G RIS/G Cyber RP/G	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
IV-26-18	Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von anwendungsspezifischen Meldungen (ASM – Application Specific Messages) sowie von Navigationshilfen im Inland AIS (AtoN – Aids to Navigation)	2017 - 2027	§ 4.07 RheinSchPV	RP (24) 70 = RIS/G (24) 5 rev.2 = RP/G (24) 78 RP (24) 71 = RIS/G (24) 21 = RP/G (24) 79	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-26-19	Vorbereitungsarbeiten für eine neue Strategie in Verbindung mit der Digitalisierung	2016 - 2027		RP (21) 81 = RIS/G (21) 57 = RP/G (21) 72 RP (22) 26 = RP/G (22) 26 RIS/G (22) 11 RP (23) 33m, point 8	RP (RIS/G)	II	→5
IV-26-20	Ausstattung ferngesteuert/automatisiert fahrender Binnenschiffe mit einem Inland Voyage Data Recorder (IVDR)	2026 - 2027	RheinSchPV	RP (25) 52 = RP/G (25) 51 = RIS/G (25) 24 = RV/G (25) 33	RIS/G (RP/G)	I	→5

V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:

Rheinpatente, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
Aktualisierungen der RheinSchPersV							
V-26-1	Sammlung verbesserungswürdiger Punkte in der RheinSchPersV und Vorbereitung entsprechender Änderungen	2022-2027	RheinSchPersV	-	STF und STF/G	P	Absätze 2 und 7 der Mannheimer Erklärung
V-26-2	Begleitung der Umsetzung der RheinSchPersV, Suche nach harmonisierten Lösungen und Zusammenarbeit zwischen den Behörden, Aktualisierung der Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV	2022-2027	RheinSchPersV	-	STF und STF/G	P	
Einheitliche Umsetzung der RheinSchPersV und Zusammenarbeit zwischen den Behörden							
V-26-3	Klarstellung der Begriffe für die „Aussetzung“, den „Entzug“ und die „Sicherstellung“ und, soweit möglich, Harmonisierung der praktischen Ansätze	2025-2027	RheinSchPersV	STF/G (25) 21	STF/G	II	Absatz 2 der Mannheimer Erklärung
V-26-4	Evaluierung der Reduzierung der Risikostrecken auf dem Rhein (Vorbereitung)	2026-2027	RheinSchPersV	STF (25) 48 intern Problem- analyse DE	STF/G	II	Absätze 5 und 7 der Mannheimer Erklärung

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
V-26-5	Verwaltung und Bewertung der Verwaltungsvereinbarungen	2010-2027	RheinSchPersV		STF und STF/G	P	Absatz 2 der Mannheimer Erklärung
Innovationen: neue Technologien, Greening und Flexibilität der Besatzungen							
V-26-6	Verfolgung der Notwendigkeit eines Rechtsrahmens für Besatzungsmitglieder an Bord von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben	2024-2027	RheinSchPersV		STF/G	I	Absatz 4 der Mannheimer Erklärung
V-26-7	Vorbereitende Arbeiten zur Modernisierung der Mindestbesatzungsvorschriften	2026-2027	RheinSchPersV – Kapitel 19	STF (25) 43 rev.2 intern	STF/G	I	Absatz 7 der Mannheimer Erklärung
V-26-8	Vorarbeiten zur Modernisierung der Funktion des Maschinisten	2027	RheinSchPersV	STF (25) 63 rev.1 intern Problem-analyse CH	STF/G	II	Absätze 4 und 7 der Mannheimer Erklärung
V-26-9	Verfolgung der Initiative der Europäischen Kommission zu Besatzungsvorschriften und E-Tools	2022-2027	RheinSchPersV – Kapitel 19	PRE (23)m 9, 2.3	STF und STF/G	I	Absatz 7 der Mannheimer Erklärung
V-26-10	Verfolgung der Entwicklungen in Pilotprojekten und Feststellung der möglichen Auswirkungen auf die RheinSchPersV im Zusammenhang mit den künftigen Entwicklungen im Bereich der Fernsteuerung	2025-2027	RheinSchPersV	STF (23) 45 intern	STF und STF/G	I	Absatz 7 der Mannheimer Erklärung

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
V-26-11	Formulierung von Stellungnahmen zu Anträgen auf Abweichungen für den Kleinen Schiffsahrtsausschuss vorgelegte Pilotprojekte in Bezug auf Berufsbefähigungen und Besatzungen	2026-2027	RheinSchPersV	Verfahren zur Genehmigung eines Pilotprojektes der automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrt auf dem Rhein	STF, in Verbindung mit RN	P	Absatz 7 der Mannheimer Erklärung
Attraktivität des Sektors							
V-26-12	Erhebung von Daten zu Befähigungszeugnissen in den Mitgliedstaaten	2026	RheinSchPersV	STF (25) 44 intern Problem-analyse CH	STF/G	I	Absatz 7 der Mannheimer Erklärung

VI – Untersuchungsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RV: Technische Schiffssicherheit, Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VI-24-1	Erteilung von Empfehlungen für Gleichwertigkeiten und Abweichungen in Anwendung von § 2.20 der RheinSchUO	1996-2027	RheinSchUO, § 2.20	-	RV/G	F	Maßnahme V3 der Roadmap und Absatz 5 der Mannheimer Erklärung
VI-24-2	Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung der Veröffentlichung neuer Editionen des ES-TRIN und neuer Entwicklungen	2017-2026	RheinSchUO § 1.01 Nummer 25	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15 2024-II-1	RV/G – RV	F	Maßnahme R1a der Roadmap
VI-24-3	Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere - Einführung eines internationalen Umwelt- und Klimaschutzlabels: Vorbereitende Arbeiten zur Festlegung der Gestaltungskriterien, der Methodik zur Emissionsmessung (in zwei Schritten), in Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren.	2021-2027	-	2021-II-36 (Roadmap für Emissionen) RV (23)m 35, Punkt 5 RV (21)m 23, Punkt 3.1	RV – ECO – IEN – DF	I	Maßnahmen V1, V4, V6 und F3 der Roadmap und Absatz 4 der Mannheimer Erklärung

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
	<ul style="list-style-type: none"> - Einführung eines internationalen Labels für Umwelt- und Klimaschutz: Ermittlung von Umsetzungsszenarien und damit verbundenen Maßnahmen, Austausch mit den an der Einführung dieses künftigen Labels beteiligten Akteuren, Ermittlung von Erfolgsfaktoren und Hindernissen. - Aktualisierung der Liste innovativer Schiffe - Jährliche Datenerfassung der Treibhausgas- und sonstigen Schadstoffemissionen - Stimulierung von Forschung und Entwicklungsprojekten - Beitrag zu den nächsten Schritten gemäß Kapitel 6 der Roadmap (d. h. hauptsächlich bis 2025 über die Fortschritte zu berichten sowie zu bewerten, ob die Studien zu den Technologien überarbeitet und der Umfang der Roadmap ausgedehnt werden sollten.) 						
VI-24-4	Prüfung der strategischen Fragen zur Unterbreitung eines Vorschlags an den CESNI mit kollektiven Lösungen für die Erhaltung bestimmter Schiffe im Zusammenhang mit dem Ablauf der langfristigen Übergangsbestimmungen im ES-TRIN	2023-2026	RheinSchUO, ES-TRIN	PRE (23) 18	RV/G – RV	I	-

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VI-24-5	Prüfung der strategischen Fragen zu möglichen Anforderungen und Empfehlungen betreffend Fernsteuerungszentralen	2025-2027	RheinSchUO, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9 RV (23) 12 = RN (23) 12	RVG – RN – RN	II	Absatz 5 der Mannheimer Erklärung
VI-24-6	Klärung des Verfahrens zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften innerhalb der ZKR	2027	RheinSchUO, Beschluss 1999-III-17	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3 RV/G (25) 5 intern	RV	II	-
VI-24-7	Überwachung von Hindernissen und Lücken in Regelwerken bei der Anpassung von Schiffen an Niedrigwasserereignisse und ggf. Vorbereitung eines koordinierten Vorschlags an den CESNI in Zusammenarbeit mit den Ausschüssen IEN und ECO.	2022-2027	RheinSchUO, ES-TRIN	RV (22)m 79, Punkt 9	RVG	II	-
VI-24-8	Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des CESNI, des Polzeiausschusses, des Wirtschaftsausschusses, des Kleinen Schifffahrtsausschusses, eines anderen Ausschusses oder der ZKR-Präsidenschaft resultieren können, aufgrund eines besonderen Auftrags oder einer Problem-analyse	2021-2027	-	-	RVG – RV	II	-

VII – Kleiner Schifffahrtsausschuss

HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RN:

Steuerung und Koordinierung der Arbeiten zur automatisierten Navigation

Nr.	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VII-26-1	Prüfung von Empfehlungen anträgen auf Abweichung von den Verordnungen der ZKR	Fortlaufend		Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5
VII-26-2	Verfolgung der Akzeptanz und Nutzung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt, insbesondere außerhalb der ZKR	Fortlaufend		Beschlüsse 2018-II-16, 2020-II-21 und 2022-II-17	RN	F	→5
VII-26-3	Entwicklung eines Glossars von Begriffen für die automatisierte Schifffahrt und ferngesteuerte Fahrzeuge in den drei Arbeitssprachen der ZKR und zusätzlich auf Englisch	Fortlaufend		RN (25) 35 Terminologie : https://www.cc-zkr.org/12050000-de.html#05	RN	F	→5
VII-26-4	Bestandsaufnahme der Pilot- und Forschungsprojekte im Bereich der automatisierten Schifffahrt und ferngesteuerten Fahrzeuge	Fortlaufend		Beschluss 2018-II-16 automation.ccr-zkr.org	RN	F	→5

Nr.	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VII-26-5	Aktualisierung der Rahmendokumente für die Durchführung eines Pilotprojekts auf dem Rhein unter Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen	Fortlaufend		Spezielle Webseite der ZKR : https://www.cc-r-zkr.org/12050000-de.html#04	RN	I	→5
VII-26-6	Zusammenstellung der Erfahrungen aus Pilotprojekten im Bereich der automatisierten Schifffahrt und ferngesteuerten Fahrzeuge	Fortlaufend		Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5
VII-26-7	Entwicklung eines Verfahrens zur Evaluierung der Ergebnisse der abgeschlossenen Pilotprojekte, die von der ZKR empfohlen wurden	2023-2027		RN (24) 43 intern	RN	II	→5
VII-26-8	Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der automatisierten Schifffahrt gemeinsam mit den anderen Ausschüssen der ZKR (STF, RV, RP und, wenn es die Situation erfordert, IEN, MD und DF)	Fortlaufend		Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5

Nr.	Aufgabe	Dauer	Kontext und/oder Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VII-26-9	Koordinierung der Arbeiten im Bereich der Fernsteuerungszentralen gemeinsam mit den anderen Ausschüssen der ZKR (STF, RV, RP und, wenn es die Situation erfordert, IEN, MD und DF)	Fortlaufend		RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15 = STF/G (23) 6 = DF (23) 16; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = STF/G (23) 18 = DF (23) 24	RN	F	→5
VII-26-10	Verfolgung der Entwicklung von neuen Technologien, die für die automatisierte Schifffahrt nützlich sein könnten	Fortlaufend		Beschlüsse 2020-II-21, 2023-II-15, 2023-II-16 und 2023-II-17	RN	F	→5

PROTOKOLL 6
Vorsitz und stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2026-2027

Beschluss

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den Stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2026-2027.

Anlage

Anlage zu Protokoll 6

Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2026-2027

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vorsitz 2026/2027	CH	CH	NL	FR	CH	FR	NL	CH	BE	DE

Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2026-2027

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Stellv. Vorsitz 2026/2027	DE	DE	BE	NL	BE	NL	CH	DE	FR	CH

III. Allgemeine und rechtliche Fragen

PROTOKOLL 7 Einräumung des Status eines Beobachterstaates für die Republik Moldau

Beschluss

Die Zentralkommission,

I.

nach Kenntnisnahme des Antrags der Republik Moldau auf Einräumung des Beobachterstatus,

unter Bezugnahme auf den Wortlaut ihres Beschlusses 2001-I-3 zum Beobachterstatus für Drittstaaten oder nichtstaatliche Verbände,

in der Feststellung, dass die Republik Moldau erklärt hat, die Regeln für den Status der Beobachterstaaten bei der Zentralkommission zu akzeptieren,

in Anbetracht des Interesses der Republik Moldau an der Binnenschifffahrt sowie ihres Wunsches, zu deren Entwicklung beizutragen,

beschließt, der Republik Moldau den Status des Beobachterstaates einzuräumen;

II.

beauftragt den Generalsekretär, diesen Beschluss den moldauischen Behörden zu übermitteln und, in Verbindung mit den Ausschüssen, mit den Vertretern der Moldau die konkreten Modalitäten für eine Teilnahme dieses Staates an den Arbeiten der Zentralkommission gemäß der für den Status des Beobachterstaates geltenden Regelung zu besprechen.

PROTOKOLL 8 Auslegungsantrag des Abkommens von 1952

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme vom Bericht des von ihrem Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht benannten Berichterstatters,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 8

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt,

1. Die Zentralkommission hat die Beschwerde der drei von Ihnen vertretenen belgischen juristischen Personen (Belgische Federatie der Brandstoffenhandelaars, De Wit Bunkering) und Roose B.V.B.A.), eingereicht auf der Grundlage von
 - Artikel 4 des am 16. Mai 1952 in Straßburg geschlossenen Abkommens über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls das als Schiffsbedarf in der Rheinschifffahrt verwendet wird (im Folgenden „Abkommen von 1952“) sowie
 - Artikel 45 Buchstabe a) der Rheinschifffahrtsakte,

geprüft.

2. Die Zentralkommission möchte zunächst betonen, dass die Tragweite und Rechtswirkung des Abkommens von 1952 über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschifffahrt verwendet wird, nicht für sich allein, sondern im Lichte der Rheinschifffahrtsakte zu beurteilen ist.
3. Insoweit ist zu beachten, dass das Abkommen von 1952 vor dem Hintergrund unterschiedlicher Kraftstoffpreise zwischen den Rheinufestaaten geschlossen wurde, einer Situation, die einen dieser Staaten dazu veranlasst hatte, das an die eigene Schifffahrt verkaufte Gasöl zu subventionieren und gleichzeitig den an die ausländische Rheinschifffahrt gelieferten Kraftstoff zu besteuern.

In diesem Kontext verfolgte das Abkommen von 1952 das Ziel, die Gleichbehandlung der Binnenschifffahrtsunternehmen wiederherzustellen. Zu diesem Zweck verbot es Abgaben, Steuern und alle sonstigen Regulationsmaßnahmen, die die Schifffahrt eines bestimmten Rheinufestaates begünstigen könnten.

Das Abkommen setzt somit im Bereich der Kraftstoffe den Grundsatz der Gleichbehandlung um, wie er in Artikel 4 letzter Absatz der Rheinschifffahrtsakte verankert ist: *„Die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen werden in jeder Hinsicht ebenso behandelt wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen.“*

4. Die Zentralkommission hat jedoch Zweifel an der behaupteten Verbindung zwischen dem Abkommen und Artikel 3 der Rheinschifffahrtsakte, der die Erhebung einer *„Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet“* von Schiffen, die den Rhein befahren, verbietet. Das Abkommen von 1952 verbietet den Staaten nicht nur die Erhebung von Steuern oder Abgaben mit diskriminierendem Charakter. Es befreit Gasöl von jeglicher Besteuerung. Damit greift es unmittelbar in den Bereich der Besteuerung ein, der nicht mit der Frage der Gebühren verwechselt werden darf, die Gegenstand der Rheinschifffahrtsakte ist.
5. Es ist somit festzustellen, dass das Abkommen von 1952 in einigen Aspekten eng mit der Rheinschifffahrtsakte verknüpft ist, sich in anderen Aspekten jedoch klar von ihr abgrenzt. Diese ambivalente Beziehung kommt auch darin zum Ausdruck, dass das Abkommen nicht als Änderungsprotokoll zur Rheinschifffahrtsakte, sondern als eigenständiges Instrument ausgestaltet ist. Aus dieser Besonderheit ergibt sich, dass das Abkommen von 1952 in Verbindung mit der Rheinschifffahrtsakte auszulegen und anzuwenden ist, wobei ein gewisser Ermessensspielraum besteht.
6. Die Zentralkommission wird zunächst mit der Frage befasst, ob das Abkommen von 1952 nicht nur – seinem Wortlaut nach – auf Gasöl beschränkt ist, sondern ob es auf sämtliche in der Binnenschifffahrt verwendeten Kraftstoffe Anwendung finden könnte.

Mehrere Faktoren sprechen für eine Gleichstellung aller Arten von Kraftstoffen mit Gasöl für die Zwecke der Anwendung des Abkommens. Da Gasöl 1952 der einzige Brennstoff war, der den Binnenschiffahrtsunternehmen zur Verfügung stand, wäre ein evolutionärer Ansatz denkbar, wonach alternative Kraftstoffe ebenso wie Gasöl von der Besteuerung ausgenommen würden. Genau dies scheinen einige Rheinuferstaaten getan zu haben, indem sie die Steuerbefreiungsregelung des Abkommens von 1952 auf alle Kraftstoffe ausgeweitet haben. In einem anderen Regelungskontext ist festzustellen, dass Biokraftstoffe bei der Berechnung der im Übereinkommen über Abfälle in der Binnenschiffahrt (CDNI) vorgesehenen Entsorgungsgebühr dem Gasöl gleichgestellt sind.

Vor diesem Hintergrund hält die Zentralkommission es für plausibel, davon auszugehen, dass alle Kraftstoffe unter die im Abkommen von 1952 vorgesehenen Verbote fallen.

7. In dem Antrag wird sodann festgestellt, dass die niederländische Maßnahme, die es niederländischen Bunkerbetrieben erlaubt, mit „Einheiten für erneuerbare Kraftstoffe“ (HBE) zu handeln, dazu führt, dass der erhebliche Preisunterschied zwischen Diesel EN590 und HVO Klasse III auf 50 €/m³ begrenzt wird, während der Preisunterschied ohne diese Maßnahme 768 €/m³ betragen würde, und es wird die Frage aufgeworfen, ob die Maßnahme insoweit gegen Artikel 2 des Abkommens von 1952 verstößt.

Soweit die Zentralkommission die Ausweitung des Anwendungsbereichs des Abkommens auf Biokraftstoffe anerkennt, muss bei der Umsetzung ihrer Ansicht nach ein besonnener Ansatz gewählt werden, welcher der besonderen Natur dieser alternativen Kraftstoffe Rechnung trägt.

Im Interesse des Umweltschutzes müssen die Behörden Anreize schaffen, um die Entwicklung von Biokraftstoffen zu fördern. So zielt der Europäische Green Deal darauf ab, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % zu senken. Auch die Schweiz verfolgt das Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050. Ebenso hat die ZKR eine Roadmap entwickelt, um die von der Binnenschiffahrt verursachten Treibhausgasemissionen bis 2050 zu beseitigen. Die Erreichung dieser ehrgeizigen Ziele erfordert begleitende Maßnahmen, die sich auf die Preise von Biokraftstoffen auswirken können. Solche Maßnahmen, die im europäischen, rheinischen und nationalen Rahmen erarbeitet werden, können nicht untersagt werden, ohne damit den Aufschwung der Biokraftstoffe im Binnenschiffahrtssektor zu gefährden.

Die Zentralkommission ist daher der Auffassung, dass nicht alle durch das Abkommen verbotenen Maßnahmen dem Abkommen von 1952 und Artikel 4 der Rheinschiffahrtsakte zuwiderlaufen, sondern nur jene, die sich auf die Preise auswirken und somit die Gleichbehandlung der Binnenschiffahrtsunternehmen beeinträchtigen könnten.

8. In diesem Zusammenhang stellt die Zentralkommission fest, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt in den anderen Rheinuferstaaten durch die Maßnahme nicht beeinträchtigt wird, da die Betreiber selbstverständlich weiterhin fossile Brennstoffe verwenden können, die in jedem Fall kostengünstiger bleiben. Aus dieser Sicht liegt daher keine Verletzung des Gleichbehandlungs-grundsatzes vor.

Darüber hinaus steht es den nicht zur niederländischen Flotte gehörigen Schiffen rechtlich frei, ihren Bedarf an Biokraftstoffen in den Niederlanden zu decken.

9. Die Antragsteller weisen auch darauf hin, dass die niederländischen Bunkerbetriebe durch die Anwendung dieser Maßnahmen einen finanziellen Vorteil gegenüber entsprechenden Betrieben in Belgien oder anderen Rheinuferstaaten haben.

Die Zentralkommission stellt gleichwohl fest, dass das Abkommen von 1952, ausgelegt im Lichte der Rheinschiffahrtsakte, in erster Linie den Zweck verfolgt, Maßnahmen zu verhindern, die den Wettbewerb und die Gleichbehandlung von Binnenschiffahrtsunternehmen beeinträchtigen könnten. Demgegenüber ist das Abkommen, ausgelegt im Lichte der Rheinschiffahrtsakte, nicht darauf ausgerichtet, eine Gleichbehandlung der Bunkerbetriebe sicherzustellen. Dieser Aspekt kann daher nicht im Rahmen des Abkommens beurteilt werden.

10. Als Antwort auf eine bestimmte Einwendung der Antragsteller ist die Zentralkommission der Auffassung, dass eine Prüfung der von den Niederlanden ergriffenen Maßnahmen im Lichte von Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte nicht erforderlich ist, da zwischen dem Abkommen und dieser Bestimmung, wie in Punkt 3 dargelegt, keine eindeutige Verbindung besteht.
11. Abschließend kommt die Zentralkommission zu dem Ergebnis, dass die von den niederländischen Behörden ergriffenen Maßnahmen nicht gegen das Abkommen von 1952 und Artikel 4 der Rheinschiffahrtsakte verstoßen.

IV. Wirtschaftsaspekte

PROTOKOLL 9 Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts der Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis von dem in der Anlage beigefügten Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt für die erste Jahreshälfte 2025 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte

Anlage

1. Beförderungsaufkommen auf dem Rhein

Methodische Vorgehensweise

In früheren Berichten wurde unter dem Rheinverkehr der Verkehr zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze verstanden. Dieses auch als traditioneller Rheinverkehr bezeichnete Konzept berücksichtigte nicht den Güterverkehr auf dem niederländischen Rhein.

Dank einer Kooperation mit Rijkswaterstaat ergab sich ab 2023 die Möglichkeit, den Güterverkehr im niederländischen Rhein mit in die Datensammlung einzubeziehen. Hierbei wurde zunächst der geografische Rahmen abgesteckt, das heißt es wurde definiert, welche Wasserstraßen in den Niederlanden zum Rhein gezählt werden sollten.¹ Die Verbindung zwischen dem Rhein und dem Hafen Antwerpen wurde ebenfalls berücksichtigt (Verbindung Rhein-Schelde). Diese trägt vor allem zu den erhöhten Mengen an Erdölprodukten und chemischen Erzeugnissen bei, die auf dem niederländischen Rhein beobachtet werden.

Darüber hinaus wurden 2024 für die Jahre ab 2020 detailliertere Daten der VNF zu den Abschnitten des Oberrheins bezüglich des Verkehrs zwischen französischen Rheinhäfen sowie zwischen schweizerischen und französischen Rheinhäfen berücksichtigt. Letztere machen weniger als 1% des gesamten Transportvolumens auf dem gesamten Rhein aus.

