



# CCNR

COMMISSION CENTRALE  
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

## Déclaration de Mannheim

« 150 ans d'existence  
de l'Acte de Mannheim  
– Un levier pour une  
navigation rhénane et  
intérieure dynamique »

Rapport sur l'état d'avancement, 6 décembre 2023

## Mannheimer Erklärung

„150 Jahre Mannheimer  
Akte – Motor für eine  
dynamische Rhein-  
und Binnenschiffahrt“

Fortschrittsbericht, 6. Dezember 2023

## Verklaring van Mannheim

„150 jaar Akte van  
Mannheim: motor voor  
een dynamische  
Rijn- en binnenvaart“

Voortgangsverslag, 6 december 2023

## Mannheim Declaration

“150 years of the Mannheim  
Act – the driving force  
behind dynamic Rhine and  
inland navigation”

Report on progress, 6 December 2023



# Déclaration de Mannheim « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique »

Rapport sur l'état d'avancement, 6 décembre 2023

Le 17 octobre 2018, les ministres en charge de la navigation intérieure des cinq États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin ont adopté la « Déclaration de Mannheim ». Par cette Déclaration, ils ont exprimé leur engagement en faveur du développement durable de la navigation rhénane et intérieure et réitéré l'importance de l'Acte de Mannheim et de la CCNR. Les ministres des États membres ont invité la CCNR à rendre compte en 2023 des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de la Déclaration.

Présenté lors du colloque de la CCNR « La Déclaration de Mannheim - 5 ans après », le présent rapport de situation répond à cette demande des États membres. En reprenant les éléments de la Déclaration de 2018, il permet d'apprécier aisément les principales avancées.

1. *NOUS exprimons notre engagement envers l'Acte de Mannheim et ses principes et soulignons l'importance fondamentale de cet Acte pour la prospérité de la navigation intérieure et l'économie du bassin du Rhin.*

*NOUS réaffirmons le rôle central de l'Acte de Mannheim pour une coopération fructueuse entre les États riverains du Rhin et la Belgique en matière de navigation rhénane et intérieure, dans le cadre de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et sommes disposés à doter la CCNR de moyens financiers adéquats à cet effet.*

*NOUS saluons les activités de la CCNR en tant que centre de compétence pour la navigation rhénane et intérieure en Europe et entendons les développer.*

Depuis plus de 200 ans, la CCNR joue un rôle essentiel pour assurer la sécurité et promouvoir la navigation intérieure et l'économie dans le bassin du Rhin. Bien que la nature des défis ait changé au fil des décennies, l'Acte de Mannheim continue de fournir les outils nécessaires pour soutenir la navigation rhénane et intérieure en tant que mode de transport durable et fiable. Des ressources financières appropriées sont une condition préalable pour permettre à la CCNR de relever les défis actuels et futurs et de développer son rôle.

La CCNR soutient la navigation intérieure face aux grands défis actuels, tels que la durabilité (point 4), la dématérialisation (point 5), les aspects économiques (point 6) et les équipages et qualifications professionnelles (point 7). À cet effet, elle réunit les parties prenantes, encourage le partage d'enseignements et, le cas échéant, élabore une réglementation.

La thématique de l'adaptation au changement climatique revêt une importance croissante depuis 2018. La CCNR analyse les informations disponibles provenant de différentes sources, dont la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) et la Commission internationale pour l'hydrologie du bassin du Rhin (CHR), et évalue les conséquences pour la navigation rhénane. En complément, la CCNR réunit toutes les parties prenantes qui coopèrent afin d'adapter la navigation intérieure à l'évolution de la situation. En 2023, la CCNR a publié la troisième édition du document de réflexion « Act Now! » consacré aux étiages, en s'appuyant sur les ateliers organisés en 2019 et 2023.

Un autre exemple du rôle de la CCNR en tant que centre d'excellence pour la navigation intérieure européenne est la publication de ses rapports annuels sur les développements économiques, dont l'Observation du marché est le plus important. Ces rapports jouent un rôle important en fournissant aux décideurs politiques, aux banques et aux entrepreneurs des données économiques actuelles et fiables. Les activités du Secrétariat dans le domaine de l'Observation du marché permettent aux États membres de la CCNR et à d'autres utilisateurs de surveiller l'impact de développements tels que la guerre en Ukraine, l'approvisionnement en énergie, l'impact de l'inflation, etc.

2. *NOUS encourageons une coopération constructive entre la CCNR, l'Union européenne (UE), les autres commissions fluviales, la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies, les associations reconnues par la CCNR et tous les autres acteurs de la navigation intérieure.*

*NOUS reconnaissons les précieuses contributions de toutes les parties prenantes au développement durable de la navigation intérieure sur le plan environnemental, social et économique.*

Les défis auxquels est confrontée la navigation intérieure ont conduit la CCNR et l'UE, dont les objectifs convergent, à établir une coopération pragmatique. Dans ce contexte, la CCNR exerce ses compétences réglementaires en pleine conformité avec la réglementation européenne.

En ce qui concerne les défis actuels auxquels est confronté le transport par voie de navigation intérieure, la CCNR coopère étroitement avec toutes les parties prenantes. La feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure en constitue un bon exemple. Élaborée avec la participation des organisations agréées par la CCNR, elle a été présentée en de nombreuses occasions au niveau national et international, par exemple lors d'une réunion consacrée au corridor Rhin-Alpes. En 2022, la CCNR a aussi participé activement aux « Connecting Europe Days ». Par ailleurs, la CCNR a apporté sa contribution lors d'un atelier de la CEE-ONU consacré aux étiages et a procédé à un échange de vues avec la Commission européenne sur la définition du « Good navigation status » dans le cadre de la révision du règlement RTE-T. Dans le domaine de l'Observation du marché, la CCNR a intensifié sa coopération avec la Commission du Danube. Le partenariat avec le Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) a abouti à la publication en 2023 de la deuxième édition du Guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT).

La coopération de la CCNR avec d'autres organisations internationales repose principalement sur des accords bilatéraux. L'importance de cette coopération a été réitérée depuis la signature de la Déclaration. En 2022 a été renouvelé l'accord de coopération avec la Commission de la Moselle. En 2021, le partenariat avec la CHR a été confirmé par la signature d'un document dans lequel les deux Commissions réaffirment leur coopération. Cette coopération porte sur les activités d'adaptation aux conditions climatiques.

3. *NOUS soulignons le rôle déterminant du Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) en tant qu'organe innovant, efficace et pragmatique et nous nous félicitons de l'intention d'en étendre le champ de compétence.*

*NOUS préconisons pour le CESNI un partenariat durable avec l'UE, fondé sur un financement conjoint à long terme.*

Le CESNI est le fruit d'une coopération fructueuse entre la CCNR et l'UE. Depuis 2015, ce comité travaille à l'élaboration de standards pour la navigation intérieure afin d'assurer l'harmonisation des réglementations à l'échelle internationale. Les organisations agréées qui représentent le secteur participent activement à l'élaboration des standards CESNI. En complément au Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) et au Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) a été publié en 2021 le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS). En conséquence, le CESNI a établi en 2019 un nouveau groupe de travail permanent traitant des technologies de l'information. Les standards sont assortis de guides pratiques ou de FAQ destinés à faciliter leur mise en œuvre concrète.