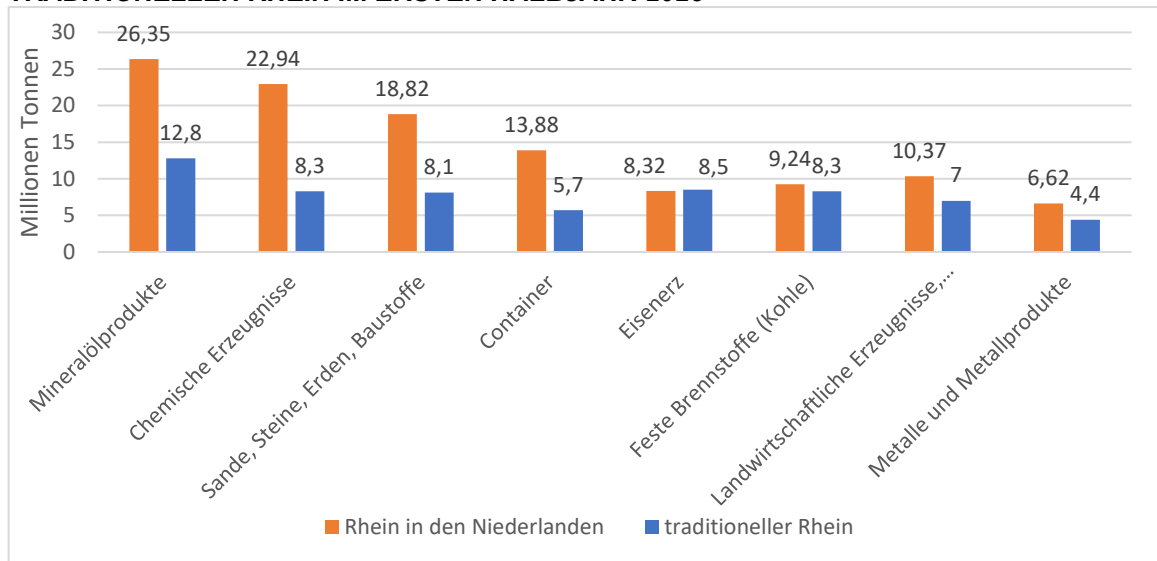
Folgende Grafik zeigt die Menge der im ersten Halbjahr 2025 beförderten Güter für den niederländischen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Rijkswaterstaat) sowie für den traditionellen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Destatis und VNF).

Eine Addition der Mengen der beiden Rheinabschnitte ist nicht möglich, da dies zu Doppelzählungen führen würde. In der Tat wird ein erheblicher Anteil der in den Niederlanden transportierten Güter auch auf dem traditionellen Rhein befördert.

Es ist ersichtlich, dass auf dem niederländischen Rhein deutlich mehr Flüssiggüter befördert werden als auf dem traditionellen Rhein. Auch der Transport von Sanden, Steinen, Erden und Baustoffen sowie Container ist auf dem niederländischen Teil des Rheins deutlich höher als auf dem traditionellen Rhein.

¹ Berücksichtigte Wasserstraßen: Waal, Hollands Diep, Boven-Merwede, Oude Maas, Dordtsche Kil, Beneden-Merwede, Lek, Nieuwe Maas, Noord, Nieuwe Merwede, Nieuwe Waterweg, Amsterdam-Rijnkanaal, Rijn-Schelde-Verbinding, Hartelkanaal, IJssel

ABBILDUNG 1: GESAMTE MENGEN AUF DEM NIEDERLÄNDISCHEN RHEIN UND AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2025



Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Rijkswaterstaat, VNF und Destatis

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der Internationale Währungsfonds prognostiziert für das globale Wachstum für 2025 eine Rate von +3,0% und für 2026 +3,1%. Das liegt etwas unter dem Wert für 2024 und unter den längerfristigen historischen Durchschnittswerten. Für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften wird ein langsames Wachstum (etwa +1,5% bis +1,6%) erwartet, während die Schwellen- und Entwicklungsländer ein stärkeres Wachstum verzeichnen dürften.

Was die einzelnen Industriezweige anbelangt, so erlebte die chemische Industrie der EU-27 ein enttäuschendes erstes Halbjahr: Die Nachfrage war schwach, das Geschäftsklima verschlechterte sich und die Wettbewerbsfähigkeit blieb unter dem Durchschnitt der Zeit vor der Pandemie (2014–2019). Eines der größten Probleme ist, dass die europäischen Gaspreise sehr hoch bleiben und im Zeitraum Januar bis Juli 2025 etwa dreimal so hoch waren wie in den USA, was die Wettbewerbsfähigkeit der chemischen Industrie in Europa beeinträchtigte.

Die Kapazitätsauslastung in der chemischen Industrie der EU-27 lag bei etwa 74,6% und damit deutlich unter dem langfristigen Durchschnitt der EU und dem Durchschnitt der USA. Der Handelsüberschuss für Chemikalien in der EU-27 ging zurück: Von Januar bis Juni 2025 sank der Handelsüberschuss für Chemikalien gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 24,4 Mrd. Euro auf 20,1 Mrd. Euro. Für das Gesamtjahr 2025 wird ein Rückgang der Produktion erwartet, wodurch sich das Wachstum von 2024 umkehren würde.

Die deutsche Rohstahlproduktion sank im ersten Halbjahr 2025 gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 um -11,6% auf etwa 17,1 Millionen Tonnen. Der Rückgang war bei der Oxygenstahlherstellung (diese nutzt Kokssteine und Eisenerz) besonders stark. Die Stahlproduktion in Lichtbogenöfen (sie nutzt Stahlschrott) ging ebenfalls zurück, wenn auch weniger stark (je nach Monat um etwa 3 bis 7%). Die Inlandsnachfrage in den Industriezweigen, die für die Stahlnachfrage wichtig sind (Bauwesen, Automobilindustrie und Maschinenbau) ist schwach; als Belastungsfaktoren werden Standortkostennachteile (Energie, Netz-/Übertragungsgebühren) und Importkonkurrenz genannt.

Hohe Energiekosten wirken sich weiterhin auf die Chemie- und Stahlindustrie aus. Die anhaltende Unsicherheit in der Handelspolitik (Zölle, CO₂-Vorschriften usw.) bremst Investitionen und Nachfrage. Die schwache Entwicklung in der Chemie- und Stahlindustrie spiegelte sich in einem Rückgang des Transports chemischer Erzeugnisse und Eisenerz auf Binnenwasserstraßen wider (siehe Text weiter unten).

Die Zahlen zum maritimen Containertransport deuten darauf hin, dass der Welthandel in der ersten Hälfte des Jahres 2025 widerstandsfähiger war als erwartet, obwohl die Unsicherheit über die Aussichten zunimmt. Auch der RWI/ISL globaler Container Umschlags-Index¹ zeigte, dass der Welthandel in der ersten Hälfte des Jahres 2025 relativ robust war. Dies ist dem Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen zugutegekommen (siehe Text zur Entwicklung des Rheinverkehrs).

Hydrologische Rahmenbedingungen²

Im ersten Halbjahr 2025 sowie in den ersten neun Monaten des Jahres 2025 gab es keinen Tag, an dem der Wasserstand bei Kaub unter dem gleichwertigen Wasserstand (GIW) lag. Dieses Ergebnis verdeckt jedoch zwei Phasen, in denen die Pegelwerte stark rückläufig waren. Diese beiden Phasen waren zum einen der März und April 2025, zum anderen der Juni sowie der Beginn des Juli 2025.

Am 13. April 2025 lag der Tagesmittelwert bei Kaub bei 79 cm, und damit nur knapp oberhalb des dortigen gleichwertigen Wasserstands (der 77 cm beträgt). Die Pegelstände erholten sich im Mai, bevor es im Juni erneut zu fallenden Pegelständen kam. Das Minimum im Juli wurde am 6. Juli 2025 erreicht, mit einem Wert von 96 cm.

Folgende Tabelle enthält die Zahl der Tage, an denen der Pegelwert unter dem jeweiligen gleichwertigen Wasserstand lag, für verschiedene Pegelorte und für den Zeitraum der ersten neun Monate 2024 und 2025. Tendenziell zeigt sich hier, dass Niedrigwassertage in 2025 zwar nicht bei Kaub, allerdings an anderen Pegelorten am traditionellen Rhein auftraten. Dies betraf vor allem Pegelorte am Oberrhein (Basel, Maxau) und Mittelrhein (Oestrich). Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die Zahl der Tage mit einer Unterschreitung des GIW im gesamten Jahr 2024 für alle hier betrachteten Pegelorte jeweils 0 war. Daher lässt sich feststellen, dass die Wasserstandsbedingungen in der ersten Jahreshälfte 2025 ungünstiger waren als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Ein Vergleich der monatlichen Beförderungsmengen zwischen 2024 und 2025 zeigt jedoch einen sehr geringen negativen Effekt der Wasserstandsbedingungen im April 2025 auf die Beförderungsnachfrage.

TABELLE 1: ANZAHL TAGE AN DENEN DER WASSERSTAND KLEINER ALS DER GLEICHWERTIGE WASSERSTAND (GLW) WAR, ZEITRAUM: Q1-Q3 2024 UND Q1-Q3 2025

Pegelort	Anzahl Tage Pegelwert < GLW in Q1-Q3 2024	Anzahl Tage Pegelwert < GLW in Q1-Q3 2025
Basel	0	12
Maxau	0	10
Oestrich	0	7
Kaub	0	0
Köln	0	0
Duisburg-Ruhrort	0	0
Emmerich	0	3

Quelle: Analyse ZKR nach Daten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG).

¹ <https://www.isl.org/en/services/rwiisl-container-throughput-index>

² Quelle: Pegeldaten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), bereitgestellt durch die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG).

Die Entwicklung des Rheinverkehrs in der ersten Jahreshälfte 2025

Die Entwicklung des Rheinverkehrs in der ersten Jahreshälfte 2025 spiegelte zum einen gesamtwirtschaftliche, zum anderen auch sektoriell-strukturelle Entwicklungen wider. So kam es beim Containerverkehr zu einem leichten Anstieg um +1,0%. Daraus ist jedoch noch nicht auf eine Trendumkehr für den seit mehreren Jahren rückläufigen Containertransport zu schließen. Vielmehr hat sich der Containerverkehr lediglich etwas stabilisiert.

Die Beförderung von trockenem Massengut zeigte erneut eine negative Entwicklung, was vor allem auf zwei Marktsegmente (Sande, Steine, Erden und Baustoffe sowie Eisenerz) zurückzuführen war. Der Transport von festen Brennstoffen bildete das einzige Marktsegment des Trockengütertransports, das – entgegen dem Trend der letzten Jahre - eine positive Entwicklung zeigte. Die Gründe für den Anstieg des Kohletransports waren zum einen die Wiederauffüllung der Lagerbestände, zum anderen der niedrige Kohlepreis und schließlich drittens das Ausbleiben von Sonne und Wind, was zu einem Rückgang der alternativen Energieerzeugung führte und mehr Kohleinsatz erforderlich machte.

Der Verlauf der Beförderungsnachfrage bei trockenem Massengut zeigt seit dem Jahr 2022 einen negativen Trend. Hierbei dürfte die Niedrigwasserperiode in 2022 eine von mehreren Rollen spielen. Ein weiterer Grund besteht in der rückläufigen makroökonomischen und industriellen Entwicklung in dieser Zeitperiode (siehe ‚Wirtschaftliche Rahmenbedingungen‘).

TABELLE 2: GÜTERMENGE AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2022, 2023, 2024 UND 2025 NACH LADUNGSART

	Erstes Halbjahr (Mio. t)				2025/2024 in %
	2022	2023	2024	2025	
Gesamtverkehr	155,74	145,69	143,58	135,03	-6,0
Trockenes Massengut	74,61	69,15	64,00	58,65	-8,4
Flüssiges Massengut	54,49	52,77	55,65	50,94	-8,5
Containerladung*	17,57	14,77	14,60	14,74	+1,0

Quellen: Destatis, VNF, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

* Eigengewicht der Containerbehälter ist miteinbezogen

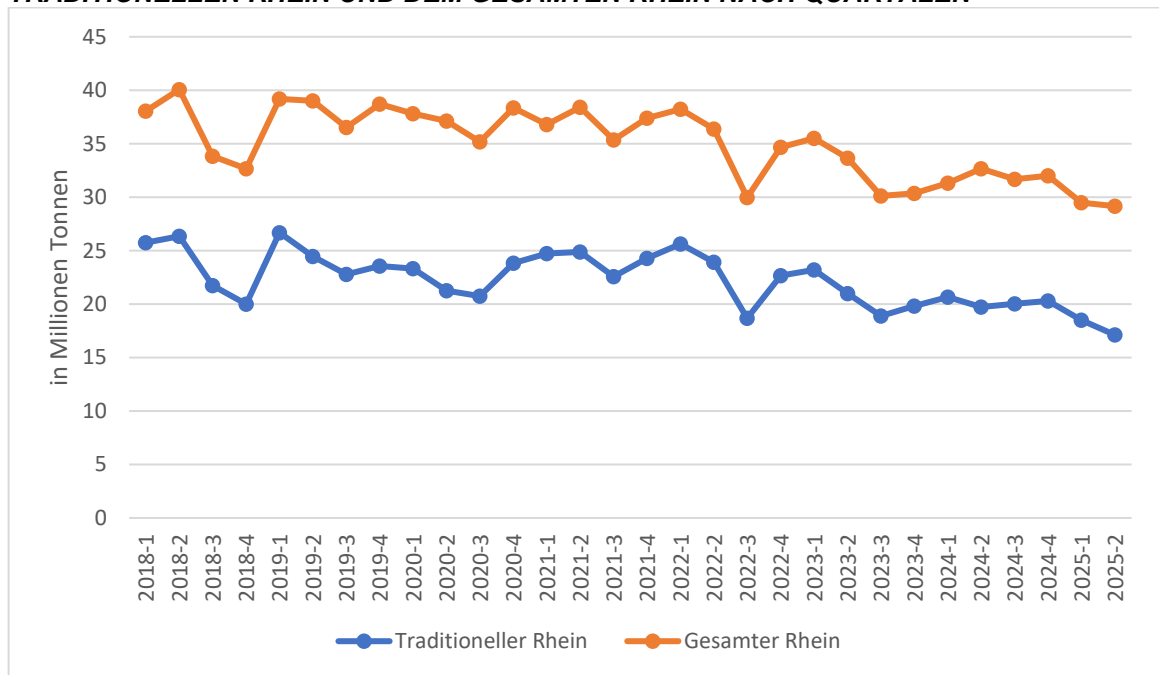
TABELLE 3: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2022, 2023, 2024 UND 2025 NACH WESENTLICHEN GÜTERSEGMENTEN*

	HJ1 2022 in Mio. t	HJ1 2023 in Mio. t	HJ1 2024 in Mio.t	HJ1 2025 in Mio.t	Veränderung 2025/2024 in %
Mineralölprodukte	30,7	31,7	32,8	30,8	-6,2
Chemische Erzeugnisse	26,1	22,8	24,7	22,6	-8,4
Sande, Steine, Erden, Baustoffe	26,4	25,7	23,5	21,4	-8,5
Container	17,5	14,8	14,6	14,7	+0,9
Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	15,2	13,6	14,0	13,2	-5,5
Eisenerz	11,1	11,3	11,5	8,9	-22,8
Feste Brennstoffe (Kohle)	14,4	11,8	8,6	9,5	+10,9
Metalle und Metallprodukte	8,3	7,5	7,5	7,5	+0,1

Quellen: Destatis, VNF, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

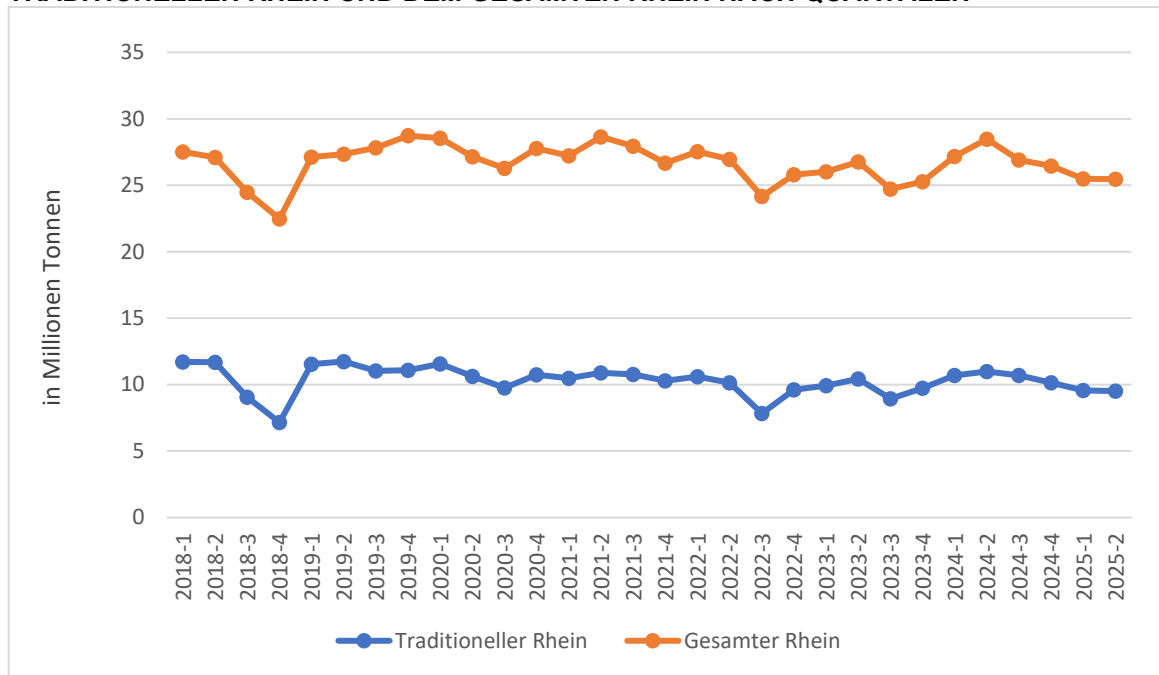
* Die Summe dieser ausgewählten Gütersegmente ergibt nicht den Gesamtverkehr.

ABBILDUNG 2: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI TROCKENEM MASSENGUT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



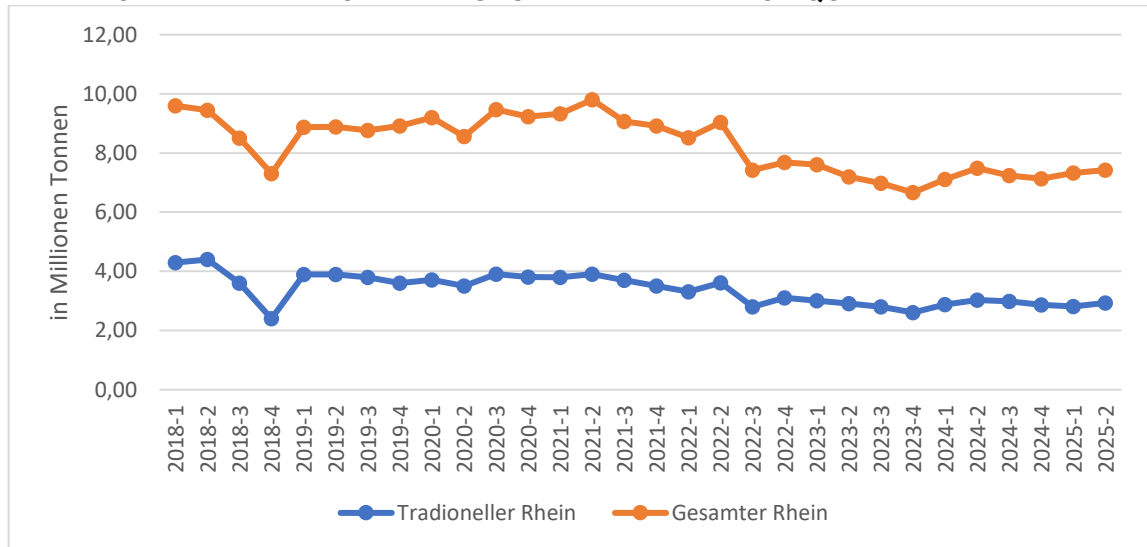
Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis, VNF (ab 2020) und Rijkswaterstaat

ABBILDUNG 3: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis, VNF (ab 2020) und Rijkswaterstaat

ABBILDUNG 4: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERLADUNG AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN UND DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN



Quellen: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis, VNF (ab 2020) und Rijkswaterstaat

2. Beförderungsaufkommen in Rheinstatten

Folgende Tabellen 3 bis 6 zeigen die Beförderungsmengen in den ersten Halbjahren 2022 bis 2025 in den ZKR-Mitgliedsländern sowie die Änderungsrate 2025/2024. Die Zahlen zeigen für die erste Jahreshälfte 2025 einen Rückgang des gesamten Transportvolumens für alle Rheinstatten. Ferner hat sich sowohl der Transport von trockenem als auch der Transport von flüssigem Massengut vermindert. Hingegen ist der Containertransport in allen Rheinstatten gestiegen. Die Zahlen für Belgien für das erste Halbjahr 2025 waren bei Abfassung des Berichtes noch nicht verfügbar.

TABELLE 4: GÜTERMENGE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN IM ERSTEN HALBJAHR 2022, 2023, 2024 UND 2025 *

	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2025 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2025/erstes Halbjahr 2024 in %
Niederlande	180,9	169,6	166,7	161,9	-2,9
Deutschland	97,8	90,4	87,1	85,3	-2,1
Belgien	84,7	83,4	81,7	79,5	-2,7
Frankreich	25,5	22,3	22,7	20,3	-10,6
Schweiz	2,3	2,8	2,7	2,3	-14,2

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [iww_go_qnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen.

* Die Änderungsraten basieren auf den exakten Ziffern mit mehreren Nachkommastellen.

TABELLE 5: BEFÖRDERUNG BEI TROCKENEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2025 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2025/erstes Halbjahr 2024 in %
Niederlande	95,9	88,5	84,6	81,3	-3,9
Deutschland	56,7	51,6	47,1	45,4	-3,6
Belgien	41,7	42,0	40,2	40,4	+0,4
Frankreich	20,4	17,8	17,9	15,7	-12,1
Schweiz	1,3	1,2	1,1	1,2	+1,2

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [iww_go_qnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen und Stat.Bel.

TABELLE 6: BEFÖRDERUNG BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT

	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2025 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2025/erstes Halbjahr 2024 in %
Niederlande	60,7	60,6	61,7	59,4	-3,8
Deutschland	24,1	24,2	25,1	24,6	-2,1
Belgien	31,7	31,9	33,2	31,3	-5,7
Frankreich	3,1	2,8	3,1	2,9	-9,3
Schweiz	0,8	1,5	1,5	1,1	-25,8

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [iww_go_qnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen und Stat.Bel.

TABELLE 7: BEFÖRDERUNG BEI GÜTERN IN CONTAINERN

	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2024 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2025 in Mio. t	Änderungsrate erstes Halbjahr 2025/erstes Halbjahr 2024 in %
Niederlande	24,3	20,4	20,4	21,2	+4,0
Deutschland	9,6	8,5	8,3	8,5	+2,0
Belgien	10,3	8,6	8,0	7,3	-7,7
Frankreich	2,0	1,7	1,7	1,8	+2,6
Schweiz *	0,76	0,63	0,53	0,63	+17,3

Quellen: Centraal Bureau voor de Statistiek, Destatis, Eurostat [iww_go_qcnave], Voies Navigables de France, Schweizerische Rheinhäfen.

* Die Werte für die Schweiz beruhen auf einer Berechnung, bei der die TEU-Menge im ersten Halbjahr an umgeschlagenen Containern in den Schweizerischen Rheinhäfen mit einem Faktor von 10,66 Tonnen/TEU multipliziert wurde. Der Faktor stellt die mittlere Gütermenge je Container dar, die sich aus den Rheincontainerstatistiken ergibt.

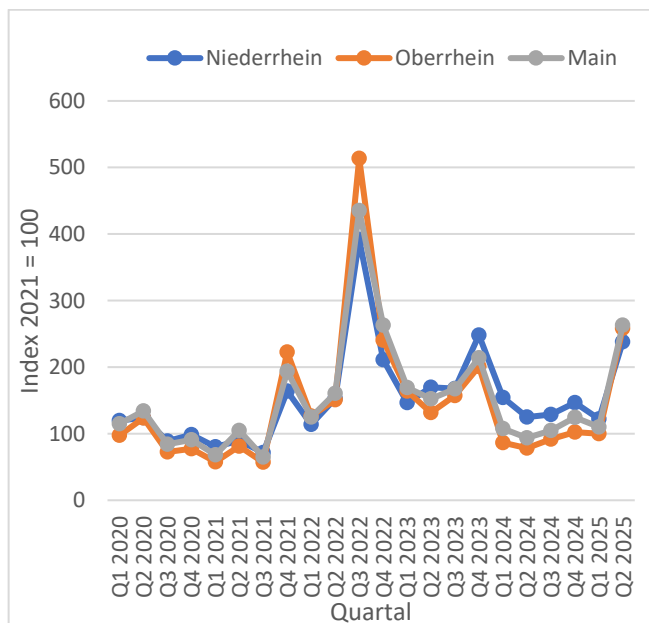
3. Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Frachtratenindex des niederländischen Marktforschungsbüros Insights Global

Dieser Frachtratenindex basiert auf Befragungen von Schifffahrtsunternehmen die im Transport von Flüssiggütern zwischen dem ARA-Gebiet und dem Rheingebiet (Hinterland in Deutschland, Frankreich und der Schweiz) tätig sind. Der Index basiert auf Frachtraten des Spotmarktes.

Im Transport von Flüssiggütern zwischen der ARA-Region und dem Hinterland (Rheingebiet) kam es in der ersten Jahreshälfte 2025 zu einem Anstieg der Frachtraten.

ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR DEN TRANSPORT VON GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN (INDEX 2021 = 100)



Der ausschließlich auf Spotmarktdaten basierende Index erlebte zwischen Mitte 2022 und Mitte 2023 eine Phase hoher Volatilität, die typisch für den Spotmarkt ist. Ein wesentlicher Grund für die Volatilität waren Schwankungen bei den Wasserständen. Wie weiter oben dargelegt, sanken die Pegelwerte im 2. Quartal 2025 deutlich.

In der ersten Jahreshälfte 2025 gab es deshalb bei den Frachtraten einen deutlichen Anstieg.

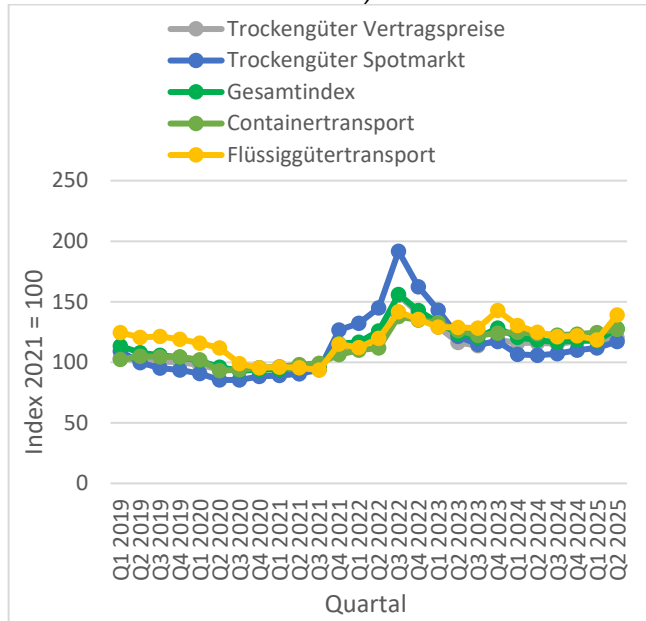
Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von Insights Global

Insights Global sammelt Frachtratendaten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit flüssigem Massengut. Die ZKR rechnet diese Werte in einen Index mit Basisjahr 2021 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

Frachtratenindex des niederländischen Statistikamt CBS

Das niederländische Statistikamt (CBS) erhebt Frachtratendaten von einer Reihe niederländischer Binnenschiffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal pro Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge. Die Ergebnisse stimmen, was den grundsätzlichen Trendverlauf angeht, mit dem *Insights Global-Index* überein.

ABBILDUNG 6: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT (INDEX 2021 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek, Tabelle 85817NED (Binnenvaartdiensten; prijsindex)

Innerhalb des CBS-Index kam es in der ersten Jahreshälfte 2025 zu einem Anstieg bei den Frachtraten für Flüssiggüter. Dieser Anstieg findet sich auch beim Insight Global Index für das Flüssiggut Gasöl (siehe Abbildung 5).

Ab Mitte 2024 kam es bei den Spotmarktpreisen für Trockenladung zu einem relativ gleichmäßigen Anstieg, der sich auch in der ersten Jahreshälfte 2025 fortsetzte. Der Index für Containertransporte (+1,9%), der Index für Vertragspreise im Trockenladungssektor (+2,6%) sowie der Gesamtindex (+3,7%) zeigten ebenfalls leichte Anstiege im Halbjahresvergleich 2025/2024.

4. Kostenentwicklung

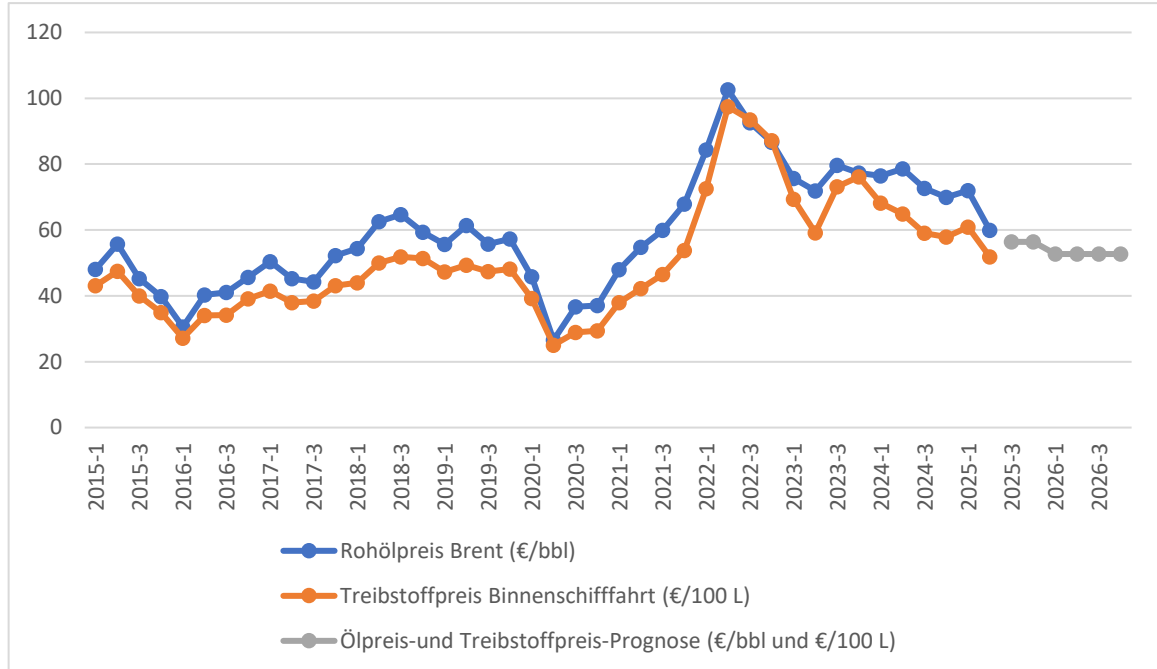
Die Preise für Rohöl, Diesel, Gasöl, Strom und Erdgas erreichten im ersten Halbjahr 2022 den höchsten Stand seit Januar 2006. Ausgehend von diesem hohen Niveau sind die Ölpreise und die Treibstoffpreise im Laufe der Jahre 2022, 2023 und 2024 merklich gesunken. Ursächlich hierfür war vor allem die schwache Wirtschaftskonjunktur. In der ersten Jahreshälfte 2025 setzte sich der Abwärtstrend beim Ölpreis und den Treibstoffpreisen fort. Für die Unternehmen der Binnenschiffahrt bedeutet dies einen Rückgang der Kosten für Treibstoffe. Gleichzeitig verbessern sich durch die gesunkenen Produktpreise die Marktbedingungen für den Transport von Mineralölprodukten.

Ein Vergleich der Treibstoffkosten in der Binnenschiffahrt (Gasölpreise) mit den Ölpreisen zeigt einen sehr engen Zusammenhang, welcher als Grundlage für eine Prognose der Treibstoffpreise (unter Verwendung von Ölpreisprognosen) dient.¹

¹ Hierbei ist zu beachten, dass die Ölpreisdaten ursprünglich in US-\$ angegeben sind (Quelle: US Energy Information Administration und <https://www.eia.gov>) und mit historischen €/ \$ Wechselkursen in Euro umgerechnet wurden, um sie mit den in Euro gemessenen Treibstoffpreisen in der europäischen Binnenschiffahrt vergleichbar zu machen.

Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt stammen vom Marktforschungsunternehmen *Insights Global* in den Niederlanden. Die Ölpreisdaten sind der Datenbank der *US Energy Information Administration* entnommen. Die ursprünglich in US-\$ angegebene Daten wurden mittels historischer €/ \$ Wechselkurse (Quelle: *Federal Reserve Economic Data*) in Euro umgerechnet, um sie mit den in Euro gemessenen Treibstoffpreisen vergleichbar zu machen.

ABBILDUNG 7: TREIBSTOFFPREISE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT, ROHÖLPREIS UND AUSBLICK AUF BEIDE GRÖSSEN *



Quellen: *Insights Global* (Treibstoffpreis), *US Energy Information Administration* (historischer Ölpreis), *Federal Reserve Economic Data* (historischer Wechselkurs US-Dollar/Euro), *IMF* (Ölpreis-Prognose)

* 1 Barrel (bbl) = 159 Liter

Der Ausblick auf die Treibstoffpreise in der zweiten Jahreshälfte 2025 und in 2026 basiert auf der Ölpreis-Prognose (Quelle: *Internationaler Währungsfonds, IMF*) in Verbindung mit Annahmen zum Wechselkurs zwischen Euro und US-Dollar. Hierbei wird für den Wechselkurs ein Wert von 1,20 US-Dollar je Euro angenommen. Dieser Wert entspricht dem Wechselkurs, der Ende September 2025 vorherrschend war.

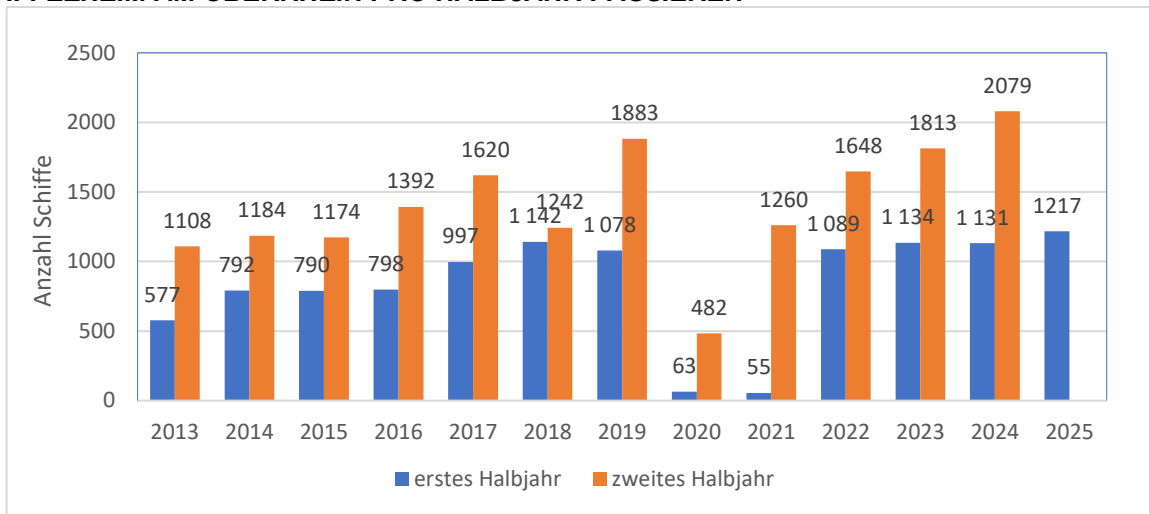
Der Ölpreisausblick des IMF deutet auf einen weiteren Rückgang des Ölpreises und damit des Treibstoffpreises in 2025 und 2026 im Vergleich zu 2024 hin.

Auf der Grundlage dieser Annahmen und Prognosen wird nachzeitigem Kenntnisstand erwartet, dass die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte 2025 und in 2026 bei durchschnittlich 54 €/100 Liter liegen dürften.

5. Passagierschifffahrt

Für die Entwicklung der Passagierschifffahrt werden Zahlen zum Verkehr von Kabinenschiffen an der Schleuse Iffezheim am Oberrhein betrachtet. Die Daten für die Jahre 2022-2025 weisen auf eine deutliche Erholung der Passagierschifffahrt von der Covid-Krise hin. So wurde im Gesamtjahr 2024 der bisherige Höchststand, der im Jahr 2019 vorherrschte, sogar übertroffen.

ABBILDUNG 8: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRRHEIN PRO HALBJAHR PASSIEREN



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Das erste Halbjahr 2025 bestätigte den positiven Trend. So wurden in diesem Zeitraum 1.217 Passagen von Flusskreuzfahrtschiffe an der Schleuse Iffezheim gezählt. Diese Anzahl liegt um +7,6% über dem Wert des ersten Halbjahres 2024 (1.131 Schiffe). Gleichzeitig lag das Ergebnis des ersten Halbjahres 2025 um +12,9% über dem Ergebnis des ersten Halbjahres 2019, dem letzten Halbjahr vor der Pandemie.

TABELLE 8: VERKEHR VON FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFEN AUF DEM RHEIN PRO HALBJAHR

Erstes Halbjahr	Anzahl Schiffe
2019	1.078
2020	63
2021	55
2022	1.089
2023	1.134
2024	1.131
2025	1.217

Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

Ein außerordentlich starkes Wachstum der Flusskreuzschifffahrt ist auch für die Donau, den Fluss mit der in Europa höchsten Aktivität der Flusskreuzschifffahrt, zu vermelden. So lag die Zahl der Passagen von Schiffen an der deutsch-österreichischen Grenze in der ersten Jahreshälfte 2025 bei 1.736, was einen Anstieg um +52,4% gegenüber der ersten Jahreshälfte 2024 (1.139) bedeutete.

6. Zusammenfassung und Ausblick

Die für das Jahr 2024 hervorgehobenen Haupttrends (schwächere Nachfrage, hohe Energiekosten und Unsicherheit in der Handelspolitik) sind nach wie vor vorhanden. In einigen Bereichen haben sie sich sogar noch verstärkt. Die chemische Industrie in der EU und die deutsche Stahlindustrie haben sich schlechter entwickelt als erwartet, wobei insbesondere die deutsche Stahlproduktion einen deutlichen Rückgang verzeichnete. Dies hatte Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2025, vor allem für Eisenerz.

Die Zahlen zum Containertransport deuten darauf hin, dass der Welthandel in der ersten Hälfte des Jahres 2025 widerstandsfähiger war als erwartet, obwohl die Unsicherheit über die Aussichten zunimmt. Auch die Stabilisierung des Containerverkehrs wird in den Zahlen zum Containerverkehr auf Binnenwasserstraßen widergespiegelt (+1,0%). Die kurzfristige Prognose ist vorsichtig. Zu den Risiken zählen die US-Handelspolitik (Einfuhrzölle), geopolitische Spannungen und Handelsverzerrungen.

Für die Stahlindustrie zeichnet sich kurzfristig noch keine Stabilisierung ab: Die Monatsdaten (Juni, Juli 2025) zeigen einen anhaltenden Rückgang der Stahlproduktion im Vergleich zum Vorjahr. Hohe Energiekosten, protektionistische Tendenzen beim weltweiten Handel, sowie regulatorische Maßnahmen belasten die Stahlindustrie und beeinträchtigen ihre Wettbewerbsfähigkeit. Es bestehen Risiken eines weiteren Rückgangs, wenn sich die deutsche Binnennachfrage in Schlüsselbranchen nicht verbessert.

Für die chemische Industrie und die Petrochemie bestehen Risiken durch globale Handelsverzerrungen, US-Zölle usw., insbesondere für Petrochemie- und Grundstoffchemiehersteller. Auch hier bleiben die Energiekosten eine Herausforderung für die Wettbewerbsfähigkeit (Gas, Strom).

Insgesamt ergibt sich auf Grund von geopolitischen Spannungen und handelspolitische Verzerrungen kein allzu positiver Ausblick auf die zweite Jahreshälfte 2025 und auf 2026.

In der ersten Jahreshälfte 2025 setzte sich der Abwärtstrend beim Ölpreis und bei den Treibstoffpreisen fort. Für die Unternehmen der Binnenschifffahrt bedeutete dies einen Rückgang der Kosten für Treibstoffe. Gleichzeitig verbesserten sich durch die gesunkenen Produktpreise die Marktbedingungen für den Transport von Mineralölprodukten, obwohl dies noch nicht in den Zahlen zum Transport von Mineralölprodukten sichtbar war. Der Rückgang des Ölpreises und der Treibstoffkosten dürfte sich in gemäßigter Form kurzfristig (zweite Hälfte 2025 und 2026) fortsetzen.

Die Frachtraten in der Rheinschifffahrt sind im zweiten Quartal 2025 deutlich gestiegen. Bei dieser Entwicklung handelte es sich jedoch um einen kurzfristigen Effekt, der mit einer Tendenz zu Niedrigwasser im zweiten Quartal 2025 zusammenhing. Für die zweite Jahreshälfte 2025 wird von einem Rückgang der Frachtraten ausgegangen, auf Grund einer schwachen Beförderungsnachfrage und einer Normalisierung der Pegelstände.

Die Passagierschifffahrt – und hier insbesondere die Flusskreuzfahrt – hat sich gemäß Zahlen für die Schleuse Iffezheim in den Jahren 2022, 2023, 2024 und 2025 wieder deutlich erholt. Die Werte bei den Durchfahrten von Flusskreuzfahrtschiffen lagen in diesen Zeiträumen leicht über dem hohen Niveau des Jahres 2019. Für die Flusskreuzfahrt ist auch für die zweite Jahreshälfte 2025 sowie für 2026 von Wachstum auszugehen.

V. Schifferpatente und Besatzungen

PROTOKOLL 10 Schifferpatente und Besatzungen Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung: Änderung des § 1.02 Nummer 40

Beschluss

Die Zentralkommission,

zur Gewährleistung der Einheit des Rheinregimes,

mit dem Ziel, unnötige Hürden abzubauen, den Zugang für Besatzungsmitglieder zur Rheinschiffahrt zu erleichtern, ihren flexibleren Einsatz zu ermöglichen und damit dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken,

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

beschließt die Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Diese Änderung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 10

Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung

§ 1.02 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 40 wird durch die folgende Nummer 40 ersetzt:

- „40. „Unionsbefähigungszeugnis“ ein von einer hierfür benannten Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder von einem Drittstaat, dessen Zeugnisse von der Europäischen Kommission als gültig anerkannt wurden, ausgestelltes Zeugnis, das bescheinigt, dass eine Person die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2017/2397¹ erfüllt;“.

¹ Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates (ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 53)

VI. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrtsweginformationssysteme am Rhein

PROTOKOLL 11

Definitive Änderungen der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Änderung des § 2.04 betreffend Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger und der §§ 3.08 Nummer 5 und 3.10 Nummer 1 RheinSchPV betreffend Seitenlichter

1. Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend, verbotend, sanktionierend usw. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. In diesem Sinne setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen voraus, die in ihren drei Sprachfassungen (Deutsch, Französisch und Niederländisch) verwendet wurden. Darüber hinaus sollen auch die Bezugnahmen und Verweise in Einklang gebracht werden. Dies ist ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften.
2. Kapitel 2 der RheinSchPV enthält Vorschriften über die Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger der Fahrzeuge sowie die Schiffseichung. Kapitel 3 der RheinSchPV enthält die Vorschriften für die Bezeichnung der Fahrzeuge und insbesondere für Lichter.
3. Dieser Änderungsvorschlag zielt auf die Änderung von § 2.04 RheinSchPV ab, der veraltete Verweise auf den Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) enthält. Die Bestimmungen des § 2.04 RheinSchPV sollen daher mit den technischen Anforderungen an Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger des ES-TRIN in Einklang gebracht werden.
4. Dieser Änderungsvorschlag zielt zudem auf die Anpassung der §§ 3.08 Nummer 5 und 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i RheinSchPV ab. Gemäß Beschluss 2024-I-11 sind die Seitenlichter bei bestimmten Fahrzeugen systematisch auf dem Hinterschiff anzubringen, doch müssen auch die Besonderheiten von Schlepp- und Schubbooten berücksichtigt werden. Zusätzlich sollen die drei Sprachfassungen von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i RheinSchPV vereinheitlicht werden.
5. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die in der Anlage vorgeschlagenen Änderungen sollen auf mehrere Bedürfnisse eingehen.

Mit der ersten Änderung sollen in § 2.04 RheinSchPV die erforderlichen verordnungsrechtlichen Anpassungen vorgenommen werden, um die veralteten Verweise auf den ES-TRIN zu aktualisieren.

Die zweite Änderung dient dazu, die erforderlichen verordnungsrechtlichen Anpassungen in Bezug auf die Bestimmungen zur Bezeichnung der Fahrzeuge mit Maschinenantrieb und Schubverbände in Fahrt vorzunehmen.

Ziel dieser zweiten Änderung ist es, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen. Mit den durch Beschluss 2024-I-11 angenommenen Änderungen wurde ein zeitgemäßer und sicherer Rechtsrahmen geschaffen, der vorschreibt, dass die Seitenlichter bei bestimmten Fahrzeugen systematisch auf dem Hinterschiff angebracht werden müssen, damit die Gesamtlänge des Fahrzeugs bei Nacht gut erkennbar ist.

Diese konsequente Lösung trägt zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei, indem es erleichtert wird, den Schubverband, d. h. seine Gesamtlänge, durch die Anbringung der Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Verbandes gut zu erkennen. Dies macht einige Manöver, wie z. B. Hafenein- und -ausfahrten oder das Begegnen in Fahrwasserengen, sicherer.

Diese neue Vorschrift, dass die Seitenlichter auf dem Hinterschiff des Fahrzeugs gesetzt werden müssen, kann jedoch bei einigen Fahrzeugarten zu Schwierigkeiten führen und ist bei anderen Fahrzeugen, die anderweitig ausreichend beleuchtet sind, möglicherweise nicht gerechtfertigt. Daher sind Ausnahmen von dieser Vorschrift vorgesehen. Diese Ausnahmen sollten durch Bestimmungen ergänzt werden, die ausdrücklich die Besonderheiten von Schlepp- und Schubbooten berücksichtigen. Auf dem Rhein fahren zahlreiche Schlepp- und Schubboote mit einer Länge von weniger als 35 m, die technische Schwierigkeiten haben, die neue Vorschrift zu erfüllen. Konkret ist ein Schub- oder Schleppboot ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das einzeln fährt und nicht Teil eines Verbands im Sinne von § 1.01 Buchstabe c RheinSchPV ist. Aufgrund ihrer begrenzten Länge erscheint es angebracht und sinnvoll, eine Ausnahme für diese Art von Fahrzeug mit Maschinenantrieb zu schaffen. Ihre im Vergleich zu anderen einzeln fahrenden Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geringere Länge macht die Pflicht zur Anbringung von Seitenlichtern auf dem Hinterschiff zur Erkennung ihrer Gesamtlänge bei Nacht weniger notwendig.

Das Ziel der dritten Änderung besteht darin, die Kohärenz der RheinSchPV zu gewährleisten, was eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der in den drei Sprachfassungen der RheinSchPV verwendeten Ausdrücke, voraussetzt. Während Bild Nr. 11 in Anlage 3 der RheinSchPV korrekt ist, ist der Wortlaut von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i RheinSchPV nicht kohärent, weshalb es notwendig ist, die drei Sprachfassungen anzugleichen. Bei Verbänden mit Leuchtern sollte klargestellt werden, dass die drei Topplichter immer auf der Backbordseite gesetzt werden müssen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es wäre zwar möglich, auf diese Änderungen zu verzichten, doch würde dies Kosten ohne nennenswerten Gewinn für die Sicherheit der Rheinschifffahrt verursachen.

Dies hieße zudem, dass veraltete oder unvollständige Bestimmungen in der Verordnung beibehalten würden, so insbesondere die derzeitigen Bestimmungen in den §§ 2.04 und 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i RheinSchPV, was ein rechtliches Risiko darstellen und die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen würde.