La coopération entre l'UE et la CCNR dans le cadre du CESNI a été renouvelée pour une période de six ans, avec un nouveau contrat en vigueur depuis 2022. Un financement suffisant doit également être assuré à l'avenir pour l'élaboration de standards adéquats, lesquels sont essentiels pour promouvoir l'innovation dans la navigation intérieure. Les évolutions telles que le recours à de nouvelles sources d'énergie, la dématérialisation et l'automatisation nécessitent d'actualiser continuellement les standards susmentionnés. Par l'élaboration de ces standards, le CESNI revêt un rôle essentiel dans l'appui à la navigation intérieure face à ses défis en matière d'innovation, comme l'illustrent les paragraphes ci-après, démontrant ainsi l'importance pour la CCNR et l'UE de conjuguer leurs efforts.

4. *NOUS soulignons la nécessité d'une réglementation moderne, pratique et harmonisée en matière d'environnement et de sécurité pour la navigation rhénane et intérieure.*

*NOUS confions à la CCNR, afin d'améliorer encore la durabilité environnementale de la navigation intérieure, le soin de développer une feuille de route pour*

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,*
- réduire les émissions polluantes d'au moins 35 % d'ici 2035 par rapport à 2015,*
- autant que possible, mettre un terme aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants d'ici 2050.*

*NOUS soulignons la nécessité de nouveaux instruments financiers pour atteindre ces objectifs écologiques et confions à la CCNR la tâche de prendre l'initiative de leur développement.*

Une première étape a été franchie en 2019, avec la réalisation par la CCNR d'une étude approfondie consacrée au « Financement de la transition énergétique vers un secteur européen de la navigation intérieure à zéro émission ». Cette étude a abouti en 2021 à la publication d'une série de rapports sur les différents éléments de la transition énergétique dans la navigation intérieure (aspects techniques, économiques et financement des mesures).

Ces études ont également tenu lieu de base lors de l'élaboration de la feuille de route pour la réduction des émissions de la navigation intérieure. Adopté en 2021, ce document stratégique esquisse les voies de transition pour la flotte et identifie un certain nombre de mesures financières, réglementaires et volontaires potentielles. Ces mesures s'appuient notamment sur les standards adoptés par le CESNI, afin de permettre une utilisation sûre des sources d'énergie alternatives et de contribuer ainsi à leur développement. Dans le même esprit, une dizaine de bateaux utilisant des sources d'énergie alternatives ont obtenu des dérogations internationales au Règlement de visite des bateaux du Rhin, ce qui a permis de lancer de premiers essais sur le Rhin et d'autres voies navigables de l'UE. La CCNR a ainsi pleinement joué son rôle en matière d'innovation. Elle a permis la mise en œuvre de projets pilotes, dont le retour d'expérience sera précieux pour affiner le cadre réglementaire et tester leur viabilité économique et environnementale. La CCNR a également organisé en 2021 un atelier consacré aux sources d'énergie alternatives pour les systèmes de propulsion électriques en navigation intérieure.

5. *NOUS appelons la CCNR à promouvoir le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies modernes afin de contribuer ainsi à la compétitivité, à la sécurité et au développement durable de la navigation intérieure.*

Là encore, la CCNR a adopté plusieurs décisions soutenant ces développements, en modifiant ses règlements. Certains documents tels que la patente du Rhin peuvent désormais être présentés sous forme électronique en cas de contrôle. De même, certaines informations nécessaires à la sécurité de la navigation intérieure doivent désormais être transmises par voie électronique par un nombre croissant de bateaux. La CCNR poursuit ainsi la mise en œuvre des Services d'Information Fluviale sur le Rhin, en s'appuyant notamment sur les standards CESNI.

Dans le domaine de la navigation automatisée, une définition internationale des niveaux d'automatisation adoptée en 2018 puis mise à jour en 2022, constitue désormais un document de référence pour les institutions et les acteurs de la navigation intérieure. En outre, un cadre juridique ainsi que des structures et procédures appropriées ont été établis pour autoriser des dérogations à l'ensemble des règlements de la CCNR dans le cadre de projets pilotes impliquant des bateaux automatisés ou conduits à distance. Plusieurs demandes de dérogation sont actuellement examinées et les premiers essais sont prévus pour 2024, confirmant le rôle d'avant-garde de la flotte rhénane. Enfin, ces nouvelles technologies impliquent également des travaux en matière de cybersécurité. Les résultats de ces travaux peuvent être utilisés directement par les États membres.

Le Règlement de police pour la navigation du Rhin a également été amendé afin de prendre en compte ces nouvelles technologies et de renforcer la sécurité de la navigation sur le Rhin. Ces travaux menés en coopération avec le secteur se sont traduits par la modernisation de certaines règles nautiques.

6. *NOUS aspirons à renforcer le rôle de la navigation intérieure en tant que mode de transport économiquement pertinent et à fort potentiel de développement et d'innovation.*

*NOUS invitons par conséquent la CCNR*

- à assurer, en coopération avec les États membres, un chargement/déchargement plus rapide et efficace des cargaisons de bateaux de navigation intérieure dans les ports maritimes,*
- à accélérer l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques numériques et multimodales,*
- à œuvrer en faveur d'une meilleure coordination des programmes de financement nationaux et à mettre à disposition des informations claires à cet égard.*

La CCNR continue de tenir lieu de plateforme pour les échanges entre ses États membres et les acteurs de la navigation intérieure, sur des thématiques telles que les chaînes logistiques reliant les ports maritimes et l'arrière-pays. Cela donne lieu à de précieux échanges de bonnes pratiques, par exemple afin de réduire l'encombrement dans les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers, en particulier en ce qui concerne les bateaux-conteneurs.

De 2020 à 2023, la CCNR a également participé aux travaux de recherche du projet PLATINA3 visant à mieux intégrer la navigation intérieure dans les chaînes logistiques.

Par ailleurs, la CCNR fait régulièrement le point sur les programmes de soutien nationaux de ses États membres et les suggestions du secteur en la matière. La CCNR continue de réfléchir aux améliorations à apporter, notamment en vue d'instruments financiers adaptés à la navigation intérieure au niveau européen.

7. *NOUS reconnaissons l'importance, à bord des bateaux, d'un personnel dûment formé et sommes conscients du défi que représentera dans un avenir proche la nécessité accrue de compenser les départs à la retraite.*

*NOUS invitons la CCNR*

- à développer une réglementation moderne et flexible en matière d'équipages, qui tienne compte aussi des aspects sociaux et de l'évolution rapide des conditions de travail à bord et à terre du fait de l'émergence de nouvelles technologies,*
- à apporter sa contribution pour renforcer l'attrait des professions de la navigation intérieure, par exemple par des campagnes de communication ciblées.*

Avec l'entrée en vigueur du nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) le 1er avril 2023, la CCNR a introduit un système basé sur les compétences pour les qualifications professionnelles en navigation intérieure. Ce système qui repose sur les standards CESNI est harmonisé à l'échelle européenne en ce qui concerne l'obtention de qualifications professionnelles pour les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure. Parallèlement, comme indiqué précédemment, la CCNR a introduit pour la première fois la possibilité de déroger aux prescriptions relatives aux équipages à bord des bateaux innovants. Le thème de la qualification du personnel des bateaux utilisant des sources d'énergie alternatives et du personnel des bateaux automatisés ou conduits à distance revêt une importance majeure, en particulier pour le CESNI, mais aussi pour la CCNR.