Folgen dieser Änderungen

Die erste der in der Anlage aufgeführten Änderungen betrifft § 2.04 RheinSchPV. Infolge der Umstrukturierung der Vorschriften des ES-TRIN im Jahr 2021 sind die Verweise in § 2.04 RheinSchPV veraltet. § 2.04 sollte daher wie folgt angepasst werden:

- Nummer 1 verweist nun auf Artikel 4.03 ES-TRIN, in dem die Grundsätze für die Anbringung der Einsenkungsmarken geregelt sind.
- Nummer 2 verweist nun auf Artikel 4.04 ES-TRIN, in dem die Grundsätze für die Anbringung der Tiefgangsanzeiger geregelt sind.
- Der Verweis auf Artikel 22.09 ES-TRIN ist überflüssig, da dieser wiederum auf die Artikel 4.03 und 4.04 ES-TRIN verweist. Ebenso verweist der derzeitige § 2.04 RheinSchPV auf die Artikel 4.05 und 4.06 ES-TRIN. Ersterer betrifft seit der Ausgabe 2021/1 des ES-TRIN jedoch nicht mehr Fahrzeuge, die auf dem Rhein fahren, und Artikel 4.06 ES-TRIN ist entfallen.

Mit der zweiten der in der Anlage aufgeführten Änderungen sollen die Bestimmungen zur Bezeichnung der Fahrzeuge mit Maschinenantrieb geändert werden.

Die Änderung zielt darauf ab, den mit Beschluss 2024-I-11 angenommenen § 3.08 Nummer 5 RheinSchPV um einen Buchstaben e betreffend Schlepp- und Schubboote, deren Länge 35 m nicht überschreitet, zu ergänzen. Auf diese Weise würden Schlepp- und Schubboote, deren Länge 35 m nicht überschreitet, von der Anwendung von Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii, d. h. der Anbringung der Seitenlichter auf dem Hinterschiff, befreit. Buchstabe e stellt eine sinnvolle Ergänzung zu Ziffer 5 des § 3.08 dar, die technische Schwierigkeiten beim Anbringen der Lichter berücksichtigt. Es ist zu beachten, dass der Beschluss 2024-I-11 am 1. Dezember 2026 in Kraft tritt. Daher ist ein gleichzeitiges Inkrafttreten von § 3.08 Nummer 5 Buchstabe e am 1. Dezember 2026 vorgesehen.

Die dritte der in der Anlage aufgeführten Änderungen betrifft die Bestimmungen zur Bezeichnung der Schubverbände in Fahrt. So wird § 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i RheinSchPV geändert. Der Wortlaut von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i wird in den drei Sprachfassungen der RheinSchPV vereinheitlicht und mit Bild Nr. 11 in Anlage 3 der RheinSchPV in Einklang gebracht.

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten.

Die Änderungen treten analog zu Beschluss 2024-I-11 am 1. Dezember 2026 in Kraft.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings könnte dadurch nicht weiter zur Sicherheit der Rheinschifffahrt beigetragen werden und es würden die verschiedenen oben dargestellten Ziele nicht erreicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf Beschluss 2024-I-11 zur Änderung von § 3.08 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 5 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung betreffend die Position der Seitenlichter einzeln fahrender Fahrzeuge mit Maschinenantrieb,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss wiedergegebenen Änderungen der §§ 2.04, 3.08 Nummer 5 und 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).

Die Änderungen in der Anlage treten am 1. Dezember 2026 in Kraft.

Anlage

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. § 2.04 wird durch den folgenden § 2.04 ersetzt:

„§ 2.04

Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger

1. An allen Fahrzeugen – mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge – müssen Marken angebracht sein, welche die Ebene der größten Einsenkung anzeigen. Bei Seeschiffen ersetzt die „Frischwassermarke im Sommer“ die Einsenkungsmarken. Die Einzelheiten über die Festsetzung der größten Einsenkung und die Grundsätze für die Anbringung der Einsenkungsmarken sind in Artikel 4.03 ES-TRIN geregelt.
 2. An allen Fahrzeugen, deren Tiefgang 1 m erreichen kann – mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge – müssen Tiefgangsanzeiger angebracht sein. Die Grundsätze für ihre Anbringung sind in Artikel 4.04 ES-TRIN geregelt.“
2. *In § 3.08 Nummer 5, in der Fassung des Beschlusses 2024-I-11, wird nach Buchstabe d der folgende Buchstabe e eingefügt:*
- „e) Schlepp- und Schubboote, deren Länge 35 m nicht überschreitet.“
3. *In § 3.10 Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i wird Satz 1 durch den folgenden Satz ersetzt:*
- „i. drei Topplichter auf dem Vorschiff des vordersten Fahrzeugs oder, bilden mehrere Fahrzeuge eine gemeinsame Verbandsspitze, drei Topplichter an der Spitze des Fahrzeugs an der Backbordseite.“

PROTOKOLL 12

Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschifffahrt (Methanol und Akkumulatoren) durch eine Anordnung vorübergehender Art (Inhaltsverzeichnis, § 8.14) und durch definitive Änderungen (§§ 1.01 Buchstabe al, 3.33 Nummer 4, 6.28 Nummer 11, 7.07 Nummer 2, 7.08 Nummer 3 Buchstabe c und Anlage 3)

1. Im Rahmen ihrer Bemühungen zur Verringerung der Emissionen und zur Förderung von Innovationen hat die ZKR ihre Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) überarbeitet. Ziel ist es, einen zeitgemäßen und sicheren Rechtsrahmen für die Nutzung alternativer Energiequellen – Methanol und Akkumulatoren – auf dem Rhein zu schaffen. Zu diesem Zweck wurde auf der Plenartagung im Juni 2025 der Beschluss 2025-I-8 verabschiedet. Die Grundlage dieser Änderungen der RheinSchPV bilden die Erfahrungen, die auf dem Rhein mit den von der ZKR für innovative Pilotprojekte gewährten Abweichungen gesammelt wurden. Die Änderungen betreffen insbesondere
 - die Kennzeichnung der Fahrzeuge,
 - das Bunkern oder den Austausch von Wechseltanks,
 - das Durchfahren der Schleusen,
 - das Stillliegen,
 - die Wache und Aufsicht sowie
 - die Sicherheit der Fahrzeuge (Anwesenheit einer Person mit entsprechenden Befähigungen an Bord).
2. Der vorliegende Änderungsvorschlag zielt auf notwendige Präzisierungen der bereits mit Beschluss 2025-I-8 angenommenen Änderungen ab, um die Rechtssicherheit und die Verständlichkeit der Rheinvorschriften zu verbessern.
3. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen zielen darauf ab, die mit Beschluss 2025-I-8 angenommenen Änderungen zu präzisieren.

Die Bedürfnisse, welche die Änderungen der RheinSchPV begründen, werden im Folgenden näher erläutert.

§ 1.01

Die Definition des Begriffs „alternative Energiequelle“ in § 1.01 Buchstabe aj Ziffer iii RheinSchPV enthält einen Schwellenwert für Akkumulatoren. Demnach haben diese eine „Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh“.

Derselbe Schwellenwert findet sich auch in der Definition des Begriffs „Akkumulator“ in § 1.01 Buchstabe al. Jedoch hat ein Akkumulator nicht unbedingt eine Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh. Andererseits gelten die Vorschriften für alternative Energiequellen nur für Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh. Da die Begriffsbestimmung in § 1.01 Buchstabe aj eindeutig ist, was den Anwendungsbereich betrifft, brauchen die anderen Paragraphen der RheinSchPV diese Definition nicht *vollständig* zu übernehmen. Um jegliche Zweideutigkeit zu vermeiden, sollte daher die Formulierung „mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh“ in der Definition des Begriffs „Akkumulator“ gestrichen werden, in der Definition des Begriffs „alternative Energiequelle“, die den Anwendungsbereich festlegt, jedoch beibehalten werden.

§§ 3.33 und 7.07

Gefahrgutfahrzeuge sind gemäß § 3.33 Nummer 3 RheinSchPV von der Anwendung des § 3.33 Nummern 1 und 2 ausgenommen. Diese Ausnahme darf aber nicht gelten, wenn ein Gefahrgutfahrzeug eine alternative Energiequelle nutzt. Ein solches Fahrzeug muss nämlich einen bestimmten Sicherheitsabstand gemäß § 7.01 Nummer 6 einhalten.

Ebenso ist es bestimmten Gefahrgutfahrzeugen gemäß § 7.07 Nummer 2 RheinSchPV erlaubt, nebeneinander stillzuliegen. Diese Erlaubnis darf aber nicht gelten, wenn eines der Gefahrgutfahrzeuge aufgrund der Nutzung einer alternativen Energiequelle einen bestimmten Sicherheitsabstand gemäß § 7.01 Nummer 6 RheinSchPV einhalten muss.

§§ 6.28 und 7.08

In der mit Beschluss 2025-I-8 verabschiedeten Fassung weisen § 6.28 Nummer 11 Satz 1, aber auch § 7.08 Nummer 3 Buchstabe c RheinSchPV darauf hin, dass gemäß Artikel 30.05 Nummer 5 ES-TRIN für Fahrzeuge, die Akkumulatoren als alternative Energiequelle für den Antrieb nutzen, ein Betriebshandbuch erforderlich ist, obwohl diese Anforderung nicht besteht. Die Diskussionen hinsichtlich der Vorschriften der RheinSchPV zu den Akkumulatoren hat jedoch gezeigt, dass ein solches Handbuch für den sicheren Umgang mit dieser Energiequelle nützlich wäre. Der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) prüft die Möglichkeit, Artikel 10.01 Nummer 2 ES-TRIN um einen Buchstaben h zu ergänzen, der für Fahrzeuge, die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh nutzen, das Vorhandensein eines Betriebshandbuchs verlangt. Diese Anforderung könnte in die Ausgabe 2027/1 des ES-TRIN für solche Fahrzeuge aufgenommen werden.

Anlage 3

Es ist mittelfristig zu erwarten, dass Fahrzeuge der Binnenschifffahrt Methanol als alleinige alternative Energiequelle nutzen. Daher sollte für Fahrzeuge, die allein Methanol verwenden, eine besondere Kennzeichnung in der RheinSchPV vorgesehen werden. Diese Kennzeichnung entspricht der Norm ISO 17840-4 : 2018.

§ 8.14

Der Text von § 8.14 RheinSchPV in der mit Beschluss 2025-I-8 verabschiedeten Fassung enthält bereits die Festlegung der Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh. Zur Vermeidung von Missverständnissen wird vorgeschlagen, die Festlegung auch in die Überschrift und folglich im Inhaltsverzeichnis aufzunehmen.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Es wäre zwar möglich, auf die Anpassung der RheinSchPV zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der rheinischen Vorschriften schwächen.

Folgen dieser Änderungen

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten und die Kosten für die Verwaltungen sind begrenzt.

In der Praxis beschränkt sich die anzubringende Kennzeichnung auf eine Anfangsinvestition von etwa 100 Euro pro Fahrzeug für den Kauf der Tafeln, verglichen mit Kosten für ein Methanolsystem in Höhe von mehreren Hunderttausend Euro.

Diese Änderungen treten analog zu Beschluss 2025-I-8 am 1. Juni 2026 in Kraft.

Die Änderung des § 8.14 und des Inhaltsverzeichnisses sind Gegenstand einer Anordnung vorübergehender Art, die vom 1. Juni 2026 bis zum 31. Mai 2029 gelten wird.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Bei Ablehnung der Änderungen würden die verschiedenen oben dargestellten Ziele nicht erreicht.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf den Beschluss 2025-I-8 zur Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschiffahrt – Methanol und Akkumulatoren – durch eine Anordnung vorübergehender Art (§ 8.14) und durch definitive Änderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, Anlagen 3, 7 und 13),

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

mit dem Ziel, die Einheitlichkeit und Kohärenz aller für die Rheinschiffahrt geltenden technischen Standards und Rechtstexte zu gewährleisten,

beschließt die Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt sind.

Die in der Anlage 1 beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2026 in Kraft.

Die Änderung in Anlage 2 gilt vom 1. Juni 2026 bis zum 31. Mai 2029.

Anlagen

Anlage 1 zu Protokoll 12

Definitive Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

1. *In § 1.01 Buchstabe a) wird die Angabe „mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh“ gestrichen.*
2. *Nach § 3.33 Nummer 3 wird die folgende Nummer 4 eingefügt:*



„4. Die Bestimmungen der Nummern 1 und 2 gelten unbeschadet des § 7.01 Nummer 6.“
3. *§ 6.28 Nummer 11 Satz 1 wird durch den folgenden Satz ersetzt:*

„11. Fahrzeuge, die ein Kennzeichen nach § 2.06 tragen, müssen mit einem Mindestabstand zu einem anderen Fahrzeug geschleust werden, wenn dies in ihrem Betriebshandbuch nach Artikel 10.01 Nummer 2 Buchstabe h und 30.05 Nummer 5 ES-TRIN festgelegt ist.“
4. *In § 7.07 Nummer 2 wird nach Satz 1 der folgende Satz eingefügt:*

„Nummer 1 gilt nicht für die in § 7.01 Nummer 6 genannten Fahrzeuge.“
5. *§ 7.08 Nummer 3 Buchstabe c) wird durch den folgenden Buchstaben c) ersetzt:*

„c) die Fahrzeuge von einer Person beaufsichtigt werden, die über ausreichende Sachkenntnis verfügt, um im Bedarfsfall rasch einzugreifen, und mit dem Betriebshandbuch nach Artikel 10.01 Nummer 2 Buchstabe h und 30.05 Nummer 5 ES-TRIN vertraut ist.“
6. *In Anlage 3 wird nach dem Bild 66 das folgende Bild 66a eingefügt:*

”

	66a	
§ 2.06 Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Methanol (MeOH) als alternative Energiequelle nutzen		

“.

Anlage 2 zu Protokoll 12

**Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine
Anordnung vorübergehender Art gemäß § 1.22a RheinSchPV**

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird die Angabe zu § 8.14 durch die folgende Angabe ersetzt:*

„§ 8.14 Sicherheit der Fahrzeuge, die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh oder ein Methanolsystem an Bord haben“.

2. *§ 8.14 wird wie folgt geändert:*

a) *Die Überschrift wird durch die folgende Überschrift ersetzt:*

„§ 8.14

*Sicherheit der Fahrzeuge, die Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als
500 kWh oder ein Methanolsystem an Bord haben“.*

b) *Nummer 2 Satz 1 (betrifft nur die französische Fassung)*

PROTOKOLL 13

Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art gemäß § 1.22a RheinSchPV betreffend Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (TGAIN) (§§ 1.01 und 4.08)

1. Seit Jahren steigt die Anzahl der Fahrzeuge, die mit einem TGAIN ausgestattet sind. Diese Geräte spielten zuletzt bei zwei schweren Havarien an den Schleusen von Iffezheim (Rhein) und Müden (Mosel) eine entscheidende Rolle. Die durch die Havarien verursachten Schäden beliefen sich auf jeweils rund 5 Millionen Euro und hatten negative Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt.
2. Derzeit arbeitet der CESNI an der Entwicklung eines Standards, der technische Anforderungen an diese Geräte (ES-TRIN) einschließlich ihrer Anzeige (ES-RIS) festlegt. Gleiches gilt für Leitlinien im Bereich der beruflichen Qualifikationen, wozu der CESNI eine Broschüre veröffentlicht hat. Die Standards des CESNI sollen am 1. Januar 2028 in Kraft treten.
3. Nachstehend werden die Ergebnisse der Bewertung gemäß den Leitlinien für die Regulierungstätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) vorgestellt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Ziel der vorgeschlagenen Änderungen ist es, angesichts der beiden oben genannten Havarien eine Anordnung vorübergehender Art zur Regelung der Verwendung von TGAIN einzuführen und damit die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen zu erhöhen. Die Änderungen enthalten Mindestvorschriften, die insbesondere das sichere Durchfahren von Schleusen gewährleisten sollen, bis die CESNI-Standards in Kraft treten.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Eine Alternative wäre, diese Änderungen nicht anzunehmen. Dies hätte zur Folge, dass die Sicherheit der Rheinschifffahrt nicht erhöht würde. Außerdem würden die Erfahrungen aus den beiden Havarien nicht berücksichtigt.

Folgen dieser Änderungen

§ 1.01 wird geändert, um in Buchstabe a) eine Definition des TGAIN aufzunehmen.

Die Vorschriften zum TGAIN werden in einem neuen § 4.08 eingeführt. Zusammenfassend sehen die Nummern 1 bis 4 des neuen § 4.08 vor, dass der Schiffsführer den TGAIN mit der gebotenen Sorgfalt verwenden und regelmäßig überwachen muss. Der Schiffsführer bleibt jederzeit für das Führen seines Fahrzeugs verantwortlich.

Daher darf der TGAIN nur von einem Besatzungsmitglied, das Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer ist, oder von einem Besatzungsmitglied unter direkter Aufsicht des Inhabers eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer verwendet werden.

Nummer 5 sieht vor, dass der Schiffsführer im Steuerhaus anwesend sein muss und dafür sorgt, dass das Aufmerksamkeitsüberwachungssystem bei Verwendung des TGAIN eingeschaltet wird. Ebenso muss der Schiffsführer mindestens alle fünf Minuten seine Anwesenheit im Steuerhaus bestätigen.

Nummer 6 sieht vor, dass der TGAIN rechtzeitig vor der Ankunft am Vorhafen einer Schleuse deaktiviert werden muss. Er kann nach Verlassen des Vorhafens wieder aktiviert werden. Diese Vorschrift ist eine direkte Folge der Erfahrungen aus den Unfällen in jüngster Vergangenheit.

Schließlich sieht Nummer 7 vor, dass die wichtigsten Betriebsdaten des Fahrzeugs vier Tage lang gespeichert werden, damit sie der zuständigen Behörde auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden können.

Diese Vorschriften verursachen nur begrenzte Kosten für das Gewerbe. Sie gelten nämlich nur für Fahrzeuge, die sich freiwillig für die Ausstattung mit einem TGAIN entschieden haben. Bei älteren Geräten kann eine Aktualisierung erforderlich sein. Die Kosten dafür belaufen sich auf einige Tausend Euro.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein würde folglich nicht verbessert.

Die Ablehnung der Änderungen würde dazu führen, dass die verschiedenen oben dargestellten Ziele nicht erreicht werden.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Prosperität sowie die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt gemäß der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 beständig zu gewährleisten,

unter Berücksichtigung der schwerwiegenden Havarien, die sich an den Schleusen von Iffezheim und Müden ereignet haben,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

mit dem Ziel, die Einheitlichkeit und Kohärenz aller für die Rheinschifffahrt geltenden technischen Standards und Rechtstexte zu gewährleisten,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gemäß § 1.22a der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage aufgeführten Änderungen gelten vom 1. Juni 2026 bis zum 31. Dezember 2027.

Anlage

Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) durch eine Anordnung vorübergehender Art gemäß § 1.22a RheinSchPV

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird nach der Angabe zu § 4.07 die folgende Angabe eingefügt:*
„§ 4.08 Spurführungsassistent für die Binnenschiffahrt (TGAIN)“.
2. *Nach § 1.01 Buchstabe an wird der folgende Buchstabe ao eingefügt:*
„ao) „Spurführungsassistent für die Binnenschiffahrt (TGAIN)“ ein Navigationsgerät, das zur selbsttätigen Schiffssteuerung eines Fahrzeugs entlang einer zu verfolgenden Fahrspur auf dem Fahrzeug eingebaut ist.“
3. *Nach § 4.07 wird der folgende § 4.08 eingefügt:*

„§ 4.08

Spurführungsassistent für die Binnenschiffahrt (TGAIN)

1. Wenn ein Spurführungsassistent für die Binnenschiffahrt (TGAIN) an Bord eines Fahrzeugs eingebaut ist, dann gelten die Bestimmungen dieses Paragraphen.
2. Der TGAIN muss während seiner Nutzung den folgenden Anforderungen entsprechen:
 - a) er muss ordnungsgemäß funktionieren;
 - b) die in den TGAIN eingegebenen Daten müssen zu jedem Zeitpunkt den tatsächlichen Daten des Fahrzeugs oder Verbands entsprechen;
 - c) es darf immer nur ein TGAIN an Bord eines Fahrzeugs oder Verbands in Betrieb sein.
3. Der TGAIN darf nur durch den Inhaber eines nach der Rheinschiffpersonalverordnung gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer oder eines als gleichwertig anerkannten Befähigungszeugnisses benutzt werden. Er muss ausreichend in die Benutzung des an Bord installierten TGAIN eingewiesen sein.

Wird der TGAIN bei unsichtigem Wetter genutzt, so darf er nur von einem Inhaber einer besonderen Berechtigung für Radarfahrten genutzt werden.

Wird der TGAIN auf Abschnitten des Rheins genutzt, die mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden, so darf er nur von einem Inhaber einer besonderen Berechtigung für das Befahren dieses Abschnitts des Rheins genutzt werden.

Abweichend von Satz 1 darf zu Übungszwecken der TGAIN unter direkter Aufsicht des Inhabers eines gemäß der Rheinschiffspersonalverordnung gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer oder eines als gleichwertig anerkannten Befähigungszeugnisses auch von anderen Besatzungsmitgliedern bedient werden.

4. Der Schiffsführer muss in regelmäßigen Abständen die Betriebsbedingungen des TGAIN überwachen und nach jeder manuellen Veränderung der Fahrspur die ordnungsgemäße Funktion des TGAIN überprüfen.
5. Der Schiffsführer muss während der Nutzung des TGAIN im Steuerhaus anwesend sein und jederzeit sicherstellen, dass das Aufmerksamkeitsüberwachungssystem des TGAIN eingeschaltet ist und dessen Alarmsignal wahrgenommen werden kann. Zudem muss er mindestens alle fünf Minuten seine Anwesenheit im Steuerhaus durch Betätigung des Aufmerksamkeitsüberwachungssystems bestätigen.
6. Bei der Annäherung an Schleusen ist der TGAIN rechtzeitig vor dem jeweiligen Schleusenvorhafen auszuschalten. Nach einer Schleusung darf der TGAIN erst wieder aktiviert werden, wenn das Fahrzeug den Schleusenvorhafen verlassen hat.
7. Der Schiffsführer darf einen TGAIN nur benutzen, wenn dieser selbst oder ein externes Gerät die Betriebsdaten zur Durchführung von Unfalluntersuchungen aufzeichnet.

Zu den Betriebsdaten nach Satz 1 zählt neben den dynamischen Reiseinformationen des Fahrzeugs (Position, Vorausrichtung, Geschwindigkeit und Zeitdaten) auch die Information,

- a) wann der TGAIN aktiviert oder deaktiviert wurde,
- b) wann eine manuelle Veränderung der Fahrspur vorgenommen wurde und
- c) wann der TGAIN Steuerbefehle an die Rudermaschine und optional an das Antriebssystem des Fahrzeugs gesendet hat.

Die aufgezeichneten Daten müssen vier Tage lang gespeichert werden und sind der zuständigen Behörde auf Verlangen zur Verfügung zu stellen.“

VII. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

PROTOKOLL 14

Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)

Kein Beschluss.

VIII. Automatisierte Navigation

PROTOKOLL 15

Empfehlung für das Gütermotorschiff ERNST KRAMER

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Kleinen Schifffahrtsausschusses,
nimmt die nachfolgende Empfehlung an.

Anlage

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE
ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)

UND

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)

EMPFEHLUNG Nr. 3/2025
vom 4. Dezember 2025

§§ 1.07 Nummer 2 und 3 sowie 1.09 Nummer 1 und 3 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 des ES-TRIN

Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Gütermotorschiffs

ERNST KRAMER

1. Hintergrund

Das oben bezeichnete Gütermotorschiff wird im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO, und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht, die Besetzung des Ruders und die Wahrnehmung von Schallsignalen, während das Schiff zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord des Schiffs, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schiffs vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich, mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragraphen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in der Anlage 0 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Die Abweichungen vom ES-TRIN betreffen die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besondere Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in Anlage 0 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schiffs durch den Schiffsführer an Bord, sofern die Situation dies erfordert, zu spät erfolgt.