Avec le nouveau RPN, la CCNR facilite également la reconversion des personnes issues du secteur maritime qui se reconvertissent pour travailler dans le secteur de la navigation intérieure. Le RPN améliore aussi les possibilités de promotion pour les membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure. Les travaux menés par la CCNR dans le contexte de l'Observation du marché montrent que les campagnes de recrutement de personnel et les aides à la formation mises en place par les États membres doivent se poursuivre.

## Conclusions

La Déclaration de Mannheim a permis de dynamiser la réalisation de travaux essentiels. Des progrès significatifs ont été réalisés, mais il reste encore de nombreux défis à relever. Forte de son expérience de plus de 200 ans au service de la navigation intérieure, la CCNR est prête à agir. Il ne fait aucun doute que la CCNR est la mieux placée pour y répondre, grâce à ses connaissances à 360 degrés et à sa capacité à réagir rapidement à tout besoin politique. L'expertise de ses États membres et sa coopération avec toutes les parties prenantes permettent à la CCNR de trouver les meilleures solutions possibles aux défis actuels et futurs.

La CCNR veillera également à rester une organisation agile, adaptable et axée sur les défis prioritaires du présent et de l'avenir, dans un souci de rentabilité optimale.

La CCNR exercera les pouvoirs réglementaires qui lui ont été confiés par l'Acte de Mannheim et, avec le soutien de ses États membres, poursuivra son engagement en faveur d'une navigation intérieure prospère, sûre et respectueuse de l'environnement sur le Rhin et au-delà.

La CCNR continuera à évaluer en permanence les réponses apportées aux défis actuels et futurs et à rendre compte régulièrement, notamment dans le cadre des rapports de fin de présidence présentés tous les deux ans, des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Déclaration de Mannheim.

# Mannheimer Erklärung

## „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“

Fortschrittsbericht, 6. Dezember 2023

Am 17. Oktober 2018 haben die für die Binnenschifffahrt zuständigen Minister aus den fünf Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt die „Mannheimer Erklärung“ verabschiedet. Mit dieser Erklärung brachten sie ihr Engagement für die nachhaltige Entwicklung der Rhein- und Binnenschifffahrt zum Ausdruck und bekräftigten die Bedeutung der Mannheimer Akte und der ZKR. Die Minister der Mitgliedstaaten forderten die ZKR auf, im Jahr 2023 über die Fortschritte bei der Verwirklichung der Ziele der Erklärung Bericht zu erstatten.

Mit diesem Fortschrittsbericht, der auf dem ZKR-Kolloquium „Die Mannheimer Erklärung – eine Bilanz nach 5 Jahren“ vorgestellt wurde, kommt die ZKR der Aufforderung der Mitgliedstaaten nach. Es werden im Folgenden die Punkte der Erklärung aus dem Jahr 2018 den wichtigsten erzielten Ergebnissen vorangestellt, um die Fortschritte nachvollziehbar darzustellen.

1. *WIR bekennen uns zur Mannheimer Akte und den dort festgelegten Prinzipien und unterstreichen die grundlegende Bedeutung der Akte für die Prosperität der Binnenschifffahrt und Wirtschaft im Rheinstromgebiet.*

*WIR bekräftigen die zentrale Rolle der Mannheimer Akte für die fruchtbare Zusammenarbeit der Rheinanliegerstaaten und Belgiens im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Fragen der Rhein- und Binnenschifffahrt und sind bereit, die ZKR mit angemessenen finanziellen Mitteln auszustatten.*

*WIR begrüßen die führende und zukunftsweisende Tätigkeit der ZKR als Kompetenzzentrum für die Rhein- und Binnenschifffahrt in Europa und wollen diese ausbauen.*

Seit über 200 Jahren spielt die ZKR eine wesentliche Rolle bei der Gewährleistung der Sicherheit und der Förderung der Binnenschifffahrt und der Wirtschaft im Rheinstromgebiet. Und obwohl sich die Art der Herausforderungen im Laufe der Jahrzehnte geändert hat, bietet die Mannheimer Akte nach wie vor die notwendigen Instrumente, um die Rhein- und Binnenschifffahrt als einen nachhaltigen und zuverlässigen Verkehrsträger zu unterstützen. Angemessene finanzielle Mittel sind eine Voraussetzung dafür, dass die ZKR die aktuellen und künftigen Herausforderungen bewältigen und ihre Rolle weiterentwickeln kann.

Die ZKR unterstützt die Binnenschifffahrt mit Blick auf die großen Herausforderungen unserer Zeit, wie Nachhaltigkeit (Punkt 4), Digitalisierung (Punkt 5), wirtschaftliche Fragen (Punkt 6) sowie Besatzungen und berufliche Befähigungen (Punkt 7). Dies setzt die ZKR um, indem sie die unterschiedlichen Interessenträger zusammenbringt, den Erfahrungsaustausch fördert und bei Bedarf Vorschriften erarbeitet.

Die Anpassung an den Klimawandel ist ein Thema, das seit 2018 zunehmend an Bedeutung gewonnen hat. Die ZKR analysiert die verfügbaren Informationen aus verschiedenen Quellen, unter anderem von der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) und der Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR), und sie bewertet auf dieser Grundlage die Folgen für die Schifffahrt auf dem Rhein. Darüber hinaus vernetzt die ZKR alle wichtigen Akteure, die gemeinsam an der Anpassung der Binnenschifffahrt an die veränderten Bedingungen arbeiten. Im Jahr 2023 veröffentlicht die ZKR die dritte Ausgabe des Reflexionspapiers „Act now!“ zum Thema Niedrigwasser, das auf den in den Jahren 2019 und 2023 organisierten Workshops beruht.

Ein weiteres Beispiel für die Rolle der ZKR als Kompetenzzentrum für die europäische Binnenschifffahrt ist die Veröffentlichung ihrer jährlichen Berichte über wirtschaftliche Entwicklungen, von denen die Marktbeobachtung die größte Relevanz aufweist. Diese Berichte spielen eine wichtige Rolle, wenn es um die Bereitstellung von aktuellen und zuverlässigen Wirtschaftsdaten für politische Entscheidungsträger, Banken und Unternehmer geht. Die Arbeiten des Sekretariats im Rahmen der Marktbeobachtung ermöglichen den ZKR-Mitgliedstaaten und anderen Nutzern einen Überblick über die Auswirkungen von Entwicklungen wie dem Krieg in der Ukraine, der Energieversorgung und der Inflation.

2. *WIR unterstützen eine konstruktive Zusammenarbeit der ZKR mit der Europäischen Union (EU), den anderen Stromkommissionen, der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, den von der ZKR anerkannten Verbänden und allen weiteren Akteuren der Binnenschifffahrt.*

*WIR würdigen die wertvollen Beiträge aller Beteiligten zur nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht.*

Die Herausforderungen, mit denen die Binnenschifffahrt konfrontiert ist, haben die ZKR und die EU bei der Verfolgung der gemeinsamen Ziele zu einer pragmatischen Zusammenarbeit geführt. In diesem Zusammenhang übt die ZKR ihre Regelungsbefugnis in voller Übereinstimmung mit den europäischen Bestimmungen aus.

Im Hinblick auf die aktuellen Herausforderungen der Binnenschifffahrt arbeitet die ZKR intensiv mit allen Stakeholdern zusammen. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt. Dieser Fahrplan wurde unter Beteiligung der durch die ZKR anerkannten Verbände entwickelt und bei zahlreichen Gelegenheiten auf nationaler und internationaler Ebene vorgestellt, beispielsweise bei einer Sitzung des Rhein-Alpen-Korridors. Die ZKR hat sich auch aktiv an den „Connecting Europe Days“ im Jahr 2022 beteiligt. Darüber hinaus beteiligte sich die ZKR an einem UNECE-Workshop zum Thema Niedrigwasser und tauschte sich mit der Europäischen Kommission über die Definition des „Good Navigation Status“ im Rahmen der Überarbeitung der TEN-V-Verordnung aus. Die Partnerschaft mit dem „Oil Companies International Maritime Forum“ (OCIMF) hat dazu geführt, dass im Jahr 2023 die zweite Ausgabe des Internationalen Sicherheitsleitfadens für Tankschiffe und Terminals in der Binnenschifffahrt (ISGINTT) veröffentlicht wird.

Die Zusammenarbeit der ZKR mit anderen internationalen Organisationen erfolgt hauptsächlich auf der Grundlage bilateraler Vereinbarungen. Die Bedeutung dieser Zusammenarbeit wurde seit der Unterzeichnung der Erklärung immer wieder betont. Im Jahr 2022 wurde die Kooperationsvereinbarung mit der Moselkommission erneuert. Im Jahr 2021 wurde die Partnerschaft mit der KHR durch die Unterzeichnung eines Dokuments bestätigt, in dem die beiden Kommissionen ihre Zusammenarbeit bekräftigt haben. Diese Zusammenarbeit betrifft Maßnahmen zur Anpassung an die klimatischen Bedingungen.



3. *WIR unterstreichen die zentrale Rolle des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) als innovatives, effizientes und praxisorientiertes Gremium und begrüßen dessen angestrebte Aufgabenerweiterung.*

*WIR streben für CESNI eine dauerhafte Partnerschaft mit der EU auf Basis einer langfristigen gemeinsamen Finanzierung an.*

CESNI ist das Ergebnis einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der EU. Seit 2015 arbeitet dieser Ausschuss an der Entwicklung von Standards für die Binnenschifffahrt, um eine internationale Harmonisierung der Vorschriften zu gewährleisten. Die anerkannten Verbände, die das schifffahrtstreibende Gewerbe vertreten, sind aktiv an der Erstellung der Standards von CESNI beteiligt. Neben den Standards für technische Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) und für berufliche Qualifikationen (ES-QIN) wurde 2021 auch ein Standard für Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (ES-RIS) veröffentlicht. Dementsprechend wurde 2019 von CESNI eine neue ständige Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit der Informationstechnologie befasst. Die Standards werden von Merkblättern, Leitfäden für die Praxis oder FAQs begleitet, um ihre tägliche Umsetzung zu erleichtern.

Die Zusammenarbeit zwischen der EU und der ZKR im Rahmen von CESNI wurde für einen Zeitraum von sechs Jahren verlängert, wobei der neue Vertrag seit 2022 gilt. Auch in Zukunft muss eine ausreichende Finanzierung für die Ausarbeitung zweckdienlicher Standards sichergestellt werden, die für die Förderung von Innovationen in der Binnenschifffahrt unerlässlich sind. Entwicklungen wie die Nutzung neuer Energieträger, die Digitalisierung und die Automatisierung erfordern eine ständige Aktualisierung der betreffenden Standards. Durch die Entwicklung dieser Standards spielt CESNI eine wesentliche Rolle bei der Unterstützung der Binnenschifffahrt bei ihren Herausforderungen im Bereich der Innovation, wie in den folgenden Abschnitten dargelegt wird. Dies zeigt, wie wichtig es für die ZKR und die EU ist, ihre Kräfte zu bündeln.

4. *WIR heben die Notwendigkeit zeitgemäßer, praktikabler und harmonisierter Umwelt- und Sicherheitsvorschriften in der Rhein- und Binnenschifffahrt hervor.*

*WIR beauftragen die ZKR, zur weiteren Verbesserung der ökologischen Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt eine Roadmap zu entwickeln, um die Emissionen von*

- Treibhausgasen bis 2035 um 35% im Vergleich zu 2015 zu reduzieren,*
- Schadstoffen bis 2035 um mindestens 35% gegenüber 2015 zu reduzieren,*
- Treibhausgasen und sonstigen Schadstoffen bis 2050 weitgehend zu beseitigen.*

*WIR weisen auf die Notwendigkeit von neuen Finanzinstrumenten zur Erreichung dieser ökologischen Ziele hin und betrauen die ZKR mit der Aufgabe, bei dieser Entwicklung führend voranzugehen.*

Ein erster Schritt wurde 2019 mit der Erstellung einer ausführlichen Studie der ZKR zur „Finanzierung der Energiewende zur emissionsfreien europäischen Binnenschifffahrt“ unternommen. Diese Studie führte 2021 zur Veröffentlichung einer Reihe von Berichten über die verschiedenen Bereiche der Energiewende in der Binnenschifffahrt (technische, wirtschaftliche Aspekte und Finanzierung der Maßnahmen).

Die Studien dienen auch als Grundlage für die Ausarbeitung der Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt. In diesem strategischen Dokument, das 2021 angenommen wurde, werden Übergangsszenarien für die Flotte skizziert und eine Reihe potenzieller finanzieller, verordnungsrechtlicher und freiwilliger Maßnahmen aufgezeigt. Diese stützen sich insbesondere auf die von CESNI angenommenen Standards, um die sichere Nutzung alternativer Energieträger zu ermöglichen und so deren Entwicklung zu unterstützen. In diesem Sinne haben etwa zehn Schiffe, die alternative Energieträger nutzen, internationale Ausnahmen von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung erhalten, so dass erste Versuche auf dem Rhein und anderen Wasserstraßen der EU gestartet werden konnten. Die ZKR hat also ihre Rolle im Bereich der Innovation in vollem Umfang wahrgenommen. Sie hat die Durchführung von Pilotprojekten ermöglicht, deren Rückmeldungen für die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens und die Prüfung ihrer wirtschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit von unschätzbarem Wert sein werden. Die ZKR hat zudem auch einen Workshop über alternative Energieträger für elektrische Antriebssysteme in der Binnenschifffahrt im Jahr 2021 organisiert.