2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

- 2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV darf das Gütermotorschiff ERNST KRAMER mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 04029360 (Anlage 6) bis zum 03/12/2028 von den Anforderungen des §§ 1.07 Nummer 2 und 3 sowie 1.09 Nummer 1 und 3 RheinSchPV abweichen.
- 2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff ERNST KRAMER mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 04029360 (Anlage 6) bis zum 03/12/2028 von den Anforderungen des § 1.03 RheinSchUO d.h. der Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 des ES-TRIN 2025/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.
- 2.3** Die Genehmigung zur Abweichung von der RheinSchPV und der RheinSchUO ist nicht gültig, wenn das Gütermotorschiff ERNST KRAMER Teil eines Verbands ist.

3. Bedingungen

Die Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- 1. Die Navigation beschränkt sich auf Fahrten auf dem Rhein zwischen Rhein-km 412,80 (Rheinauhafen Becken IV) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem) ohne die Gebirgsstrecke zwischen Rhein-km 528,50 (Bingen) bis Rhein-km 556,00 (St Goar).
- 2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für das Schiff sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
- 3. Das Schiff fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
- 4. Auch bei Fernsteuerung des Schiffes durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß Rheinschifffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
- 5. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen.
- 6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schiffes verantwortlich.
- 7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schiffs die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.

8. An Bord des Schiffs ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
 - 0 Minuten = Beginn der Inaktivitätsphase,
 - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms,
 - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms,
 - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms.
9. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffs verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung zur Führung des Schiffs gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
10. Die Radarfahrt im Sinne von § 1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schiffes aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
11. Wenn der Operator in der FSZ das Schiff auf einem in § 13.03 Rheinschiffspersonalverordnung genannten Streckenabschnitt fernsteuert, muss er zudem die hierfür nach dieser Vorschrift erforderliche besondere Berechtigung besitzen.
12. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffs befindende Besatzung sind gemäß den Vorgaben aus den Anlagen 0 und 9 geschult. Die Schulung ist gemäß Anlage 11 nachgewiesen.
13. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
14. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
15. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann und von welcher FSZ aus das Schiff ferngesteuert wird. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ ein Schiff aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
16. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.
17. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schiffes, im Projektplan und in den Anlagen 0, 4, 5 und 8 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.
18. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schiffes, wie im Projektplan und in den Anlagen 0, 5, 8 und 9 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
19. Die in Anlage 8 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt.
20. Der Schiffsführer und das Personal in der FSZ sind sich der Schlussfolgerungen und Risikominderungsmaßnahmen bewusst, die in den Anlagen 5, 8, 9, 10 und 11 aufgeführt sind.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

21. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 gleichwertig sind und in den Anlagen 0 und 5 dargelegt sind.
22. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schiff oder in der FSZ teilzunehmen.
23. Die Gesellschaft Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG liefert, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, über die Berichtspflicht (siehe nachstehend Punkt 4) hinausgehende zusätzliche Informationen. Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten wird zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen gewährt, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
24. Wenn das Schiff ferngesteuert wird, darf es keine gefährlichen Güter gemäß ADN befördern.
25. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens informieren.

4. Berichtspflicht

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass das ferngesteuerte Schiff über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schiff gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schiffs oder gegebenenfalls der Eigner der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Die deutsche Delegation übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien.

Die Auswertungsberichte im von der ZKR vorgegebenen Format müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schiffs und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;
- b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- c) Leckagen;
- d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- e) Brennstoffverbrauch;
- f) Zwischenfälle und Unfälle;

- g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ das Schiff geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands, normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarkenlinie), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ das Schiff ferngesteuert hat und auf welchen Streckenabschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord das Schiff geführt hat;
- h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schiff;
- i) während der Operator in der FSZ das Schiff auf bestimmten Streckenabschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:
 - 1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord unvorhergesehen aus Dringlichkeit das Führen des Schiffs übernommen hat, während es von der FSZ aus gesteuert wurde,
 - 2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf dringende und spontane Anforderung der FSZ die Steuerung des Schiffs übernommen hat,
 - 3. aus denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;
- j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;
- k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

5. Umsetzung der Empfehlungen

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind diese Empfehlungen nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen und die Berichtspflicht unter 4. vom Schiff, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlungen nicht erfüllt, können die Empfehlungen von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige deutsche Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige deutsche Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Schiffs eintragen.

Die der Erteilung der Empfehlungen zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (25) 34 rev. 3 intern zu entnehmen.

PROTOKOLL 16
Empfehlung für den Schubverband PRIVILEGE

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Kleinen Schifffahrtsausschusses,
nimmt die nachfolgende Empfehlung an.

Anlage

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE
ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)**

UND

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)**

**EMPFEHLUNG Nr. 4/2025
vom 4. Dezember 2025**

§§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN

Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Schubverbands

PRIVILEGE

1. Hintergrund

Der oben bezeichnete Schubverband soll im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige und diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht und die Besetzung des Ruders, während der Schubverband zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige und diensttuende Besatzung an Bord des Schubverbands, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schubverbands vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schubverbands. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich, mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragraphen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 2 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Die Abweichungen vom ES-TRIN betreffen die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besonderen Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, Sprechfunkanlagen für Schiffe mit Radareinmannsteuerstand, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1 und S2. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 2 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schubverbands durch den Schiffsführer an Bord zu spät erfolgt, sofern die Situation dies erfordert.

2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

Der Schubverband PRIVILEGE besteht aus einem Motorschiff (PRIVILEGE I) und einem Leichter (PRIVILEGE II).

- 2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV können für das Motorschiff PRIVILEGE I und den Leichter PRIVILEGE II mit den einheitlichen europäischen Schiffsnummern 02323654 und 02327216 (Anlage 6) bis zum 03/12/2028 Abweichungen von den in §§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV genannten Anforderungen gewährt werden.
- 2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO dürfen das Motorschiff PRIVILEGE I und der Leichter PRIVILEGE II mit den einheitlichen europäischen Schiffsnummern 02323654 und 02327216 (Anlage 6) bis zum 03/12/2028 von den Anforderungen des § 1.03 der RheinSchUO d.h. der Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN 2025/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.

3. Bedingungen

Die Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- 1. Die Navigation beschränkt sich auf Fahrten auf dem Rhein zwischen Rhein-km 660,00 (Mondorfer Fähre) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem).
- 2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für den Schubverband sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
- 3. Der Schubverband fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
- 4. Wenn der Schubverband ferngesteuert wird, darf er keine gefährlichen Güter gemäß ADN befördern.
- 5. Auch bei Fernsteuerung des Schubverbands durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß Rheinschifffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
- 6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über den Schubverband zu übernehmen.
- 7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schubverbands verantwortlich.
- 8. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schubverbands die Weisungsbefugnis über den Operator in der FSZ.

9. An Bord des Schubverbands ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während der Schubverband ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
 - 0 Minuten = Phase der Inaktivität
 - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms
 - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms
 - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms
10. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schubverbands verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung zur Führung des Schubverbands berechtigendes Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
11. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schubverbands befindende Besatzung sind gemäß dem Konzept in Anlage 4 geschult.
12. Die Radarfahrt im Sinne von § 1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schubverbands aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
13. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
14. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
15. Der Operator in der FSZ muss die Möglichkeit haben, Geräusche aus dem Maschinenraum wahrzunehmen und erkennen zu können, ob Umgebungsgeräusche auftreten, die sich auf die Steuerung des Schubverbands auswirken. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Maschinenraum ein Mikrofon installiert ist und der Schiffsführer an Bord den Operator in der FSZ unverzüglich über Umgebungsgeräusche (wie z. B. das Bleib-weg-Signal) informiert.
16. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann und von welcher FSZ aus das Schubverband ferngesteuert wird. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ das Schubverband aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
17. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.
18. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schubverbands, im Projektplan und in den Anlagen 1 und 5 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.
19. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schubverbands, wie im Projektplan und in den Anlagen 1, 4, 7 und 8 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
20. Die in den Anlage 2 und 5 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

21. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 gleichwertig sind und in den Anlagen 1, 2, 3 und 5 dargelegt sind.
22. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von diesen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schubverband oder in der FSZ teilzunehmen.
23. Die Gesellschaft SEAFAR AG liefert, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, die über die Berichtspflicht (siehe nachstehend Punkt 4) hinausgehenden zusätzlichen Informationen. Die Gesellschaft SEAFAR gewährt den Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
24. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens informieren.

4. Fernsteuerung des Schubverbands PRIVILEGE durch die FSZ von SEAFAR und durch die FSZ der Reederei (Scheepvaartbedrijf) DARI GmbH (nachstehend DARI genannt) in Dordrecht (NL)

Der Schubverband PRIVILEGE kann sowohl durch die Fernsteuerungszentralen von SEAFAR (Standorte: Antwerpen (BE), Charleroi (BE) und Duisburg (DE)) als auch durch die Fernsteuerungszentrale der Reederei DARI (Standort: Dordrecht (NL)) ferngesteuert werden. Im Falle der Fernsteuerung durch die Fernsteuerungszentrale der Reederei DARI in Dordrecht müssen die relevanten Bestimmungen der zwischen SEAFAR und DARI am 27. November 2023 geschlossenen Vereinbarung eingehalten werden. Die relevanten Bestimmungen aus der am 27. November 2023 zwischen SEAFAR und DARI abgeschlossenen Vereinbarung sind in Anlage 7 aufgeführt.

5. Berichtspflicht

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass der ferngesteuerte Schubverband über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schubverband gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schubverbands oder gegebenenfalls sein Eigner der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Belgien übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien.

Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schubverbands und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;
- b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für den Schubverband und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- c) Leckagen;
- d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für den Schubverband und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- e) Brennstoffverbrauch;

- f) Zwischenfälle und Unfälle;
- g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ den Schubverband geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands. normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarkenlinie), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ den Schubverband ferngesteuert hat und auf welchen Streckenabschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord den Schubverband geführt hat;
- h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schubverband;
- i) Während der Operator in der FSZ den Schubverband auf bestimmten Streckenabschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:
 - 1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord unvorhergesehen aus Dringlichkeit das Führen des Schubverbands übernommen hat, während er von der FSZ aus gesteuert wurde;
 - 2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf dringende und spontane Anforderung der FSZ am Ende des von SEAFAR vorgesehenen Protokolls die Steuerung des Schubverbands übernommen hat;
 - 3. aus denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;
- j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;
- k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

6. Umsetzung der Empfehlung

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist diese Empfehlung nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen, die Bestimmungen unter Punkt 4 und die Berichtspflicht unter Punkt 5. vom Schubverband, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlung nicht erfüllt, kann die Empfehlung von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige belgische Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige belgische Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Motorschiffs und des Leichters eintragen.

Die der Erteilung der Empfehlungen zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (25) 29 rev. 3 intern zu entnehmen.

PROTOKOLL 17
Empfehlung für das Tankmotorschiff VOLHARDING 1

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Kleinen Schifffahrtsausschusses,
nimmt die nachfolgende Empfehlung an.

Anlage

**EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE
ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)**

UND

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)**

**EMPFEHLUNG Nr. 5/2025
vom 4. Dezember 2025**

§§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN

Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Tankmotorschiffs

VOLHARDING 1

1. Hintergrund

Das oben bezeichnete Tankmotorschiff wird im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht und die Besetzung des Ruders, während das Schiff zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord des Schiffs, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schiffs vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Das Schiff wird hauptsächlich von der FSZ Dordrecht in den Räumlichkeiten des Schifffahrtsunternehmens DARI GmbH (nachstehend DARI genannt) oder von der bei der Gesellschaft SEAFAR AG in Antwerpen angesiedelten FSZ aus gesteuert werden. Die im Projektplan genannten FSZ von SEAFAR in Duisburg oder Charleroi dienen als zusätzliche Alternativen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich, mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragraphen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in Anlage 6 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Gemäß Artikel 2.20 Nummer 3 können nach Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt unter bestimmten Voraussetzungen vorübergehende Abweichungen von ES-TRIN genehmigt werden. Konkret wird eine Abweichung von den Artikeln 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11, und 31.03 Nummer 1 bis 3 vom ES-TRIN beantragt. Die Abweichungen vom ES-TRIN betreffen die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besondere Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, Sprechfunkanlagen für Schiffe mit Radareinmannsteuerstand, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1 und S2. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in Anlage 6 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt mindestens gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schiffs durch den Schiffsführer an Bord, sofern die Situation dies erfordert, zu spät erfolgt. Die bereits identifizierten Risiken und die Maßnahmen zu ihrer Minderung sind im Projektplan und in den Anlagen 3 und 8 aufgeführt.

2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

- 2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV darf das Tankmotorschiff VOLHARDING 1 mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340286 bis zum 03/12/2028 aufgrund der Genehmigung der zuständigen Behörde und nach Empfehlung der ZKR von den Anforderungen der §§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV abweichen.
- 2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Tankmotorschiff VOLHARDING 1 mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340286 bis zum 03/12/2028 aufgrund der Genehmigung der zuständigen Behörde und nach der Empfehlung der ZKR von den Anforderungen des § 1.03 RheinSchUO d.h. der Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN 2025/1 abweichen.

3. Bedingungen

Diese Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- 1. Auf dem Rhein beschränken sich die Fahrten auf Strecken zwischen Rhein-km 660,00 (Mondorfer Fähre) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem).
- 2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für das Schiff sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
- 3. Das Motortankschiff fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
- 4. Wenn das Schiff ferngesteuert wird, darf es keine gefährlichen Güter gemäß ADN befördern.

5. Auch bei Fernsteuerung des Schiffs durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß Rheinschiffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen.
7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schiffs verantwortlich.
8. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schiffs die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.
9. An Bord des Schiffs ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
 - 0 Minuten = Phase der Inaktivität
 - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms
 - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms
 - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms
10. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffs VOLHARDING 1 verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffpersonalverordnung zur Führung des Schiffs gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
11. Die Radarfahrt im Sinne von § 1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schiffes aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
12. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffs befindende Besatzung sind gemäß dem Konzept in Anlage 4 und 9 geschult.
13. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
14. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
15. Der Operator in der FSZ muss die Möglichkeit haben, Geräusche aus dem Maschinenraum wahrzunehmen und erkennen zu können, ob Umgebungsgeräusche auftreten, die sich auf die Steuerung des Schiffes auswirken. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Maschinenraum ein Mikrofon installiert ist und der Schiffsführer an Bord den Operator in der FSZ unverzüglich über Umgebungsgeräusche (wie z. B. das Bleib-weg-Signal) informiert.
16. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann und von welcher FSZ aus das Schiff ferngesteuert wird. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ ein Schiff aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
17. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

18. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schiffes, im Projektplan und in den Anlagen 2, 11, 12, 13, 14 und 15 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.
19. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schiffes, wie im Projektplan und in den Anlagen 4 und 9 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
20. Die in Anlage 6 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt
21. Der Schiffsführer und das Personal in der FSZ sind sich der Schlussfolgerungen und Risikominderungsmaßnahmen bewusst, die in den Anlagen 8 und 11 aufgeführt sind.
22. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 gleichwertig sind und in Anlage 6 dargelegt sind.
23. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schiff oder in der FSZ teilzunehmen.
24. Das Schifffahrtsunternehmen DARI und die Gesellschaft SEAFAR liefern, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, über die Berichtspflicht (siehe nachstehend) hinausgehende zusätzliche Informationen. DARI und SEAFAR gewähren den Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
25. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens informieren.

4. Berichtspflicht

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass das ferngesteuerte Schiff über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schiff gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schiffs oder gegebenenfalls der Eigner des Motortankschiffs der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission in den folgenden Phasen halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Die niederländische Delegation übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien.

Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schiffs und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;
- b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- c) Leckagen;

- d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- e) Brennstoffverbrauch;
- f) Zwischenfälle und Unfälle;
- g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ das Schiff geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands. normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarkenlinie), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ das Schiff ferngesteuert hat und auf welchen Streckenabschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord des Schiffs geführt hat;
- h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schiff;
- i) während der Operator in der FSZ das Motortankschiffs auf bestimmten Abschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:
 - 1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord unvorhergesehen aus Dringlichkeit das Führen des Schiffs übernommen hat, während er von der FSZ aus gesteuert wurde,
 - 2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf dringende und spontane Anforderung der FSZ am Ende des von SEAFAR vorgesehenen Protokolls die Steuerung des Schiffs übernommen hat,
 - 3. aus denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;
- j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;
- k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

5. Umsetzung der Empfehlung

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist diese Empfehlung nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen und die Berichtspflicht unter 4. vom Schiff, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlungen nicht erfüllt, kann die Empfehlung von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige niederländische Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige niederländische Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Schiffs eintragen.

Die der Erteilung der Empfehlungen zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (25) 51 rev. 2 intern zu entnehmen.

PROTOKOLL 18
Empfehlung für das Tankmotorschiff VOLHARDING 3

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Kleinen Schifffahrtsausschusses,
nimmt die nachfolgende Empfehlung an.

Anlage

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE
ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)**

UND

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)**

**EMPFEHLUNG Nr. 6/2025
vom 4. Dezember 2025**

§§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN

Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Tankmotorschiffs

VOLHARDING 3

1. Hintergrund

Das oben bezeichnete Tankmotorschiff wird im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht und die Besetzung des Ruders, während das oben genannte Schiff zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord des Schiffs, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schiffs vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Das Schiff wird hauptsächlich von der FSZ Dordrecht in den Räumlichkeiten des Schifffahrtsunternehmens (Scheepvaartbedrijf) DARI GmbH (nachstehend DARI genannt) oder von der bei der Gesellschaft SEAFAR AG in Antwerpen angesiedelten FSZ aus gesteuert werden. Die im Projektplan genannten FSZ von SEAFAR in Duisburg oder Charleroi dienen als zusätzliche Alternativen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragraphen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in Anlage 6 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03 Rhein SchUO, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Gemäß Artikel 2.20 Nummer 3 können nach Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt unter bestimmten Voraussetzungen vorübergehende Abweichungen von ES-TRIN genehmigt werden. Konkret wird eine Abweichung von den Artikeln 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11, und 31.03 Nummer 1 bis 3 vom ES-TRIN beantragt. Dies betrifft die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besondere Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, Sprechfunkanlagen für Schiffe mit Radareinmannsteuerstand, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1 und S2. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in Anlage 6 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt mindestens gleichwertiges Sicherheitsniveau für das Schiff gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schiffs durch den Schiffsführer an Bord, sofern die Situation dies erfordert, zu spät erfolgt. Die bereits identifizierten Risiken und die Maßnahmen zu ihrer Minderung sind im Projektplan und in den Anlagen 3 und 8 aufgeführt.

2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

- 2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV darf das Tankmotorschiff VOLHARDING 3 mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340473 bis zum 03/12/2028 aufgrund der Genehmigung der zuständigen Behörde und nach der Empfehlung der ZKR von den Anforderungen des §§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV abweichen.
- 2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Tankmotorschiff VOLHARDING 3 mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340473 aufgrund der Genehmigung der zuständigen Behörde und nach der Empfehlung der ZKR bis zum 03/12/2028 von den Anforderungen des § 1.03 RheinSchUO und damit der Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN 2025/1 abweichen.

3. Bedingungen

Diese Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- 1. Auf dem Rhein beschränken sich die Fahrten auf Strecken zwischen Rhein-km 660,00 (Mondorfer Fähre) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem).
- 2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für das Schiff sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
- 3. Das Schiff fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
- 4. Wenn das Schiff ferngesteuert wird, darf es keine gefährlichen Güter gemäß ADN befördern.

5. Auch bei Fernsteuerung des Schiffs durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß Rheinschiffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen.
7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schiffs verantwortlich.
8. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schiffs die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.
9. An Bord des Schiffes ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
 - 0 Minuten = Phase der Inaktivität
 - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms
 - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms
 - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms.
10. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffs verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffpersonalverordnung zur Führung des Schiffs gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
11. Die Radarfahrt im Sinne von § 1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schiffes aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
12. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffs befindende Besatzung sind gemäß dem Konzept in Anlage 4 und 9 geschult.
13. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
14. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
15. Der Operator in der FSZ muss die Möglichkeit haben, Geräusche aus dem Maschinenraum wahrzunehmen und erkennen zu können, ob Umgebungsgeräusche auftreten, die sich auf die Steuerung des Schiffes auswirken. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Maschinenraum ein Mikrofon installiert ist und der Schiffsführer an Bord den Operator in der FSZ unverzüglich über Umgebungsgeräusche (wie z. B. das Bleib-weg-Signal) informiert.
16. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann und von welcher FSZ aus das Schiff ferngesteuert wird. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ ein Schiff aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
17. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

18. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schiffes, im Projektplan und in den Anlagen 2, 11, 12, 13, 14 und 15 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.
19. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schiffes, wie im Projektplan und in den Anlagen 4 und 9 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
20. Die in Anlage 6 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt
21. Der Schiffsführer und das Personal in der FSZ sind sich der Schlussfolgerungen und Risikominderungsmaßnahmen bewusst, die in den Anlagen 8 und 11 aufgeführt sind
22. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 ausreichend sind gleichwertig sind und in Anlagen 6 dargelegt sind.
23. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schiff oder in der FSZ teilzunehmen.
24. Das Schifffahrtsunternehmen DARI und die Gesellschaft SEAFAR liefern, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, über die Berichtspflicht (siehe nachstehend) hinausgehende zusätzliche Informationen. DARI und SEAFAR gewähren den Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
25. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens informieren.

4. Berichtspflicht

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass das ferngesteuerte Schiff über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schiff gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schiffs oder gegebenenfalls der Eigner des Schiffs der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Die niederländische Delegation übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien.

Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schiffs und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;
- b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- c) Leckagen;

- d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- e) Brennstoffverbrauch;
- f) Zwischenfälle und Unfälle;
- g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ das Schiff geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands. normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarken I), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ das Schiff ferngesteuert hat und auf welchen Streckenabschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord das Schiff geführt hat;
- h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schiff;
- i) während der Operator in der FSZ das Schiff auf bestimmten Streckenabschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:
 - 1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord unvorhergesehen aus Dringlichkeit das Führen des Schiffs übernommen hat, während er von der FSZ aus gesteuert wurde,
 - 2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf dringende und spontane Anforderung der FSZ am Ende des von SEAFAR vorgesehenen Protokolls die Steuerung des Schiffs übernommen hat,
 - 3. aus denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;
- j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;
- k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

5. Umsetzung der Empfehlung

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist diese Empfehlungen nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen und die Berichtspflicht unter 4. vom Schiff, dem Ausrüster, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlung nicht erfüllt, kann die Empfehlung von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige niederländische Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige niederländische Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Schiffs eintragen.

Die der Erteilung der Empfehlungen zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (25) 52 rev. 2 intern zu entnehmen.

PROTOKOLL 19
Empfehlung für das Tankmotorschiff VOLHARDING 17

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Kleinen Schifffahrtsausschusses,
nimmt die nachfolgende Empfehlung an.

Anlage

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE
ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)**

UND

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)**

**EMPFEHLUNG Nr. 7/2025
vom 4. Dezember 2025**

§§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN

Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Tankmotorschiffs

VOLHARDING 17

1. Hintergrund

Das oben bezeichnete Tankmotorschiff wird im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht und die Besetzung des Ruders, während das oben genannte Schiff zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord des Schiffs, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schiffs vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Das Schiff wird hauptsächlich von der FSZ Dordrecht in den Räumlichkeiten des Schifffahrtsunternehmens (Scheepvaartbedrijf) DARI GmbH (nachstehend DARI genannt) oder von der bei der Gesellschaft SEAFAR AG in Antwerpen angesiedelten FSZ aus gesteuert werden. Die im Projektplan genannten FSZ von SEAFAR in Duisburg oder Charleroi dienen als zusätzliche Alternativen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragraphen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in Anlage 6 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03 RheinSchUO, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Gemäß Artikel 2.20 Nummer 3 können nach Empfehlung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt unter bestimmten Voraussetzungen vorübergehende Abweichungen von ES-TRIN genehmigt werden. Konkret wird eine Abweichung von den Artikeln 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11, und 31.03 Nummer 1 bis 3 vom ES-TRIN beantragt. Dies betrifft die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besondere Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, Sprechfunkanlagen für Schiffe mit Radareinmannsteuerstand, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1 und S2. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlungen angegeben und in Anlage 6 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt mindestens gleichwertiges Sicherheitsniveau für das Schiff gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schiffs durch den Schiffsführer an Bord, sofern die Situation dies erfordert, zu spät erfolgt. Die bereits identifizierten Risiken und die Maßnahmen zu ihrer Minderung sind im Projektplan und in den Anlagen 3 und 8 aufgeführt.