5. *WIR fordern die ZKR auf, die Fortentwicklung der Digitalisierung, Automatisierung und anderer moderner Technologien voranzutreiben und damit zur Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt beizutragen.*

Auch in diesem Themenbereich hat die ZKR mehrere Beschlüsse zur Unterstützung dieser Entwicklungen gefasst und ihre Verordnungen geändert. Einige Dokumente, wie z.B. das Rheinpatent, können nun bei einer Kontrolle in elektronischer Form vorgelegt werden. Und bestimmte Informationen, die für die Sicherheit der Binnenschifffahrt notwendig sind, müssen nun für immer mehr Fahrzeuge elektronisch übermittelt werden. Die ZKR setzt daher die Einführung von River Information Services auf dem Rhein fort und stützt sich dabei insbesondere auf die CESNI-Standards.

Im Bereich der automatisierten Schifffahrt wurde 2018 eine internationale Definition der Automatisierungsgrade angenommen und 2022 aktualisiert, die zu einem Referenzdokument für Institutionen und Akteure der Binnenschifffahrt geworden ist. Darüber hinaus wurden ein rechtlicher Rahmen sowie geeignete Strukturen und Verfahren geschaffen, um Abweichungen von allen ZKR-Verordnungen für Pilotprojekte mit automatisierten oder ferngesteuerten Fahrzeugen zu ermöglichen. Mehrere Anträge auf Abweichungen werden derzeit geprüft, und die ersten Versuche sind für 2024 geplant, was die führende Rolle der Rheinschifffahrtsflotte unterstreicht. Schließlich gehen diese neuen Technologien Hand in Hand mit den notwendigen Arbeiten zur Cybersicherheit. Die Ergebnisse dieser Arbeiten sind für die Mitgliedstaaten unmittelbar nutzbar.

Die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung wurde ebenfalls geändert, um diese neuen Technologien zu berücksichtigen und die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein weiter zu erhöhen. Diese Arbeiten in Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsgewerbe haben zur Modernisierung bestimmter nautischer Vorschriften geführt.

6. *WIR wollen die Rolle der Binnenschifffahrt als wirtschaftlich relevanten Verkehrsträger mit hohem Entwicklungs- und Innovationspotenzial stärken.*

*WIR ersuchen daher die ZKR,*

- gemeinsam mit den Mitgliedstaaten für eine schnellere und effizientere Abfertigung der Ladung von Binnenschiffen in den Seehäfen Sorge zu tragen,*
- die Einbindung der Binnenschifffahrt in digitale und multimodale Logistikketten zu beschleunigen,*
- auf eine bessere Abstimmung nationaler Förderprogramme hinzuwirken und übersichtliche Informationen über diese bereitzustellen.*

Die ZKR agiert weiterhin als Plattform für den Austausch zwischen ihren Mitgliedstaaten und den Interessenvertretern der Binnenschifffahrt zu Themen wie den Logistikketten zwischen den Seehäfen und dem Hinterland. Dies ermöglicht einen wertvollen Austausch bewährter Praktiken, beispielsweise zur Verringerung von Staus in den Seehäfen von Rotterdam und Antwerpen, vor allem für Containerschiffe.

Im Zeitraum 2020-2023 beteiligte sich die ZKR auch an den Forschungsarbeiten des PLATINA3-Projekts, das auf eine bessere Integration der Binnenschifffahrt in die Logistikketten abzielt.

Darüber hinaus nimmt die ZKR eine ständige Bestandsaufnahme der nationalen Förderprogramme der Mitgliedstaaten und der diesbezüglichen Vorschläge des schifffahrtstreibenden Gewerbes vor. Die ZKR denkt weiterhin über Verbesserungsmöglichkeiten nach, insbesondere im Hinblick auf Finanzinstrumente, die auf die Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene zugeschnitten sind.

7. *WIR wissen um die Bedeutung gut ausgebildeten Personals an Bord der Schiffe und die Herausforderung, in naher Zukunft verstärkt Altersabgänge ersetzen zu müssen.*

*WIR beauftragen die ZKR,*

- zeitgemäße und flexible Besatzungsvorschriften zu entwickeln, welche auch den sozialen Belangen und den sich durch neue Technologien schnell wandelnden Arbeitsbedingungen an Bord und an Land Rechnung tragen,*
- weitere Beiträge zur Steigerung der Attraktivität der Binnenschiffahrtsberufe zu leisten, zum Beispiel durch gezielte Werbekampagnen.*

Mit dem Inkrafttreten der neuen Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) zum 1. April 2023 hat die ZKR ein kompetenzbasiertes System für Berufsbefähigungen in der Binnenschiffahrt eingeführt. Das auf europäischer Ebene harmonisierte System für den Erwerb von beruflichen Befähigungen für Besatzungsmitglieder an Bord von Binnenschiffen basiert auf den CESNI-Standards. Gleichzeitig hat die ZKR, wie unter dem vorangegangenen Punkt erwähnt, erstmals die Möglichkeit eingeführt, für innovative Schiffe von den Besatzungsvorschriften abzuweichen. Die Zulassung von Personal für Schiffe, die mit alternativen Energieträgern fahren, und von Personal für automatisierte oder ferngesteuerte Schiffe, ist ein Thema, das insbesondere für CESNI, aber auch für die ZKR von großer Bedeutung ist.

Mit der neuen RheinSchPersV erleichtert die ZKR außerdem die Integration von Quereinsteigern aus der Seeschiffahrt in die Binnenschiffahrt. Die RheinSchPersV verbessert ebenfalls die Aufstiegsmöglichkeiten für Besatzungsmitglieder an Bord von Binnenschiffen. Die Arbeiten der ZKR im Bereich der Marktbeobachtung zeigen deutlich, dass die Kampagnen der Mitgliedstaaten zur Einstellung von Personal und die Ausbildungsförderungsmaßnahmen fortgesetzt werden müssen.

## Schlussfolgerungen

Die Mannheimer Erklärung lieferte den wichtigen Impuls, um grundlegende Arbeiten auf den Weg zu bringen. Es wurden bedeutende Fortschritte erzielt, dennoch sind viele Herausforderungen noch zu bewältigen. Die ZKR ist bereit, sich ihnen zu stellen und kann dabei auf ihre 200-jährige Erfahrung im Dienst der Binnenschiffahrt zurückgreifen. Die ZKR ist zweifellos auch am besten in der Lage hier tätig zu werden, da sie über ein umfassendes und fundiertes Wissen verfügt und in der Lage ist, schnell auf politische Entwicklungen zu reagieren. Das Fachwissen ihrer Mitgliedstaaten und die Zusammenarbeit mit allen Stakeholdern ermöglichen es der ZKR, die bestmöglichen Lösungen für aktuelle und zukünftige Herausforderungen zu finden.

Die ZKR wird auch dafür sorgen, dass sie eine Organisation bleibt, die agil und anpassungsfähig ist und sich auf die Herausforderungen der Gegenwart und der Zukunft konzentriert, mit Blick auf eine bestmögliche Kosteneffizienz.

Die ZKR wird die ihr durch die Mannheimer Akte übertragenen Regelungsbefugnisse ausüben und sich mit Unterstützung ihrer Mitgliedstaaten weiterhin für eine dynamische, sichere und umweltfreundliche Binnenschiffahrt auf dem Rhein und darüber hinaus einsetzen.

Die ZKR wird auch weiterhin die Antworten auf aktuelle und künftige Herausforderungen einer ständigen Bewertung unterziehen und regelmäßig über die bei der Umsetzung der Mannheimer Erklärung erzielten Fortschritte berichten. Der alle zwei Jahre zum Ende eines Vorsitzes vorgelegte Bericht bietet hierzu eine ausgezeichnete Gelegenheit.

# Verklaring van Mannheim

## „150 jaar Akte van Mannheim: motor voor een dynamische Rijn- en binnenvaart“

Voortgangsverslag, 6 december 2023

De voor de binnenvaart bevoegde ministers van de vijf lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart hebben op 17 oktober 2018 de "Verklaring van Mannheim" aangenomen. Met deze verklaring hebben zij concreet uiting willen geven aan hun inzet voor de duurzame ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart en opnieuw het belang benadrukt van de Akte van Mannheim en de CCR. De ministers van de lidstaten hebben de CCR verzocht in 2023 verslag uit te brengen over de geboekte vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen die in de Verklaring zijn vervat.

Dit voortgangsverslag is gepresenteerd op het CCR-colloquium "Verklaring van Mannheim - 5 jaar verder" en komt tegemoet aan het verzoek van de lidstaten. De belangrijkste verwezenlijkingen kunnen beter worden begrepen door de Verklaring van 2018 als kapstok te gebruiken.

1. *Wij zijn gecommitteerd aan de Akte van Mannheim en de daarin neergelegde beginselen en onderschrijven het fundamentele belang van de Akte voor een florerende binnenvaart en economie in het Rijnstroomgebied.*

*Wij bevestigen de centrale rol van de Akte van Mannheim voor de vruchtbare samenwerking van de Rijnsoeverstaten en België in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) met betrekking tot aangelegenheden die de Rijn- en binnenvaart betreffen en zijn bereid de CCR daartoe te voorzien van adequate financiële middelen.*

*Wij verwelkomen de toonaangevende en toekomstgerichte activiteiten van de CCR als kenniscentrum voor de Rijn- en binnenvaart in Europa en wensen deze uit te breiden.*

De CCR speelt al meer dan 200 jaar een essentiële rol bij het waarborgen van de veiligheid en het bevorderen van de binnenvaart en de economische bloei in het Rijnstroomgebied. Hoewel de aard van de uitdagingen in de loop van de decennia is veranderd, biedt de Akte van Mannheim nog steeds de instrumenten die het mogelijk maken de Rijn- en binnenvaart te ondersteunen als een duurzame en betrouwbare vervoerswijze. Adequate financiële middelen zijn een voorwaarde om de CCR in staat te stellen de huidige en toekomstige uitdagingen aan te gaan en haar rol verder uit te bouwen.

De CCR steunt de binnenvaart bij de aanzienlijke uitdagingen waaraan de sector vandaag het hoofd moet bieden, waaronder de duurzaamheid (punt 4), digitalisering (punt 5), economische kwesties (punt 6) en bemanningen en beroepskwalificaties (punt 7). Zij doet dit door de stakeholders samen te brengen, de uitwisseling van ervaring te bevorderen en waar nodig regelgeving te ontwikkelen.

De aanpassing aan de klimaatverandering is een thema dat sinds 2018 steeds belangrijker is geworden. De CCR analyseert de beschikbare informatie uit verschillende bronnen, waaronder de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR) en de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR), en evalueert de gevolgen voor de Rijnvaart. Daarnaast verenigt de CCR alle stakeholders die samenwerken om de binnenvaart aan te passen aan de veranderende omstandigheden. In 2023 heeft de CCR de derde editie van de reflectienota "Act now!" over laagwater gepubliceerd op basis van de workshops die in 2019 en 2023 zijn gehouden.

Een ander voorbeeld van de rol van de CCR als kenniscentrum voor de Europese binnenvaart is de publicatie van haar jaarlijkse rapporten over de economische ontwikkelingen, waarvan de Market Observation het belangrijkste is. Deze rapporten spelen een belangrijke rol door beleidsmakers, banken en ondernemers te voorzien van actuele en betrouwbare economische gegevens. Dankzij de marktobservatieactiviteit van het secretariaat kunnen de lidstaten van de CCR en andere gebruikers de gevolgen van ontwikkelingen zoals de oorlog in Oekraïne, de energievoorziening en de inflatie volgen.

2. *WIJ steunen de constructieve samenwerking tussen de CCR en de Europese Unie (EU), de andere rivierencommissies, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de door de CCR erkende organisaties en alle andere binnenvaartactoren.*

*WIJ waarderen de waardevolle bijdragen van alle betrokken partijen aan de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in ecologisch, sociaal en economisch opzicht.*

De uitdagingen waarvoor de binnenvaart zich gesteld ziet, hebben de CCR en de EU, die gelijkgerichte doelstellingen nastreven, aangezet tot een pragmatische samenwerking. In deze context oefent de CCR haar regelgevende bevoegdheden uit met volledige inachtneming van de Europese regelgeving.

Wat de huidige uitdagingen van de binnenvaart betreft, werkt de CCR intensief samen met alle stakeholders. De routekaart voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart is hiervan een goed voorbeeld. Deze routekaart is ontwikkeld met medewerking van de erkende organisaties van de CCR en is gepresenteerd bij talrijke gelegenheden op nationaal en internationaal niveau, bijvoorbeeld tijdens een bijeenkomst in het kader van de Rijn-Alpencorridor. De CCR heeft ook actief deelgenomen aan de "Connecting Europe Days" in 2022. Daarnaast heeft de CCR bijgedragen aan een VN/ECE-workshop over laagwater en heeft zij met de Europese Commissie van gedachten gewisseld over de definitie van de "goede navigatiestatus" in het kader van de herziening van de TEN-T-verordening. Op het gebied van de marktobservatie heeft de CCR haar samenwerking met de Donaucommissie versterkt. Het partnerschap met het Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) heeft geresulteerd in de publicatie, in 2023, van de tweede editie van de Internationale veiligheidsrichtlijnen voor binnentankschepen en terminals (ISGINTT).

De samenwerking van de CCR met andere internationale organisaties is voornamelijk gebaseerd op bilaterale overeenkomsten. Het belang van deze samenwerkingskaders is sinds de ondertekening van de Verklaring herhaaldelijk benadrukt. In 2022 is de samenwerkingsovereenkomst met de Moezelcommissie verlengd. In 2021 is het partnerschap met de CHR doorgetrokken met de ondertekening van een document waarin de twee commissies hun samenwerking opnieuw bevestigen. Dit partnerschap betreft activiteiten in verband met de aanpassing aan klimatologische omstandigheden.