2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

- 2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV darf das Tankmotorschiff VOLHARDING 17 mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340619 bis zum 03/12/2028 aufgrund der Genehmigung der zuständigen Behörde und nach der Empfehlung der ZKR von den Anforderungen des §§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV abweichen.
- 2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Tankmotorschiff VOLHARDING 17 mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340619 aufgrund der Genehmigung der zuständigen Behörde und nach der Empfehlung der ZKR bis zum 03/12/2028 von den Anforderungen des § 1.03 RheinSchUO und damit der Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN 2025/1 abweichen.

3. Bedingungen

Diese Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- 1. Auf dem Rhein beschränken sich die Fahrten auf Strecken zwischen Rhein-km 660,00 (Mondorfer Fähre) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem).
- 2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für das Schiff sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
- 3. Das Schiff fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
- 4. Wenn das Schiff ferngesteuert wird, darf es keine gefährlichen Güter gemäß ADN befördern.

5. Auch bei Fernsteuerung des Schiffs durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß Rheinschiffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen.
7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schiffs verantwortlich.
8. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schiffs die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.
9. An Bord des Schiffes ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
 - 0 Minuten = Phase der Inaktivität
 - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms
 - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms
 - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms
10. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffs verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffpersonalverordnung zur Führung des Schiffs gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
11. Die Radarfahrt im Sinne von § 1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schiffes aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
12. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffs befindende Besatzung sind gemäß dem Konzept in Anlage 4 und 9 geschult.
13. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
14. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
15. Der Operator in der FSZ muss die Möglichkeit haben, Geräusche aus dem Maschinenraum wahrzunehmen und erkennen zu können, ob Umgebungsgeräusche auftreten, die sich auf die Steuerung des Schiffes auswirken. Diese Bedingung gilt als erfüllt, wenn im Maschinenraum ein Mikrofon installiert ist und der Schiffsführer an Bord den Operator in der FSZ unverzüglich über Umgebungsgeräusche (wie z. B. das Bleib-weg-Signal) informiert.
16. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann und von welcher FSZ aus das Schiff ferngesteuert wird. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ ein Schiff aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
17. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

18. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schiffes, im Projektplan und in den Anlagen 2, 11, 12, 13, 14 und 15 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.
19. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schiffes, wie im Projektplan und in den Anlagen 4 und 9 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
20. Die in Anlage 6 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt
21. Der Schiffsführer und das Personal in der FSZ sind sich der Schlussfolgerungen und Risikominderungsmaßnahmen bewusst, die in den Anlagen 8 und 11 aufgeführt sind.
22. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 ausreichend sind gleichwertig sind und in Anlage 6 dargelegt sind.
23. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schiff oder in der FSZ teilzunehmen.
24. Das Schifffahrtsunternehmen DARI und die Gesellschaft SEAFAR liefern, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, über die Berichtspflicht (siehe nachstehend) hinausgehende zusätzliche Informationen. DARI und SEAFAR gewähren den Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
25. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens informieren.

4. Berichtspflicht

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass das ferngesteuerte Schiff über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schiff gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schiffs oder gegebenenfalls der Eigner des Schiffs der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Die niederländische Delegation übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien.

Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schiffs und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;
- b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- c) Leckagen;

- d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- e) Brennstoffverbrauch;
- f) Zwischenfälle und Unfälle;
- g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ das Schiff geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands. normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarken I), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ das Schiff ferngesteuert hat und auf welchen Streckenabschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord das Schiff geführt hat;
- h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schiff;
- i) während der Operator in der FSZ das Schiff auf bestimmten Streckenabschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:
 - 1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord unvorhergesehen aus Dringlichkeit das Führen des Schiffs übernommen hat, während er von der FSZ aus gesteuert wurde,
 - 2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf dringende und spontane Anforderung der FSZ am Ende des von SEAFAR vorgesehenen Protokolls die Steuerung des Schiffs übernommen hat,
 - 3. aus denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;
- j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;
- k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

5. Umsetzung der Empfehlung

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist diese Empfehlungen nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen und die Berichtspflicht unter 4. vom Schiff, dem Ausrüster, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlung nicht erfüllt, kann die Empfehlung von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige niederländische Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige niederländische Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Schiffs eintragen.

Die der Erteilung der Empfehlungen zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (25) 53 rev. 2 intern zu entnehmen.

PROTOKOLL 20
Empfehlung für das Gütermotorschiff BLUE MARLIN

Beschluss

Die Zentralkommission,
auf Vorschlag ihres Kleinen Schifffahrtsausschusses,
nimmt die nachfolgende Empfehlung an.

Anlage

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE
ZUR RHEINSCHIFFFAHRTSPOLIZEIVERORDNUNG (RheinSchPV)

UND

EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG (RheinSchUO)

EMPFEHLUNG Nr. 8/2025
vom 4. Dezember 2025

§§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV

Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN

Für Phase 2 des Pilotprojekts zur Fernsteuerung des Gütermotorschiffs

BLUE MARLIN

1. Hintergrund

Das oben bezeichnete Gütermotorschiff wird im Rahmen eines Pilotprojekts auf dem Rhein zeitlich befristet ferngesteuert werden. Obwohl sich in Phase 2 des Projekts eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord befindet, ergeben sich verschiedene Abweichungen von den Bestimmungen der RheinSchPV, der RheinSchUO und des ES-TRIN.

Die Abweichungen von der RheinSchPV betreffen in der Hauptsache die freie Sicht und die Besetzung des Ruders, während das Schiff zeitlich befristet ferngesteuert wird. In Phase 2 des Projekts befindet sich zwar noch eine vollständige diensttuende Besatzung an Bord des Schiffs, aber zu bestimmten Zeiten wird die Steuerung des Schiffs vom Operator in der Fernsteuerungszentrale (FSZ) übernommen. Während dieser Zeiten bestimmt der Operator in der FSZ Kurs und Geschwindigkeit des Schiffs. Des Weiteren sind für das Steuern von der FSZ aus zusätzliche Hilfsmittel erforderlich, mit denen ein Ausgleich dafür geschaffen wird, dass der Operator in der FSZ keine freie Sicht hat. Die Paragraphen der RheinSchPV, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 6 (die Anlagen werden nicht veröffentlicht) im Einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen von der RheinSchUO betreffen § 1.03, in dem auf den ES-TRIN verwiesen wird. Die Abweichungen vom ES-TRIN betreffen die Position von Sensoren in Bezug auf das Kollisionsschott und das Achterpiekschott, die Ruderanlage, das Steuerhaus, die freie Sicht, besondere Anforderungen der Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen, des Weiteren Signalleuchten, Licht- und Schallzeichen, Navigations- und Informationsgeräte, Sprechfunkanlagen für Schiffe mit Radareinmannsteuerstand, interne Sprechverbindungen an Bord, die Alarmanlage, die Bedienungseinrichtung für Heckanker und den Standard S1 und S2. Die Artikel des ES-TRIN, von denen das Projekt abweicht, sind in der Überschrift der vorliegenden Empfehlung angegeben und in Anlage 6 im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesatzung in der FSZ anwesenden Personals ein im Vergleich zur konventionellen Schifffahrt gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet werden. Sicherheitsrisiken können sich ergeben, wenn der Operator in der FSZ eine Situation nur eingeschränkt beurteilen kann, wenn Komponenten der Fernsteuerung ausfallen oder wenn die Übernahme der Steuerung des Schiffs durch den Schiffsführer an Bord, sofern die Situation dies erfordert, zu spät erfolgt.

2. Abweichungen von der RheinSchPV und der RheinSchUO

- 2.1** In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV darf das Gütermotorschiff BLUE MARLIN mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340620 (Anlage 1.1) bis zum 03/12/2028 von den Anforderungen des §§ 1.07 Nummer 2 und 3 und 1.09 Nummer 1 RheinSchPV abweichen.
- 2.2** In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff BLUE MARLIN mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340620 (Anlage 1.1) bis zum 03/12/2028 von den Anforderungen des § 1.03 RheinSchUO d.h. der Artikel 3.03 Nummer 2, 6.02 Nummer 1 und 2, 6.09 Nummer 1 und 5, 7.01 Nummer 1 und 3, 7.02 Nummer 1 bis 3, 7.03 Nummer 4 bis 7, 7.04 Nummer 2, 5, 6, 8 und 9, 7.05 Nummer 3 und 4, 7.06 Nummer 1, 7.07 Nummer 1, 7.08, 7.09 Nummer 2, 7.11, 31.02 Nummer 11 und 31.03 Nummer 1 bis 3 des ES-TRIN 2025/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.
- 2.3** Die Genehmigung zur Abweichung von der RheinSchPV und der RheinSchUO ist nicht gültig, wenn das Gütermotorschiff BLUE MARLIN Teil eines Verbands ist.

3. Bedingungen

Die Abweichungen sind zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Navigation beschränkt sich auf Fahrten auf dem Rhein zwischen Rhein-km 813,20 (Wesel) und Rhein-km 952,50 (Gorinchem).
2. Es besteht eine Haftpflichtversicherung für das Schiff sowohl für den Fall der Steuerung von einer FSZ als auch vom Steuerhaus aus.
3. Das Schiff fährt mit einer Mindestbesatzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
4. Auch bei Fernsteuerung des Schiffes durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß Rheinschifffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
5. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über das Schiff zu übernehmen.
6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schiffes verantwortlich.
7. Der diensttuende Schiffsführer an Bord hat bezüglich aller Fragen im Zusammenhang mit der Steuerung des Schiffs die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.

8. An Bord des Schiffs ist eine Vorrichtung (Bridge Navigational Watch Alarm System¹) eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird. Folgende Zeitintervalle für die Auslösung des Alarms des BNWAS sind einzuhalten:
 - 0 Minuten = Beginn der Inaktivitätsphase,
 - 3 Minuten = Auslösen eines optischen Alarms,
 - 4 Minuten = Auslösen eines akustischen Alarms,
 - 5 Minuten = Auslösen des Generalalarms.
9. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffs verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung zur Führung des Schiffs gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
10. Die Radarfahrt im Sinne von § 1.01 Buchstabe q RheinSchPV ist von der FSZ aus nur erlaubt, wenn der FSZ-Operator auf alle Funktionen des Radars zugreifen kann und das Radar des Schiffes aus der Ferne auf die gleiche Weise bedienen kann wie auf einem nicht ferngesteuerten Schiff.
11. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffs befindende Besatzung sind gemäß den Vorgaben in den Anlagen 2 und 7 geschult.
12. Die Fähigkeiten des Operators in der FSZ dürfen nicht durch Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten, Drogen oder aus einem anderen Grund beeinträchtigt sein. Bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 oder mehr Promille oder einer Alkoholmenge im Körper, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt, oder bei einem gleichwertigen Alkoholgehalt in der Atemluft ist es dem Operator in der FSZ verboten, seinen Dienst zu verrichten.
13. Der Operator in der FSZ wendet für die Kommunikation mit den Behörden und den anderen Schiffen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
14. Für die zuständige Behörde muss jederzeit ersichtlich sein, wann und von welcher FSZ aus das Schiff ferngesteuert wird. Darüber hinaus müssen die Informationen (wann welche FSZ ein Schiff aus der Ferne steuert) in geeigneter Form an Bord verfügbar sein und auf Verlangen den Vertretern der zuständigen Behörden jederzeit vorgelegt werden können.
15. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die gesamte Kommunikation zu verfolgen, die über den Sprechfunk zwischen dem Operator in der FSZ, anderen Schiffen und den Revierzentralen ausgetauscht wird.
16. Alle Angaben in dem Antrag bezüglich der Ausrüstung der FSZ und des Schiffes, im Projektplan und in den Anlagen 0 und 3 werden während der Laufzeit des Projekts beachtet.
17. Die allgemeine Organisation der FSZ und des Schiffes, wie im Projektplan und in den Anlagen 0, 2, 7, 10 und 11 dargelegt, wird während der Laufzeit des Projekts beachtet.
18. Die in den Anlage 3 und 6 aufgeführten Risikominderungsmaßnahmen werden während der Laufzeit des Projekts beachtet und sind sowohl dem Schiffsführer als auch dem Personal in der FSZ bekannt.
19. Der Schiffsführer und das Personal in der FSZ sind sich der Schlussfolgerungen und Risikominderungsmaßnahmen bewusst, die in den Anlagen 9, 10 und 11 aufgeführt sind.
20. Die in der FSZ verwendeten Anlagen bieten dem Operator in der FSZ Sichtverhältnisse, die denen in Artikel 7.02 ES-TRIN 2025/1 gleichwertig sind und in den Anlagen 0 und 4 dargelegt sind.

¹ Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) = Wachalarmsystem auf der Kommandobrücke

21. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Fahrten auf dem Schiff oder in der FSZ teilzunehmen.
22. Die Gesellschaft HGK Ship Management Lux SARL liefert, wenn die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens dies verlangen, über die Berichtspflicht (siehe nachstehend Punkt 4) hinausgehende zusätzliche Informationen. Die Gesellschaft SEAFAR gewährt den Behörden bzw. von diesen hierzu benannten Dritten zudem Zutritt zur FSZ bzw. Zugriff auf die IT-Anwendungen, um die Daten der Fahrten zu sammeln.
23. Die zuständige Behörde ist sofort und möglichst vorab über die Umsetzung aller organisatorischen oder technischen Änderungen des Pilotprojekts zu verständigen. Die zuständige Behörde muss die anderen zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens informieren.

4. Berichtspflicht

In Phase 2 wird das Ziel verfolgt:

- ausreichend Erfahrungen zu sammeln, um die Funktionsfähigkeit des umfassenden Systems aus Technik und Mensch an Land und auf den Schiffen insgesamt zu prüfen;
- zu gewährleisten, dass das ferngesteuerte Schiff über ein Sicherheitsniveau verfügt, das mit einem ausschließlich von einem Schiffsführer an Bord gesteuerten Schiff gleichwertig ist.

Hierzu muss der Ausrüster des Schiffs oder gegebenenfalls der Eigner der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission halbjährlich einen Auswertungsbericht vorlegen.

Die deutsche Delegation übersendet diese Auswertungsberichte nach selbstständiger Prüfung derselben auf Vollständigkeit, Qualität und Erfüllung aller diesbezüglichen Anforderungen der ZKR an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien.

Die Auswertungsberichte im von der ZKR vorgegebenen Format müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) jede aufgetretene Unregelmäßigkeit, die die Sicherheit des Schiffs und die Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt beeinflusst oder potenziell beeinflussen könnte;
- b) Ausfall des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- c) Leckagen;
- d) Reparaturen und Änderungen des Fernsteuerungssystems für das Schiff und des gesamten Zubehörs, das die Fernsteuerung ermöglicht;
- e) Brennstoffverbrauch;
- f) Zwischenfälle und Unfälle;
- g) die Fahrtbedingungen, unter denen der Operator in der FSZ das Schiff geführt hat. Hierzu gehören die meteorologischen Bedingungen (Temperatur, Niederschlag, Nebel, Schnee, Hagel, Frost, usw.), der Wasserstand (Niedrigwasser, d.h. Wasserstand unterhalb des gleichwertigen Wasserstands, normaler Wasserstand, Hochwasser, d.h. über der Hochwassermarke I), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Streckenabschnitten (in Rhein-km) der Operator in der FSZ das Schiff ferngesteuert hat und auf welchen Abschnitten der diensttuende Schiffsführer an Bord das Schiff geführt hat;
- h) Verzögerungen bei der Übermittlung oder bei einer Entscheidung der FSZ aufgrund der Entfernung zwischen FSZ und Schiff;

- i) während der Operator in der FSZ das Schiff auf bestimmten Streckenabschnitten gesteuert hat, die Anzahl der Fälle, die Situationen bzw. die Veranlassungen:
 - 1. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord unvorhergesehen aus Dringlichkeit das Führen des Schiffs übernommen hat, während es von der FSZ aus gesteuert wurde,
 - 2. in denen der diensttuende Schiffsführer an Bord auf dringende und spontane Anforderung der FSZ am Ende des von SEAFAR vorgesehenen Protokolls die Steuerung des Schiffs übernommen hat,
 - 3. aus denen die FSZ automatisch abgeschaltet wurde;
- j) Verbesserungsmöglichkeiten, die sich auf den Fahrten gezeigt haben;
- k) die Anzahl der Fälle, in denen der allgemeine Alarm ausgelöst wurde.

5. Umsetzung der Empfehlung

Zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind diese Empfehlung nur gültig, wenn alle unter 3. genannten Bedingungen und die Berichtspflicht unter 4. vom Schiff, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlung nicht erfüllt, kann die Empfehlung von der ZKR ausgesetzt oder gegebenenfalls zurückgezogen werden.

Die zuständige deutsche Behörde kann ihre Erlaubnis mit zusätzlichen Anforderungen versehen.

Die zuständige deutsche Behörde muss die oben genannten Abweichungen und Bedingungen in das Schiffsattest des betroffenen Schiffs eintragen.

Die der Erteilung der Empfehlungen zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (25) 27 rev. 3 intern zu entnehmen.

IX. Der Rhein als Wasserstraße

PROTOKOLL 21

Setzen einer Dalbe für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe oberhalb der Schleuse Gerstheim bei Rhein-km 271,900

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis von der Annahme des in der Anlage beigefügten Beschlusses zum Setzen einer Dalbe für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe oberhalb der Schleuse Gerstheim bei Rhein-km 271,900 im schriftlichen Verfahren.

Dieser Beschluss trägt das Datum vom 17. Oktober 2025, dem Tag der letzten Zustimmung.

Anlage

Anlage zu Protokoll 21: Beschluss vom 17. Oktober 2025

Setzen einer Dalbe für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe oberhalb der Schleuse Gerstheim bei Rhein-km 271,900

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Setzen einer Dalbe für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe oberhalb der Schleuse Gerstheim bei Rhein-km 271,900 zur Kenntnis.

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

Anlage

Checkliste für das Setzen einer Dalbe für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe oberhalb der Schleuse Gerstheim bei Rhein-km 271,900

1. Art des Bauwerks:

Röhrenförmige Dalbe aus Metall mit Pollern für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe

2. Nächster Ort/Stadt:

Gerstheim

3. Rhein-km:

271,900

4. Art der Baumaßnahme:

Vibrations- und Schlagrammen eines die Dalbe bildenden Metallrohrs, Schweißen, Lackieren

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite:

120 Meter

6. Fahrrinnenbreite:

88 Meter

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Liegestellen:

Der obere Vorhafen der Schleuse Gerstheim ist am linken Ufer bereits mit vier Dalben (entlang der Abgrenzung zum Kraftwerkskanal) ausgestattet. Die Dalben stehen in einer Fluchtlinie mindestens 12 Meter vom Ufer entfernt, um einen Tiefgang von mindestens 3 m zu gewährleisten.

Ziel dieser Baumaßnahme ist es, eine zusätzliche Dalbe in der Fluchtlinie der bereits vorhandenen Dalben zu errichten (siehe Abbildung 1). Durch die Ergänzung dieses neuen Elements wird die Anlegekapazität für mittelgroße und große Schiffe im oberen Vorhafen erhöht.

Die neue Dalbe besteht aus einem Schaft: Stahlrohr D1066 mm * Dicke 19,8 mm. Der Schaft ragt 4 m über das Wasser hinaus und ist mit drei Festmachpollern ausgestattet. Auf dem oberen Teil des Rohrs (2,5 Meter) wird weiße Farbe aufgetragen, um eine bessere Sichtbarkeit zu gewährleisten.

Mit dieser Baumaßnahme soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass bei Bedarf mittelgroße und große Schiffe anlegen, z. B. bei einer Betriebssperre wegen Hochwasser.

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser:

Die neue Dalbe ergänzt eine derzeit aus vier Dalben bestehende Anlage. Das neue Element soll in der Fluchtlinie der bereits vorhandenen Elemente errichtet werden.

Dieser zusätzliche Festmachpunkt ermöglicht es größeren Binnenschiffen, im oberen Vorhafen der Schleuse zu liegen. Die Breite der Fahrrinne wird nach dem Setzen dieser neuen Dalbe nicht beeinträchtigt (siehe Abbildung 2).

Während einer vorübergehenden Phase der Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs bietet die Anlage trotz des geringen Flächeneingriffs im Bereich der Dalben GE1 und GE3 mehr Sicherheit für die Schifffahrt, da wartende Schiffe so nah wie möglich am Ufer an einem dafür vorgesehenen und sicheren Platz liegen können. Der fragliche Bereich befindet sich in unmittelbarer Nähe der Schleuse Gerstheim, an einer Stelle, an der die Geschwindigkeit der Schifffahrt verlangsamt ist und nicht den üblichen Bedingungen für die Schifffahrt auf dem Rhein entspricht.

B. Angaben zum Bauablauf

9. Beschreibung des Bauablaufs:

Die Rammarbeiten werden von einem Ponton aus ausgeführt, der mit einem Schubboot und einem Kran ausgestattet ist.

Die Schifffahrt wird durch die Arbeiten nicht beeinträchtigt, abgesehen von den üblichen Maßnahmen, um zur Wachsamkeit aufzurufen.

10. Ausführungszeitraum:

Die Arbeiten sollen Ende September beginnen und werden voraussichtlich zwei Monate dauern.

Die Arbeiten werden außerhalb der Schleusensperrzeiten durchgeführt, um die Schifffahrt nicht zu beeinträchtigen.

11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung:

Die Bauarbeiten führen zu keinen Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag an der Arbeitsstelle zu verhindern.

Die Geschwindigkeitsreduzierung wird mithilfe einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bekannt gegeben. Gemäß den Anforderungen der RheinSchPV wird durch eine Warnbeschilderung auf die Arbeiten hingewiesen.

12. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise):

Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

C. Pläne

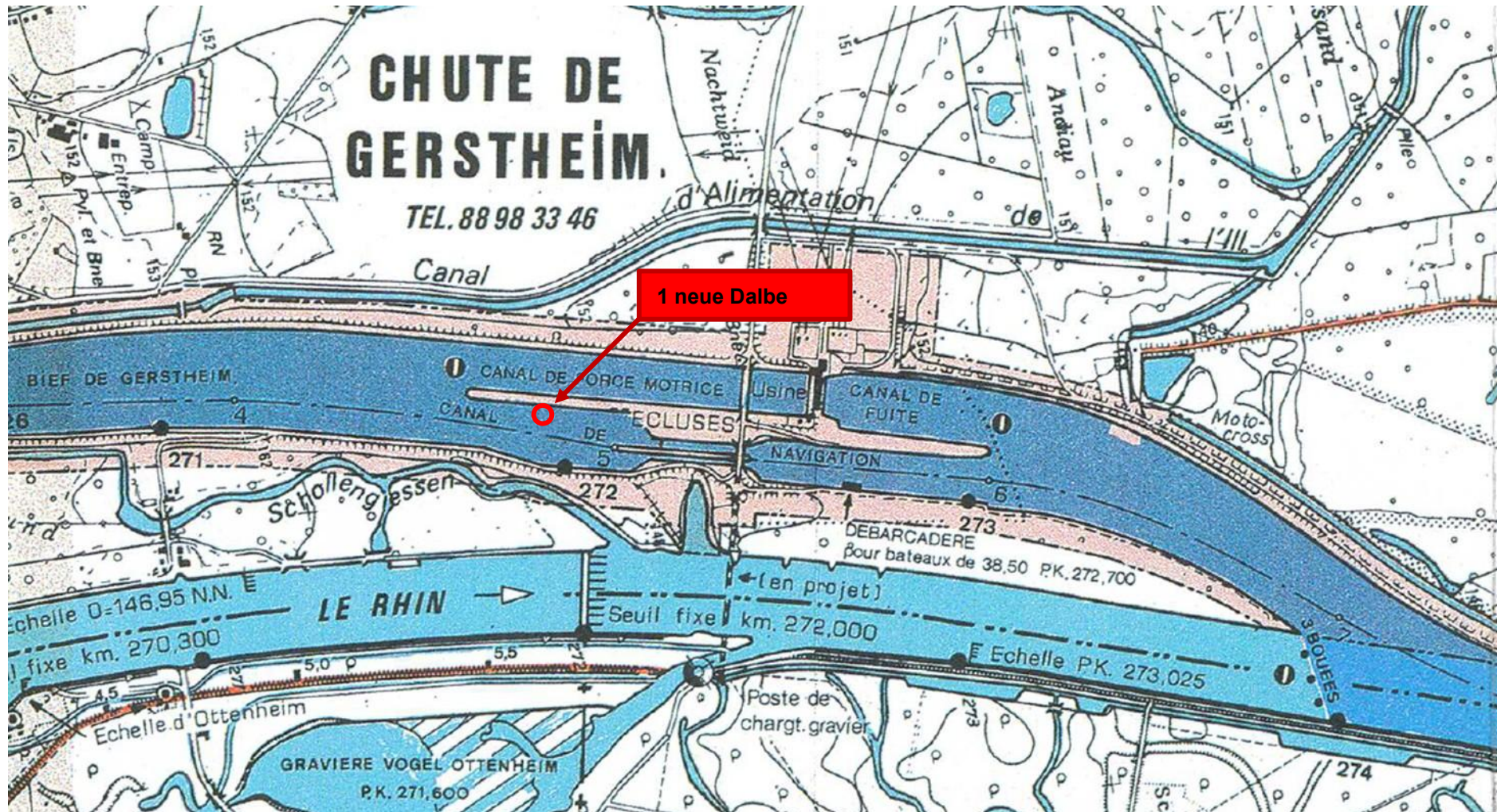


Abbildung 1: Lage des Baustellenbereichs an der Anlage in Gerstheim

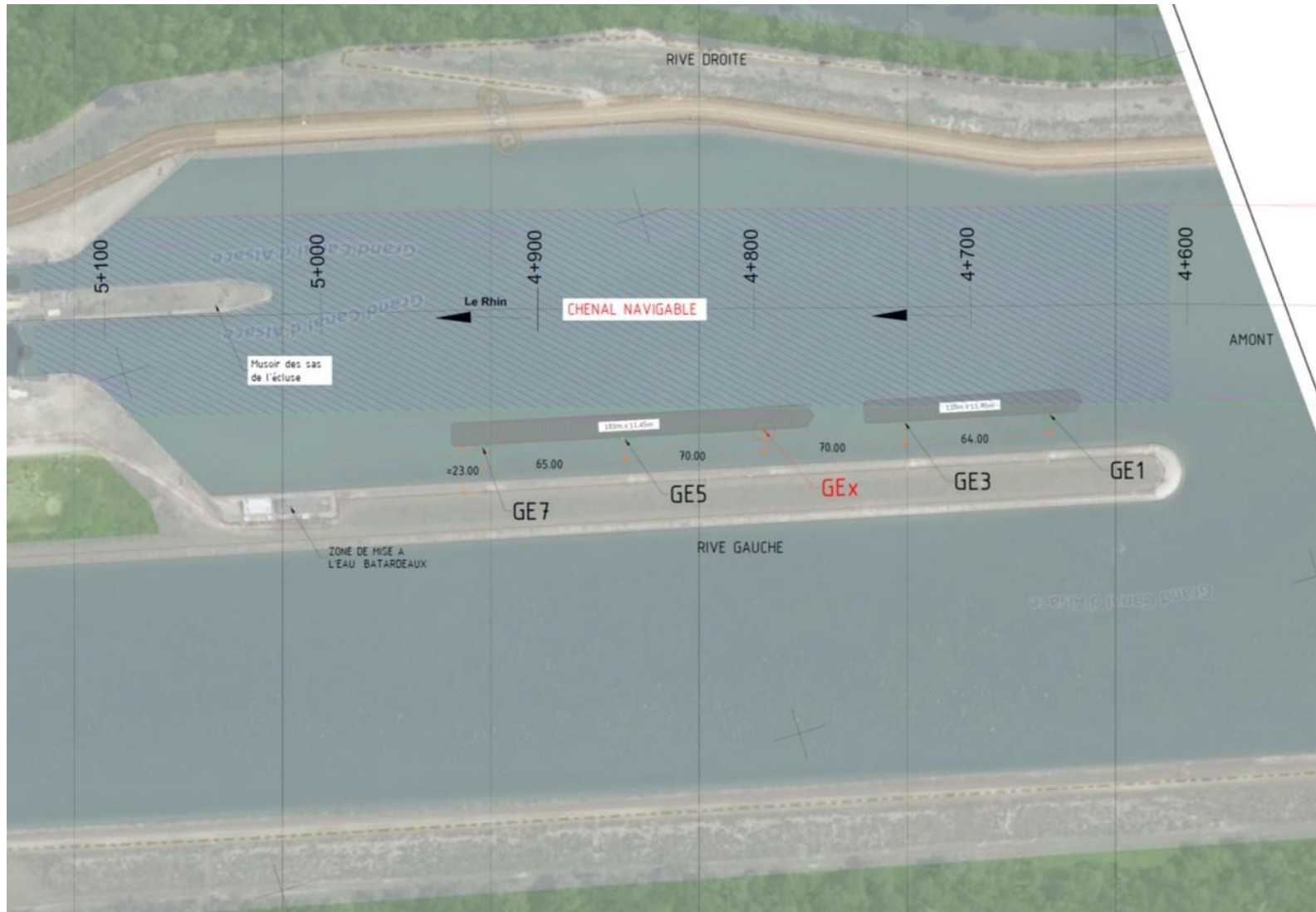


Abbildung 2: Draufsicht des Standorts der neuen Dalbe – Oberer Vorhafen der Schleuse Gerstheim

PROTOKOLL 22
Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein
zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

Beschluss

Die Zentralkommission,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die vorgesehenen Sperrungen zur Kenntnis,

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

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

anerkennt, dass bei umfangreichen Baumaßnahmen unvorhersehbare Ereignisse eintreten können und sich daher die Termine der vorgesehenen Sperrungen verschieben können,

bittet die deutsche und die französische Delegation,

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

Anlage

Anlage zu Protokoll 22

**Tabelle der Sperrungen 2026 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal
Stand 19.09.2025**

Betrei- ber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	16. März 2026	31. Juli 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	2. Februar 2026	13. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	2. Februar 2026	6. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	18. Mai 2026	3. Juli 2026	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	2. Februar 2026	6. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	23. März 2026	8. Mai 2026	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	2. Februar 2026	6. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	16. März 2026	24. Juli 2026	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	2. Februar 2026	6. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	16. März 2026	31. Juli 2026	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	2. Februar 2026	6. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	23. März 2026	19. Juni 2026	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	2. Februar 2026	6. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	16. März 2026	5. Juni 2026	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Straßburg kleine Kammer	2. Februar 2026	6. Februar 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Straßburg große Kammer	27. April 2026	12. Juni 2026	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	-	-	-
VNF	Gambsheim östliche Kammer	1. Januar 2026	30. Juni 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim westliche Kammer	13. März 2026	8. Mai 2026	Risiko von Beeinträchtigungen
WSV	Iffezheim östliche Kammer	14. September 2026	9. Oktober 2026	Risiko von Beeinträchtigungen

Hinweise:

Die amtlichen Mitteilungen zu den Sperrungen können auf den Internetseiten der Schleusenbetreiber eingesehen werden:

Schleuse Iffezheim (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes): www.elwis.de

Schleuse Gambsheim (Voies Navigables de France): www.vnf.fr/avisbat

Schleusen Strasbourg bis Kembs (Électricité de France): www.vnf.fr/avisbat

Die Sperrungen der schweizerischen Schleusen können auf www.elwis.de eingesehen werden.

Weitere Informationen und die jeweils aktuellen Planungen der Sperrungen sind auch auf folgender Internetseite veröffentlicht www.eurisportal.eu.

Schifffahrt eingeschränkt (Ottmarsheim bis Straßburg): Die große Schleusenammer ist gesperrt. Es steht nur die kleine Kammer für Fahrzeuge mit einer Breite von bis zu 11,45 m zur Verfügung.

Risiko von Beeinträchtigungen (Kembs, Gambsheim oder Iffezheim): Eine von zwei Kammern ist gesperrt. Es kann zu Behinderungen und Verzögerungen im Betriebsablauf kommen.

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

PROTOKOLL 23

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

Beschluss

Die Zentralkommission nimmt Kenntnis

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

Anlagen

Anlagen zu Protokoll 23

1. Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) :

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art
Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art
Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe s In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	§§ 2, 7, 8 u. Anlage 2 - Vorschriften über Farbe und Lichtstärke	I	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2006-I-19	Definitive Änd. der RheinSchPV	I	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2017-I-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Begriffsbestimmungen (§ 1.01), Inland AIS und Inland ECDIS (§ 4.07), Meldepflicht (§ 12.01) und Verzeichnis der Fahrzeug- und Verbandsarten (Inhaltsverzeichnis, Anlage 12)	I	1.12.2018	1.5.2018		1.12.2018	5.12.2017
2021-II-16	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5)	I	1.6.2022		3.2.2024	19.9.2023	1.7.2022
2023-I-9 ¹	Änderung des Datums des Inkrafttretens des Beschlusses 2022-II-12 zur definitiven Änderung der RheinSchPV zwecks Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Genehmigung zeitlich befristeter Abweichungen von der RheinSchPV für ein Fahrzeug, bei dem Aufgaben der Besatzung automatisiert wahrgenommen werden, oder für ein ferngesteuertes Fahrzeug	I	1.8.2023			23.10.2024	1.1.2025
2023-II-11	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Angleichung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b betreffend die Position der Seitenlichter auf Schubverbänden in Fahrt	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2023-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV zum Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§ 3.32 Nummer 3)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2023-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung der Anlage 13 Nummer 6.4 (Bezugsnachweis für Gasöl und Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen)	I	1.12.2024	11.3.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2024-I-10	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2024	19.7.2024	30.10.2024	16.9.2025	1.1.2025
2024-I-11	Definitive Änderung der RheinSchPV betreffend die Position der Seitenlichter einzeln fahrender Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (§ 3.08 Nummern 1 Buchstabe b und 5)	I	1.12.2026			1.12.2026	
2024-I-12	Definitive Änderung der RheinSchPV – Meldepflicht (§12.01 Nummern 1, 2 und 9)	I	1.12.2026	12.8.2025		1.12.2026	
2024-II-10	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung der Anlage 13 in Bezug auf das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach der dem ADN beigefügten Verordnung	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

¹ Die Bestimmungen des Beschlusses 2023-I-9 wurden am 3. Oktober 2024 im belgischen Staatsblatt veröffentlicht.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene s In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2024-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV betreffend die Sonderbestimmungen für einzelne Rheinstrecken (§§ 9.01 Nummern 2 und 3 und 10.01 Nummer 4)	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Harmonisierung des Begriffs „Schiffsattest“ in der RheinSchPV	I	1.12.2025	12.8.2025	27.11.2025		
2024-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV und Verweis auf die Edition 2025/1 des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtinformationsdienste (ES-RIS 2025/1) (§ 1.01)	I	1.1.2026	12.8.2025			
2024-II-14	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV - Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026	12.8.2025			
2025-I-7	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Änderung von § 14.09 RheinSchPV – Änderung von Liegestellen im Bereich der Reede Wesseling	I	1.6.2026				
2025-I-8	Änderung der RheinSchPV betreffend die Nutzung alternativer Energiequellen in der Binnenschiffahrt – Methanol und Akkumulatoren – durch definitive Änderungen (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.01, 2.06, 3.29, 6.28, 7.01, 7.08, 8.11, 8.12, 8.13, 15.07, Anlagen 3, 7 und 13)	I	1.6.2026				

2. Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art
Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art
Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehenes In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2017-II-20	Definitive Änderung der RheinSchUO – Anpassung der RheinSchUO zur Berücksichtigung des Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2017/1)	I	7.10.2018	7.10.2018			7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchUO, § 1.06	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022			9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchUO – Musterantrag auf Untersuchung (Anlage A) und Begriffsbestimmungen (§ 1.01 Nummer 24)	I	1.6.2023			10.3.2024	1.2.2024	1.1.2025
2022-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2024-II-14	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026					

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

3. Rheinschiffspersonalverordnung¹ (RheinSchPersV):

Inkraftsetzung von Vorschriften und Anordnungen vorübergehender Art
Wiederinkraftsetzung von Anordnungen vorübergehender Art
Stand der von den Mitgliedstaaten noch vorzunehmenden Inkraftsetzungen und Wiederinkraftsetzungen

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehen es In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen Änderung des § 3.02 Nr. 3 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2015	29.7.2015		1.2.2016	11.12.2015	6.1.2015
2015-I-7	Änderungen der RheinSchPersV durch eine definitive Änderung	I	1.7.2016	24.9.2015		1.2.2016	1.7.2016	19.6.2015
2015-I-10	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Muster des Rheinpatents und verschiedener Schiffsführer- und Befähigungszeugnisse für die Radarfahrt (Anlagen D1, D5, D6 und A5 der RheinSchPersV)	I	1.8.2015	1.7.2016		21.10.2015	1.8.2015	19.6.2015
2015-I-11	Möglichkeit der Anerkennung von Bordbüchern aus Drittstaaten – Änderung des § 3.13, der Anlage A1 RheinSchPersV und Einfügung einer Anlage A 1a	I	1.7.2016	1.7.2016		12.5.2017	1.7.2016	19.6.2015
2015-II-14	Anerkennung nichtrheinischer Matrosenausbildungen / Erwerb der Befähigung „Bootsmann“ – Änderung des § 3.02 Nr. 5 Buchstabe a RheinSchPersV	I	1.12.2016	1.12.2016		12.5.2017	20.12.2016	25.1.2016
2016-I-6	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Änderung der Anlagen A5, D5 und D6 der RheinSchPersV	I	1.8.2016	11.4.2017		12.5.2017	20.12.2016	20.6.2016
2016-II-8	Änderungen der RheinSchPersV – Änderung des Musters des Rheinpatents in den Niederlanden (Anlage D1 der RheinSchPersV)	I	15.7.2016	**)		12.5.2017	22.6.2016	**)

¹ Mit Änderung der Bezeichnung der Verordnung über das Schiffspersonal in der Rheinschiffahrt in der deutschen Fassung der Verordnung vom 8. November 2022 (Beschluss 2022-II-9) betreffen nach diesem Datum angenommene Änderungen die Rheinschiffspersonalverordnung.

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

**) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehen es In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der Besatzungsvorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse bestimmter Mitgliedstaaten auf dem Rhein	I	1.4.2017	11.4.2017		12.5.2017	1.4.2017	**)
2017-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPersV – Anpassung der §§ 1.01 Nr. 37 und 40, 3.13 Nr. 1, 3.14 Nr. 1, 3.14 Nr. 1.1 Buchstaben j und m, 3.14 Nr. 2, 3.17 Nr. 2, Fußnote Nr. 2, 3.18 Nr. 3, 3.19 Nr. 3, 5.06, 5.10 Nr. 1 Buchstabe a, Anlage A1 Nr. 1, Anlage D7 Nr. 1.3, Anlage D8 Nr. 2.7 sowie Anlage E2 Nr. 1.1	I	7.10.2018	7.10.2018		19.9.2019	7.10.2018	28.5.2018
2018-II-7	Definitive Änderungen der RheinSchPersV, § 1.02	I	1.12.2019	6.6.2019		19.8.2020	1.12.2019	28.2.2019
2018-II-10	Änderung der RheinSchPersV – Anpassung der Vorschriften über die Ruhezeit an Bord, §§ 3.11 Nr. 4 (neu) bis 6, 3.12 Nr. 5, 7	I	1.7.2019	6.6.2019		19.9.2019	14.6.2019	28.2.2019
2019-I-11	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2019/1)	I	1.1.2020	8.11.2019		21.12.2020	1.1.2020	16.8.2019
2020-II-22	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2021/1)	I	1.1.2022	1.1.2022		9.7.2023	18.5.2022	1.1.2022
2022-II-15	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2023/1)	I	1.1.2024	16.5.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-3	Änderung des § 6.01 der RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-I-4	Änderung des § 20.01 RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024	1.1.2024	1.1.2025
2023-II-10	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§§ 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 und 20.09)	I	1.6.2024	11.3.2024		13.8.2024	7.8.2024	1.1.2025
2024-I-7	Änderungen der RheinSchPersV (§§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10)	I	1.1.2025	23.12.2025		31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehen es In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2024-I-8	Änderung der RheinSchPersV (§ 1.02 Nummer 57) – Anpassung der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN 2024/1)	I	1.1.2025	12.8.2025			1.1.2025	1.1.2025
2024-I-9	Änderung der RheinSchPersV (Anlage 1) – Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)	I	1.1.2025	23.12.2024		31.12.2024	1.1.2025	1.1.2025
2024-II-9	Änderung der RSP – Änderung des § 11.01 Nummer 2 (Patentpflicht) und der Anlage 5 (Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden)	I	1.7.2025	12.8.2025		26.6.2025		
2024-II-14	Definitive Änderung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV – Anpassung der RheinSchUO, der RheinSchPV und der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN 2025/1)	I	1.1.2026	12.8.2025				
2025-I-5	Schifferpatente und Besatzungen Änderung der RheinSchPersV: Änderung des § 12.05 (Sportpatent) und der Anlage 2 (Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatentes und eines Behördenpatentes)	I	1.1.2026					
2025-I-6	Änderung der RheinSchPersV: Ergänzung des § 5.01 (Schifferdienstbuch)	I	1.1.2026					

4. Untersuchungsausschuss (Beschluss 2013-I-16):

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 2/2025
vom 26. Juni 2025**

Artikel 19.07 Nummer 1 des ES-TRIN 2023/1

Zweites unabhängiges Antriebssystem

HELENA

In Anwendung von § 2.20 Nummer 1 der RheinSchUO darf das Segelfahrgastschiff HELENA, mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02324076 von den Anforderungen nach Artikel 19.07 Nummer 1 des ES-TRIN 2023/1 abweichen.

Diese Abweichung ist zulässig, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Das Schiff verfügt über Segel, die in Analogie zu Artikel 20.04 des ES-TRIN 2023/1 als Hauptantriebssystem gelten, und einen Antriebsmotor zur Gewährleistung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus.
2. Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit der Untersuchungskommission einen Bericht vorlegen.

Die niederländische Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden.

Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (25) 40 intern zu entnehmen.

5. Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschluss 2023-II-10)

1. Liste der anerkannten Ärzte, die einen Tauglichkeitsnachweis ausstellen können

BE	<p>Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der Internetseite der Vlaamse Overheid verfügbar.</p> <p>Informationen über die in der Wallonischen Region anerkannten Ärzte können auf der Internetseite der Wallonischen Region entnommen werden.</p>
CH	<p>1. Arbeitsmedizinisches Zentrum Basel (azb ag) Güterstrasse 107 4133 Pratteln Tel.: +41 (0) 61 821 82 60</p>
	<p>2. Ambulatorium Wiesendamm Wiesendamm 22 4057 Basel Tel.: +41 (0) 61 631 25 25</p>
DE	<p>Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der folgenden Webseite verfügbar: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaeihigungsnachweise/Tauglichkeit/Tauglichkeit-node.html</p>
FR	<p>1. Docteur Carina Abnoun 6, place de l'Homme de Fer 67000 Strasbourg Tel.: +33 (0)3 88 32 46 29</p>
	<p>2. Docteur Philippe Guerault 14, place Armes 21170 Saint-Jean-De-Losne Tel.: +33 (0)3 80 29 07 14</p>
NL	<p>Eine Liste der anerkannten Ärzte ist auf der folgenden Webseite verfügbar: https://www.ilent.nl/onderwerpen/scheepvaart-algemeen/medische-keuring-scheepvaart/keuringsartsen</p> <p>Inspectie Leefomgeving en Transport Medisch adviseur Scheepvaart Postbus 16191 2500 BD Den Haag Tel.: +31 (0)88 489 00 00</p>

(...)

9. Zuständige Einrichtungen für die Abnahme der Prüfung für die besondere Berechtigung für Radarfahrten

Staat - Nr.	Name und Kontaktdaten der Einrichtung	Praktische Prüfung an einem zugelassenen Simulator (ja/nein)	Praktische Prüfung auf einem Fahrzeug (ja/nein)
DE-1	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 E-Mail: gdws@wsv.bund.de	Ja	Nein
BE-1	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 E-Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be	Nein	Ja
BE-2	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen	?	Ja
BE-3	GO! De Scheepvaartschool – Cenflumarin Antwerpen	?	Ja
FR-1	Lycée général technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montelimar Tel.: +33 (0)4 75 00 76 76 E-Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	Nein	Ja
FR-2	Lycée Professionnel et Industriel Emile Mathis 1, Rue du Dauphiné 67300 Schiltigheim Tel.: +33 (0)3 88 18 55 18 E-Mail: ce.0670089h@ac-strasbourg.fr	Nein	Ja
FR-3	CFANI (Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure) 43, rue du Général de Gaulle 78490 Le Tremblay-Sur-Mauldre Tel.: +33 (0)1 61 39 01 18 E-Mail: cfani@free.fr	Nein	Ja
FR-4	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 PARIS Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 E-Mail: contact@institutfluvia.fr	Nein	Ja

Staat - Nr.	Name und Kontaktdaten der Einrichtung	Praktische Prüfung an einem zugelassenen Simulator (ja/nein)	Praktische Prüfung auf einem Fahrzeug (ja/nein)
FR-5	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de- Laffemas 26901 Valence Cedex 9 Tel: +33 (0)4 75 82 37 90 E-Mail: contact.gad@greta-0726.fr	Nein	Ja
NL-1	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	Ja	Nein

(...)

13. Lehrgänge für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt

N° d'ordre Lfd. Nr. Nr.	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
BE-01	Batelier/batelière ¹	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 E-Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be
BE-02	Expert en matière de navigation avec passagers	IPEFA – Huy-Waremme Quai de Compiègne, 4 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 37 E-Mail: pshuy.info@provincedeliege.be
DE-01	Basislehrgang für die Fahrgastschiffahrt	Eine Veröffentlichung der Liste der zugelassenen Lehrgänge befindet sich auf der ELWIS-Website: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befahigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html
FR-01 ²	Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 E-Mail: contact@institutfluvia.fr

¹ Die anerkannte Ausbildung zum Binnenschiffer/zur Binnenschifferin berechtigt zum Erwerb des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer mit der Befähigung als Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt.

² Gültig bis zum 28. April 2028.

N° d'ordre Lfd. Nr. Nr.	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
FR-02 ¹	Expert en navigation à passagers	PROMOFLUVIA Port de Lyon – Edouard Herriot 1bis, rue de Dole 69007 Lyon Tel.: +33 (0)4 78 37 83 03 E-Mail: formation@promofluvia.fr / gilles.durel@promofluvia.fr
FR-03 ²	Expert en navigation à passagers	ACFI – Action Formation Incendie 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau Tel.: +33 (0)2 40 80 06 26 / +33 (0)6 31 51 82 91 E-Mail: acfi@ensi-incendie.fr
FR-04 ³	Expert en navigation à passagers	SARL SURLESFLOTS.COM Enseigne FLOTS-FORMATION 9, rue André-Ampère 33240 Lugon-et-l'Ile-du-Carney Tel.: +33 (0) 6 77 91 52 45 E-Mail: flots-formations@orange.fr
NL-01 ⁴	Expert en navigation à passagers	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31(0)10 234 43 02 E-Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl
NL-02 ⁵	Deskundige passagiersvaart	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03 ⁶	Deskundige passagiersvaart	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

(...)

¹ Gültig bis zum 20. Juli 2028.

² Gültig bis zum 24. Juli 2028.

³ Gültig bis zum 30. April 2030.

⁴ Gültig vom 15. Januar 2023 bis 15. Januar 2028.

⁵ Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029.

⁶ Gültig vom 8. April 2024 bis zum 8. April 2029.

16. Schulung für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
DE-01	Die zugelassenen Lehrgänge für Atemschutzgeräteträger sind veröffentlicht unter https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkunde/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Siehe Anlage 7 zur RheinSchPersV
NL-01 ¹	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel.: +31 (0)10 234 43 02 E-Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02 ²	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 (0)52 769 95 35 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03 ³	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tel.: +31 (0)16 833 69 90 E-Mail: examen@nikta.nl	
NL-04 ⁴	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Tel.: +31 (0)4 133 321 53 E-Mail: info@nautiektrainingen.nl	
NL-05 ⁵	Arbode Maritiem B.V. Rector Mulderstraat 21 5962 AH Melderslo		
FR-01 ⁶	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tel.: +33 (0)6 72 88 58 66 E-Mail: frederic.rose@live.fr	
FR-02 ⁷	Centre de formation « sécurité » ACFI 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottreau	Tel.: +33 (0)2 40 80 06 25 E-Mail: acfi@ensi-incendie.fr	
FR-03 ⁸	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 6, rue du Général Audran 92400 Courbevoie	Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 E-Mail: fabrice.toulza@apave.com	
FR-04 ⁹	CSI Formation 7, rue de l'Industrie 67720 Hoerd	Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 E-Mail: direction@csi-formation.com	
FR-05 ¹⁰	BELLE MANŒUVRE 11, Place Augustin Normand 14600 Honfleur	Tel.: +33 (0)7 64 83 13 80 E-Mail: sarlbellemanoeuvre@gmail.com	

¹ Gültig vom 15. Januar 2023 bis zum 15. Januar 2028.

² Gültig vom 14. Dezember 2022 bis zum 14. Dezember 2027.

³ Gültig vom 2. November 2023 bis zum 2. November 2028.

⁴ Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029.

⁵ Gültig vom 16. Oktober 2024 bis zum 16. Oktober 2029.

⁶ Gültig bis zum 27. Januar 2028.

⁷ Gültig bis zum 11. Oktober 2028.

⁸ Gültig vom 30. April 2024 bis zum 30. April 2029.

⁹ Gültig bis zum 9. Juni 2029.

¹⁰ Gültig bis zum 30. Juni 2029.

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
FR-06 ¹	Lycée général, technologique et professionnel Les Catalins 24, avenue des Catalins 26200 Montélimar	Tel: +33 (0)4 75 00 76 76 E-Mail: ce.0260113g@ac-grenoble.fr	
FR-07 ²	GRETA ARDECHE DROME Lycée polyvalent Algoud Laffemas 37-39, rue Barthélémy-de-Laffemas 26901 Valence Cedex 9	Tel: +33 (0)4 75 82 37 90 E-Mail: contact.gad@greta-0726.fr	

(...)

18. Verzeichnis der von der zuständigen Behörde nach § 11.01 Nummer 2 RheinSchPersV als gleichwertig anerkannten Patente

BE	-
CH	Anerkennungsverfahren läuft im Rahmen der Revision der Verordnung über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern
DE	Die nach § 11.01 Nummer 2 als gleichwertig anerkannten Patente sind in Artikel 6 Absatz 6 der deutschen Rheinschiffspersonaleinführungsverordnung (RheinSchPersEV) aufgeführt.
FR	Anerkennungsverfahren im Gange
NL	Die nach § 11.01 Nummer 2 als gleichwertig anerkannten Patente sind in Artikel 1.10 der niederländischen Binnenschiffahrtsordnung (Binnenvaartregeling) aufgeführt: https://wetten.overheid.nl/BWBR0025958/2025-01-01/#Hoofdstuk1_Paragraaf4_Artikel1.10 .

¹ Gültig bis zum 20. Juli 2028.

² Gültig bis zum 30. Dezember 2030.

XI. Haushalt und Verwaltung

**PROTOKOLL 24
Änderung der Personalordnung**

Beschluss

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Haushaltsausschusses,

beschließt die Änderung des Anhangs 2 zur Personalordnung, die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführt ist.

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 24

Anhang 2 zur Personalordnung

Besoldungstabelle

Kategorie A (Artikel 10)

Dienstaltersstufe	A7	Wert der Dienstaltersstufe	A6	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe	A5	Wert der Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe						15 767	497	13 122	385	
10. Dienstaltersstufe						15 271	497	12 736	385	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						14 774	497	12 351	385	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			16 687	548	2 ans	14 278	497	11 966	385	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			16 140	548	2 ans	13 781	497	11 581	385	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	17 855	736	15 592	548	2 ans	13 284	497	11 196	385	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	17 118	736	15 045	548	2 ans	12 788	497	10 811	256	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	16 382	736	14 497	367	1 an	12 291	319	10 555	256	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	15 645	491	14 130	367	1 an	11 971	319	10 299	256	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	15 154	491	13 763	367	1 an	11 652	319	10 043	256	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	14 663		13 396		1 an	11 333		9 788		1 Jahr

Kategorie A (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	A4	Wert der Dienstaltersstufe	A3	Wert der Dienstaltersstufe	A2	Wert der Dienstaltersstufe	A1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	11 259	326	9 912	306	7 920	236	5 923	138	
10. Dienstaltersstufe	10 934	326	9 606	306	7 684	236	5 785	138	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	10 608	326	9 300	306	7 449	236	5 647	138	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	10 282	326	8 994	306	7 213	236	5 509	138	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	9 956	326	8 688	306	6 977	236	5 371	138	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	9 630	326	8 382	306	6 742	236	5 233	138	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	9 305	326	8 076	306	6 506	236	5 095	138	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	8 979	220	7 770	204	6 271	155	4 957	138	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	8 759	220	7 566	204	6 116	155	4 819	138	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	8 540	220	7 363	204	5 961	155	4 681	138	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	8 320		7 159		5 806		4 543		1 Jahr

Kategorie B (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	B5	Wert der Dienstaltersstufe	B4	Wert der Dienstaltersstufe	B3	Wert der Dienstaltersstufe	B2	Wert der Dienstaltersstufe	B1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	5 831	144	5 144	129	4 504	114	3 900	97	3 456	88	
10. Dienstaltersstufe	5 687	144	5 014	129	4 390	114	3 803	97	3 368	88	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	5 543	144	4 885	129	4 277	114	3 707	97	3 280	88	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	5 398	144	4 755	129	4 163	114	3 610	97	3 192	88	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	5 254	144	4 626	129	4 050	114	3 514	97	3 104	88	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	5 110	144	4 496	129	3 936	114	3 417	97	3 016	88	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 965	144	4 367	129	3 822	114	3 320	97	2 928	88	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 821	144	4 237	129	3 709	114	3 224	97	2 840	88	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	4 677	144	4 108	129	3 595	114	3 127	97	2 752	88	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	4 532	144	3 978	129	3 482	114	3 031	97	2 664	88	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	4 388		3 849		3 368		2 934		2 576		1 Jahr

Kategorie C (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	C6	Wert der Dienstaltersstufe	C5	Wert der Dienstaltersstufe	C4	Wert der Dienstaltersstufe	C3	Wert der Dienstaltersstufe	C2	Wert der Dienstaltersstufe	C1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
11. Dienstaltersstufe	4 906	115	4 419	103	4 019	94	3 617	83	3 326	79	3 022	72	
10. Dienstaltersstufe	4 791	115	4 316	103	3 924	94	3 534	83	3 247	79	2 950	72	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 677	115	4 213	103	3 830	94	3 451	83	3 169	79	2 878	72	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 562	115	4 110	103	3 735	94	3 368	83	3 090	79	2 806	72	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 447	115	4 007	103	3 641	94	3 285	83	3 012	79	2 734	72	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 333	115	3 904	103	3 547	94	3 203	83	2 933	79	2 661	72	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 218	115	3 801	103	3 452	94	3 120	83	2 855	79	2 589	72	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 104	115	3 698	103	3 358	94	3 037	83	2 776	79	2 517	72	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 989	115	3 595	103	3 263	94	2 954	83	2 698	79	2 445	72	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 874	115	3 492	103	3 169	94	2 872	83	2 619	79	2 373	72	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 760		3 389		3 074		2 789		2 541		2 301		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	9 999	296	8 035	238			
9. Dienstaltersstufe	9 703	296	7 798	238			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	9 407	296	7 560	238			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	9 110	296	7 322	238			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 814	296	7 085	238			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 518	296	6 847	238			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	8 222	296	6 609	238			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 926	296	6 371	238			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 630	296	6 134	238	4 996	192	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 334		5 896		4 804		1 Jahr

XII. Querschnittsfragen und Verschiedenes

PROTOKOLL 25

Einleitung des Forschungsprojekts der ZKR zur Überarbeitung der Studie Wirtschaftliche und technische Evaluierung der Technologien für ein Greening als Beitrag zur Energiewende zur emissionsfreien Binnenschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf die Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018,

unter Berücksichtigung ihrer 2021 veröffentlichten Roadmap, die auf eine weitgehende Beseitigung der Treibhausgasemissionen und der sonstigen Schadstoffe bis 2050 abzielt (Beschluss 2021-II-36),

unter Hinweis auf den Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap und die Notwendigkeit einer Aktualisierung (Beschluss 2025-I-24),

in Bekräftigung ihrer Unterstützung für die Aktualisierung der Forschungsarbeiten, auf die sich die Roadmap stützt, insbesondere der wirtschaftlichen und technischen Bewertung von Technologien (Teil C der ZKR-Studie zur Finanzierung der Energiewende von 2019), als Voraussetzung für eine Überarbeitung der Roadmap,

beschließt die Einleitung eines Forschungsprojekts zur Aktualisierung der genannten Arbeiten, das als Grundlage für die künftige Überarbeitung der Roadmap der ZKR bis 2030 sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht dienen soll,

ist sich einig, dass die Kosten dieses Forschungsprojektes zu gleichen Teilen von den Mitgliedstaaten getragen werden,

verpflichtet sich, die Kosten dieses Forschungsprojekts zu tragen, soweit die erforderlichen Mittel vorhanden sind,

bittet die Mitgliedstaaten zu prüfen, ob ein finanzieller Beitrag zu einem von der ZKR in Auftrag zu gebenden Forschungsprojekt möglich ist,

erkennt die Möglichkeit an, dass ein Mitgliedstaat alternativ zum vorhergehenden Absatz einen Teil des Forschungsprojektes direkt in Auftrag gibt,

beauftragt ihren Wirtschaftsausschuss, ihren Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, ihren Untersuchungsausschuss und ihren Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt mit der Begleitung dieses Forschungsprojekts,

für die Teile des Forschungsprojekts, die die ZKR finanziert und steuert,

bittet das Sekretariat, die Ausschreibung für dieses Forschungsprojekt zur Suche nach externen Dienstleistern Anfang 2026 zu eröffnen,

beauftragt das Sekretariat, mit Unterstützung der Auftragskommission alle weiteren erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung dieses Forschungsprojekts im Hinblick auf einen Abschluss 2027 und unter Einhaltung der Verfahrensregeln für Aufträge der ZKR (Beschluss 2012-I-21) zu ergreifen,

ermächtigt ihre Generalsekretärin, die Vertragsdokumente für das Forschungsprojekt im Rahmen der für diesen Zweck verfügbaren Mittel und vorbehaltlich einer befürwortenden Stellungnahme der Auftragskommission zu unterzeichnen.

PROTOKOLL 26
Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende

I.
Einstellung des Schleusenbetriebes
auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein und,
in den Niederlanden, auf dem Nederrijn und dem Lek
in der Weihnachts- und Neujahrsnacht

Beschluss

Die Zentralkommission stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisierten Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2025 und vom 31. Dezember 2025 auf den 1. Januar 2026 zwischen 20 Uhr und 6 Uhr sowie

auf dem Nederrijn und dem Lek in den Nächten vom 24. auf den 25. und vom 25. auf den 26. Dezember 2025 sowie vom 31. Dezember 2025 auf den 1. Januar 2026 zwischen 18 Uhr und 8 Uhr,

keine Einwände hervorruft.

II.
Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden
auf dem Nederrijn und dem Lek
an Wochenenden

Beschluss

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Einstellung des Schleusenbetriebes

auf dem Nederrijn und auf dem Lek an Wochenenden jeweils von Samstag um 20.00 Uhr bis Sonntag um 8 Uhr und von Sonntag um 20 Uhr bis Montag um 6 Uhr für die Zeit vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2026

keine Einwände hervorruft.

XIII. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme

PROTOKOLL 27
Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 28
Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards
im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 29

Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR

Kein Beschluss.

Anlage

Revidierte Rheinschiffahrtsakte

vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963

Inkraftgetretene Zusatzprotokolle

Zusatzprotokoll Nr. 1 - Änderung des Artikels 40a: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schifffahrtspolizeilichen Vorschriften
in Straßburg unterzeichnet am 25. Oktober 1972, in Kraft getreten am 25. Februar 1975.

Zusatzprotokoll Nr. 2 - Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 4 (neu): Beförderungsbedingungen
in Straßburg unterzeichnet am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. Februar 1985.

Zusatzprotokoll Nr. 3 - Artikel 23, 32 und 37 (neu): Anpassung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen
in Straßburg unterzeichnet am 17. Oktober 1979, in Kraft getreten am 1. September 1982.

Zusatzprotokoll Nr. 4 - Dieses Zusatzprotokoll ist gemäß seinem Artikel II am 31. Dezember 1999 abgelaufen. (Strukturbereinigungsmaßnahmen)
in Straßburg unterzeichnet am 25. April 1989, in Kraft getreten am 1. August 1991.

Zusatzprotokoll Nr. 6 - Anhebung der Geldbußen bei Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrtspolizeilichen Vorschriften auf 25.000 Euro
in Straßburg unterzeichnet am 21. Oktober 1999, in Kraft getreten am 1. November 2011.

Zusatzprotokoll Nr. 7 - Ergänzung des Artikels 23 um einen Absatz 2 betreffend die Anerkennung der Schiffszeugnisse und Schifferpatente
in Straßburg unterzeichnet am 27. November 2002, in Kraft getreten am 1. Dezember 2004.

In der Ratifikation befindliche Protokolle

Zusatzprotokoll Nr. 5 - Verlängerung der Strukturbereinigungsmaßnahmen bis zum 29. April 2003
in Straßburg unterzeichnet am 28. April 1999
Inkrafttreten: am ersten Tag des Monats nach Hinterlegung der fünften Ratifikationsurkunde

Unterzeichner- staaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
Deutschland	
Belgien	11. März 2004
Frankreich	
Niederlande	21. Januar 2000
Schweiz	5. Oktober 2000

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

in Straßburg unterzeichnet am 4. November 1988, in Kraft getreten am 1. September 1997.

Unterzeichner- staaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde	Hinterlegung der Kündigungsurkunde
Deutschland ¹	9. März 1999	7. Juni 2018
Belgien		
Frankreich		
Luxemburg ²	8. Juli 1993	7. Juni 2018
Niederlande ³	16. April 1997	7. Juni 2018
Schweiz ⁴	21. Mai 1997	

¹ Vorbehalte und Erklärungen Deutschlands nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte

1. Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Abs. 1 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben a bis c genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Abs. 1 Buchstaben d und e CLNI genannten Fahrzeuge anzuwenden.
2. Die Bundesrepublik Deutschland erklärt nach Artikel 18 Abs. 2 des Übereinkommens, dass sie für Ansprüche aus einem Ereignis, das auf ihren Wasserstraßen eingetreten ist, die in Artikel 7 Abs. 1, Satz 2, Buchstaben a und b genannten Haftungshöchstbeträge nicht anwenden wird.

Erklärung

Die Bundesrepublik Deutschland erklärt gemäß Artikel 15 Abs. 2 des Übereinkommens, dass das Übereinkommen für alle deutschen Gewässer gilt.

² Vorbehalte und Erklärungen Luxemburgs nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt

Das Übereinkommen ist jedoch nicht anzuwenden auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden sowie auf Sport- und Vergnügungsschiffe und Schiffe, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt.

Erklärung

Das Übereinkommen ist auch auf den schiffbaren Strecken der Sauer anwendbar.

Innerhalb der Grenzen von Artikel 6 Absatz 2 haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor den anderen Ansprüchen.

³ Vorbehalte und Erklärungen der Niederlande nach diesem Übereinkommen

Vorbehalt

Das Übereinkommen insgesamt ist nicht anzuwenden auf

- a) Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden;
- b) Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch diese verursacht werden, und dies gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens.

Erklärung

Das Königreich der Niederlande erklärt gemäß Artikel 15 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI), dass das Übereinkommen auf sämtlichen Binnenwasserstraßen der Niederlande zur Anwendung kommt.

⁴ Vorbehalte und Erklärungen der Schweiz nach diesem Übereinkommen

Vorbehalte

- a) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, aus (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a);
- b) Die Schweizerische Eidgenossenschaft schließt die Anwendung des Übereinkommens auf Sport- und Vergnügungsschiffe sowie auf Schiffe aus, deren Verwendung zur Schifffahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt (Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d);
- c) Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird die nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben a und b des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht anwenden (Artikel 18 Absatz 2).

Erklärung

Der Bundesrat erklärt ferner gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Übereinkommens, dass die schweizerische Eidgenossenschaft die Übereinkommensbestimmungen auch zwischen Basel und Rheinfelden anwenden wird.

Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012)

Das Übereinkommen lag vom 27. September 2012 bis zum 26. September 2014 am Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg zur Unterzeichnung auf, es ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten.

Teilnehmer	Unterzeichnung	Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt	
Deutschland ¹	11. Juli 2013	Ratifikation	27. September 2018
Österreich			
Belgien ²	27. September 2012	Ratifikation	25. August 2022
Bulgarien			
Frankreich	27. September 2012	-	
Ungarn		Beitritt	7. März 2018
Luxemburg ³	27. September 2012	Ratifikation	25. September 2014
Niederlande ⁴	29. November 2012	Annahme	7. Juni 2018
Polen	3. Dezember 2013		
Serbien ⁵	18. Januar 2013	Ratifikation	18. Juni 2013
Slowakei			
Schweiz ⁶		Ratifikation	23. April 2024

¹ **Vorbehalt Deutschlands**

Die Bundesrepublik Deutschland behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Übereinkommens das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und c des Übereinkommens genannten Ansprüche sowie auf die in Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe d des Übereinkommens genannten Fahrzeuge anzuwenden.

² **Vorbehalt Belgien**

Das Königreich Belgien behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a des Übereinkommens das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

³ **Vorbehalt und Erklärungen Luxemburgs**

Vorbehalt:

Das Großherzogtum Luxemburg schließt für die Zwecke von Artikel 18 Absatz 1 Ansprüche wegen Schäden durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers aus.

Erklärungen

Für die Zwecke von Artikel 15 Absatz 2 erklärt das Großherzogtum Luxemburg, dass das in Artikel 1 genannte Übereinkommen nur für die Mosel und den schiffbaren Teil der Sauer gilt.

Unbeschadet der Rechte nach Artikel 6 des Übereinkommens in Bezug auf die Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung haben Ansprüche wegen Beschädigung von Hafenanlagen, Hafenbecken, Wasserstraßen, Schleusen, Wehren, Brücken und Navigationshilfen Vorrang vor anderen Ansprüchen.

⁴ **Vorbehalt der Niederlande**

Das Königreich der Niederlande behält sich gemäß Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a für den europäischen Teil der Niederlande das Recht vor, die Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens in ihrer Gesamtheit auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, auszuschließen.

⁵ **Vorbehalt Serbiens**

Die Republik Serbien erklärt gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Straßburger Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012), dass sie die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf Ansprüche wegen Schäden durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers sowie auf Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e dieses Übereinkommens nicht anwenden wird.

⁶ **Erklärung und Vorbehalte der Schweiz**

Erklärung zu Artikel 15 Absatz 2 Buchstaben a und b

Die Schweiz erklärt, dass sie die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens auf die Wasserstraßen in ihrem Hoheitsgebiet, die nicht in Anlage I des Europäischen Übereinkommens über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung vom 19. Januar 1996 aufgeführt sind, ausschließt.

Vorbehalt zu Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe a

Die Schweiz behält sich das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf Ansprüche wegen Schäden, die durch eine Änderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verursacht werden, anzuwenden.

Vorbehalt zu Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe c

Die Schweiz behält sich das Recht vor, die Bestimmungen des Übereinkommens ganz oder teilweise nicht auf Ansprüche nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e des Übereinkommens anzuwenden.

Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI)

in Straßburg unterzeichnet am 9. September 1996, in Kraft getreten am 1. November 2009.

Am 22. Juni 2017 hat die Konferenz der Vertragsparteien einen Beschluss zur Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) und dessen Anwendungsbestimmung gefasst - Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe) (Beschluss CDNI 2017-I-4).

Änderungen dieses Übereinkommens bedürfen der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Vertragsparteien. Sie treten gemäß Artikel 19 Absatz 4 CDNI am ersten Tag des sechsten Monats nach der Hinterlegung der letzten Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde beim Verwahrer in Kraft.

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

Bestimmungen für die Behandlung gasförmiger Rückstände flüssiger Ladung (Dämpfe)

Vertragsparteien	Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde	
Deutschland	Ratifikation	9. Februar 2021
Belgien	Ratifikation	25. August 2022
Frankreich	Ratifikation	7. Juni 2023
Luxemburg	Ratifikation	7. Februar 2020
Niederlande	Annahme	3. Juli 2020
Schweiz	Ratifikation	23. April 2024

Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

in Budapest unterzeichnet am 22. Juni 2001, in Kraft getreten am 1. April 2005.

Verwahrer: Regierung der Republik Ungarn

Vertragsparteien	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
Ungarn	7. Mai 2002
Luxemburg	25. März 2004
Rumänien	3. April 2004
Schweiz	19. Mai 2004 ¹
Kroatien	7. Dezember 2004
Tschechien	14. November 2005
Bulgarien	19. April 2006
Niederlande	20. Juni 2006
Russland	11. April 2007
Frankreich	11. Mai 2007
Deutschland	10. Juli 2007
Slowakei	27. November 2007
Moldau	21. April 2008
Belgien	5. August 2008
Serbien	10. Juni 2010 ²
Ukraine	17. April 2014

¹ **Abgegebene Erklärung der Schweiz**

Erklärung zu Artikel 30 Absatz 1: Die Schweiz wendet das Übereinkommen nicht auf ihre nationalen Wasserstraßen einschließlich Grenzgewässer an, mit Ausnahme des Rheins zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfeldern.

Erklärung zu Artikel 31 Buchstabe a: Die Schweiz wendet das Übereinkommen auch auf die Beförderung von Gütern auf dem Rhein zwischen der schweizerischen Grenze und Rheinfeldern an.

² **Abgegebene Erklärungen Serbiens**

Serbien erklärt gemäß Artikel 31 Buchstabe a, dass es die Vorschriften des Übereinkommens auf Transportverträge anwendet, nach denen sich der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort im Hoheitsgebiet der Republik Serbien befinden.

Europäisches Übereinkommen über internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstrassen (ADN)

unterzeichnet in Genf am 26. Mai 2000, in Kraft getreten am 29. Februar 2008.

Die dem Übereinkommen beigelegte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten.

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

Vertragsparteien	Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde:	
Russland	Beitritt	10. Oktober 2002
Niederlande	Annahme	30. April 2003
Ungarn	Beitritt	4. Mai 2004
Österreich	Beitritt	9. November 2004
Bulgarien	Ratifikation	7. März 2006
Luxemburg	Ratifikation	24. Mai 2007
Deutschland	Ratifikation	31. Januar 2008
Moldau	Annahme	19. Februar 2008
Frankreich	Genehmigung	3. April 2008
Rumänien	Beitritt	3. Dezember 2008
Kroatien	Ratifikation	4. März 2009
Slowakei	Ratifikation	20. Oktober 2009
Ukraine	Beitritt	28. Januar 2010
Polen	Beitritt	25. Juni 2010
Serbien	Beitritt	6. Januar 2011
Schweiz	Beitritt	8. Februar 2011
Tschechien	Ratifikation	21. September 2011
Belgien	Beitritt	17. Juni 2014

PROTOKOLL 30
Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 5. Juni 2025

Beschluss

Die Niederschrift der Plenartagung vom 5. Juni 2025 wird genehmigt.

PROTOKOLL 31
Pressemitteilung

Beschluss

Der Pressemitteilungsentwurf wird wie üblich nach der Plenartagung den von den Delegationen benannten Kontaktstellen zur Genehmigung übermittelt. Geht innerhalb von 48 Stunden keine Antwort der Delegationen ein, so gilt der Entwurf als angenommen.

PROTOKOLL 32
Termin der nächsten Plenartagung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 11. Juni 2026, in Straßburg, statt.