3. *WIJ benadrukken de centrale rol van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI) als innovatief, efficiënt en praktijkgericht orgaan en begroeten de beoogde uitbreiding van de taken van dit Comité.*

*WIJ streven voor CESNI naar een duurzaam partnerschap met de EU op basis van een gezamenlijke langetermijnfinanciering.*

CESNI is het resultaat van een vruchtbare samenwerking tussen de CCR en de EU. Sinds 2015 werkt dit comité aan de ontwikkeling van standaarden voor de binnenvaart om de internationale harmonisatie van regelgeving te waarborgen. De representatieve erkende organisaties van de sector worden actief betrokken bij het opstellen van de CESNI-standaarden. Naast de standaarden voor de technische voorschriften voor de binnenschepen (ES-TRIN) en de beroepskwalificaties (ES-QIN), is in 2021 ook een standaard gepubliceerd voor de rivierinformatiediensten of RIS (ES-RIS). In dit kader heeft CESNI in 2019 een nieuwe permanente werkgroep ingesteld die zich bezighoudt met informatietechnologieën. De standaarden gaan vergezeld van praktische handleidingen of FAQ's om de dagelijkse toepassing van deze documenten te vergemakkelijken.

De samenwerking tussen de EU en de CCR in het kader van CESNI is verlengd voor een periode van zes jaar, met een nieuwe overeenkomst die loopt vanaf 2022. Ook in de toekomst moet worden gezorgd voor voldoende financiële middelen om adequate standaarden op te stellen, die essentieel zijn om de innovatie in de binnenvaart te bevorderen. Ontwikkelingen zoals de inzet van nieuwe energiebronnen, digitalisering en automatisering maken een voortdurende actualisering van de genoemde standaarden nodig. Door de ontwikkeling van deze standaarden speelt CESNI een essentiële rol bij de ondersteuning van de binnenvaart bij haar uitdagingen op het gebied van innovatie, zoals in de volgende paragrafen wordt aangetoond, wat eens te meer het belang van een krachtenbundeling tussen de CCR en de EU benadrukt.

4. *WIJ benadrukken de noodzaak van moderne, haalbare en geharmoniseerde milieu- en veiligheidsvoorschriften voor de Rijn- en binnenvaart.*

*WIJ dragen de CCR op om met het oog op een verdere verbetering van de ecologische duurzaamheid van de binnenvaart een routekaart op te stellen om de uitstoot van*

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,*
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met ten minste 35% ten opzichte van 2015 te verminderen,*
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.*

*WIJ wijzen op de noodzaak van nieuwe financiële instrumenten om de genoemde ecologische doelen te behalen en vertrouwen de CCR de taak toe om het voortouw te nemen bij de ontwikkeling daarvan.*

Een eerste stap werd in 2019 gezet met de lancering van een diepgaande studie door de CCR over de financiering van de energietransitie naar een emissievrije Europese binnenvaart. Deze studie heeft in 2021 geresulteerd in een serie rapporten over verschillende aspecten van de energietransitie die de binnenvaart betreffen (technische en economische aspecten, financiering van de maatregelen).

De studie heeft ook gediend als basis voor de routekaart voor het terugdringen van de emissies in de binnenvaart terug te dringen. Dit strategische document, dat in 2021 is aangenomen, schetst overgangstrajecten voor de vloot en identificeert een aantal potentiële financiële, regelgevende en vrijwillige maatregelen. Deze zijn met name gebaseerd op de standaarden die door CESNI zijn aangenomen om het veilige gebruik van alternatieve energiebronnen mogelijk te maken en aldus hun ontwikkeling te steunen. In dezelfde geest heeft een tiental schepen die op alternatieve energiebronnen varen internationale onthefingen gekregen van het Reglement Onderzoek schepen op de Rijn (ROSR) om de eerste proeven op de Rijn en andere waterwegen van de EU mogelijk te maken. De CCR heeft haar rol op het gebied van innovatie dus volledig waargemaakt. Zij heeft de uitvoering van proefprojecten mogelijk gemaakt, waarvan de terugkoppeling van onschatbare waarde zal zijn om het regelgevingskader verder te verfijnen en de economische en ecologische duurzaamheid te toetsen. De CCR heeft in 2021 ook een workshop gehouden over alternatieve energiebronnen voor elektrische voortstuwingssystemen in de binnenvaart.

5. *WIJ dringen er bij de CCR met klem op aan de verdere ontwikkeling van digitalisering, automatisering en andere moderne technologieën te bevorderen en aldus bij te dragen aan de concurrentiekracht, veiligheid en verduurzaming van de binnenvaart.*

Ook hier heeft de CCR verschillende beslissingen genomen om de ontwikkelingen te steunen door een aanpassing van haar reglementen. Bepaalde documenten, zoals het Rijnpatent, kunnen voortaan bij controles in elektronische vorm worden overgelegd. En bepaalde informatie die nodig is voor de veiligheid van de binnenvaart moet voor steeds meer schepen elektronisch worden doorgegeven. De CCR zet daarom de implementatie van River Information Services op de Rijn voort, met name op basis van de CESNI-standaarden.

Op het gebied van geautomatiseerd varen is in 2018 een internationale definitie aangenomen van de automatiseringsniveaus, die in 2022 is geactualiseerd, wat tot een referentie-document is uitgegroeid voor instanties en spelers in de binnenvaart. Bovendien zijn een wettelijk kader en geschikte structuren en procedures ingevoerd om ontheffingen van alle CCR-reglementen mogelijk te maken in het kader van proefprojecten met geautomatiseerde of op afstand bestuurd schepen. Op dit moment worden verschillende verzoeken tot ontheffing onderzocht en de eerste proeven staan gepland voor 2024, waarmee de voortrekkersrol van de Rijnvloot wordt bevestigd. Tot slot gaan deze nieuwe technologieën hand in hand met de noodzakelijke werkzaamheden op het gebied van cyberveiligheid. De resultaten van deze activiteiten zijn direct bruikbaar voor de lidstaten.

Ook het Rijnvaartpolitiereglement is aangepast om rekening te houden met deze nieuwe technologieën en de veiligheid van de scheepvaart op de Rijn verder te vergroten. Deze activiteiten in samenwerking met de sector hebben geleid tot de modernisering van bepaalde nautische regels.

6. *WIJ wensen de rol van de binnenvaart als een economisch relevante vervoerswijze met een hoog ontwikkelings- en innovatiepotentieel te versterken.*

*WIJ verzoeken de CCR derhalve om*

- in samenwerking met de lidstaten zorg te dragen voor een snellere en efficiëntere afhandeling van binnenschepen in de zeehavens,*
- de integratie van de binnenvaart in digitale en multimodale logistieke ketens te bespoedigen,*
- naar een betere coördinatie van de nationale financieringsprogramma's te streven en duidelijke informatie over deze programma's te verstrekken.*

De CCR blijft fungeren als platform voor uitwisselingen tussen haar lidstaten en binnenvaartpartijen over onderwerpen zoals de logistieke ketens tussen de zeehavens en het achterland. Dit maakt waardevolle uitwisselingen van beste praktijken mogelijk, bijvoorbeeld over de aanpak van de congestie in de zeehavens Rotterdam en Antwerpen, met name wat de containerschepen betreft.

In 2020-2023 heeft de CCR ook deelgenomen aan het onderzoekswerk voor het PLATINA3-project dat is gericht op een betere integratie van de binnenvaart in de logistieke ketens.

De CCR inventariseert daarnaast op een permanente basis de nationale steunprogramma's van de lidstaten en de adviezen van de sector op dit gebied. De CCR blijft nadenken over mogelijke verbeteringen, met name met het oog op financiële instrumenten op Europees niveau die op de binnenvaart zijn toegesneden.

7. *WIJ zijn ons bewust van het belang van goed opgeleid personeel aan boord van de schepen en de uitdaging om in de nabije toekomst in toenemende mate pensioneringen te moeten ondervangen.*

*WIJ dragen de CCR op*

- moderne en flexibele bemanningsvoorschriften uit te werken die tevens rekening houden met sociale overwegingen en met de nieuwe technologieën die de arbeidsomstandigheden aan boord en aan de wal in snel tempo veranderen,*
- verdere bijdragen te leveren aan de vergroting van de attractiviteit van binnenvaartberoepen, bijvoorbeeld door gerichte campagnes.*

Met de inwerkingtreding van het nieuwe Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn (RSP) op 1 april 2023 heeft de CCR een competentiegericht systeem voor beroepskwalificaties in de binnenvaart ingevoerd. Dit systeem is op Europees niveau geharmoniseerd met betrekking tot de verkrijging van beroepskwalificaties voor de bemanningsleden aan boord van binnenschepen en is gebaseerd op de CESNI-standaarden. Tegelijkertijd heeft de CCR, zoals onder het vorige punt is aangegeven, voor het eerst de mogelijkheid ingevoerd om voor innovatieve schepen te kunnen afwijken van de bemanningsregels. De erkenning van het personeel op schepen die varen op alternatieve energiebronnen en het personeel dat is betrokken bij geautomatiseerde of op afstand bestuurd schepen is een onderwerp dat met name voor CESNI, maar ook voor de CCR, van groot belang is.

Met het nieuwe RSP vergemakkelijkt de CCR ook de instroom van personeel uit de maritieme sector dat van loopbaan wenst te veranderen om in de binnenvaart te gaan werken. Het RSP versnelt ook het carrièreverloop voor de bemanningsleden aan boord van binnenschepen. De werkzaamheden van de CCR op het gebied van de marktobservatie tonen aan dat de wervingscampagnes voor personeel en de steunregelingen ten gunste van de opleidingen in de lidstaten moeten worden voortgezet.

## Conclusies

De Verklaring van Mannheim heeft sterke impulsen gegeven aan essentieel werk. Hoewel aanzienlijke vooruitgang is geboekt, liggen nog veel uitdagingen in het verschiep. De CCR staat klaar om deze aan te gaan, waarbij zij kan bogen op een 200-jarige ervaring in dienst van de binnenvaart. Het lijkt geen twijfel dat de CCR dankzij haar 360° kennis en haar vermogen om snel te reageren op beleidsbehoeften in de beste positie verkeert om te kunnen inspelen op deze uitdagingen. Dankzij de expertise van haar lidstaten en de samenwerking met alle stakeholders kan de CCR de best mogelijke oplossingen vinden voor de huidige en toekomstige uitdagingen.

De CCR zal er ook voor zorgen dat zij een organisatie blijft die wendbaar is, zich kan aanpassen en zich kan richten op de uitdagingen van nu en morgen, met het oog op de best mogelijke kosteneffectiviteit.

De CCR zal de regelgevende bevoegdheden uitoefenen die voortvloeien uit de Akte van Mannheim en zich met de steun van haar lidstaten blijven inzetten voor de bevordering van een bloeiende, veilige en milieuvriendelijke binnenvaart, op de Rijn en daarbuiten, waartoe zij zich heeft verplicht.

De CCR zal de antwoorden op de huidige en toekomstige uitdagingen permanent blijven evalueren en regelmatig verslag uitbrengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de Verklaring van Mannheim, met name door middel van de verslagen die worden opgesteld aan het einde van elk voorzitterschap van twee jaar.



# Mannheim Declaration

## “150 years of the Mannheim Act – the driving force behind dynamic Rhine and inland navigation”

Report on progress, 6 December 2023

On 17 October 2018, the ministers responsible for inland navigation from the five Member States of the Central Commission for the Navigation of the Rhine adopted the "Mannheim Declaration". With this Declaration, they expressed their commitment to the sustainable development of Rhine and inland navigation and reiterated the importance of the Mannheim Act and the CCNR. The ministers of the Member States invited the CCNR to report in 2023 on the progress made in achieving the objectives of the Declaration.

Presented at the CCNR colloquium "The Mannheim Declaration - 5 years on", this progress report responds to the Member States' invitation. By taking up the elements of the 2018 Declaration, it makes it easy to grasp the main achievements.

1. *WE acknowledge the Mannheim Act and the principles enshrined therein and emphasise the fundamental importance of the Act to the prosperity of the economy and of inland navigation in the Rhine river basin.*

*WE affirm the central role of the Mannheim Act in the fruitful collaboration on Rhine and inland navigation matters between the Riparian states and Belgium within the framework of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) and are prepared to furnish the CCNR with the appropriate financial resources.*

*WE welcome the CCNR's leading and pioneering role as a centre of excellence for Rhine and inland navigation in Europe and wish to build on this.*

For over 200 years, the CCNR has played an essential role in ensuring the safety and promoting inland navigation and the economy in the Rhine basin. And although the nature of the challenges has changed over the decades, the Mannheim Act continues to provide the necessary tools to support Rhine and inland navigation as a sustainable and reliable mode of transport. Appropriate financial resources are a precondition to enable the CCNR to meet current and future challenges and to develop its role.

The CCNR supports inland navigation with a view to today's major challenges, such as sustainability (point 4), digitalisation (point 5), economic issues (point 6) and crews and professional qualifications (point 7). It does this by bringing stakeholders together, encouraging the sharing of experience and developing regulation where necessary.

Adaptation to climate change is an issue that has become increasingly important since 2018. The CCNR analyses the available information from various sources, including the International Commission for the Protection of the Rhine (ICPR) and the International Commission for Hydrology of the Rhine Basin (CHR), and assesses the consequences for navigation on the Rhine. In addition, the CCNR brings together all the stakeholders who work together to adapt inland navigation to changing conditions. In 2023, the CCNR published the third edition of the "Act now!" reflection paper on low water, based on the workshops held in 2019 and 2023.

Another example of CCNR's role as a centre of excellence for European IWT is the publication of its yearly reports on economic developments, of which the Market Observation is the most important. These reports play an important role in providing policy makers, banks and entrepreneurs with actual and reliable economic data. The Market Observation activities of the secretariat allow CCNR Member States and other users to monitor impact of developments like war in Ukraine, energy supply and impact of inflation, etc.

2. *WE support constructive collaboration between the CCNR and the European Union (EU), the other river commissions, the United Nations Economic Commission for Europe, the associations recognised by the CCNR and all other inland navigation players.*

*WE commend the valuable contributions all participants have made to the sustainable ecological, social and economic development of inland navigation.*

The challenges faced by inland navigation have led the CCNR and the EU, whose objectives converge, to develop pragmatic cooperation. In this context, the CCNR is exercising its regulatory powers in full compliance with European regulation.

Regarding IWT's current challenges, the CCNR cooperates intensively with all stakeholders. The roadmap for reducing inland navigation emissions is a good example of this. Developed with the participation of the CCNR's approved organisations, it has been presented on numerous occasions at national and international level, for example at a meeting of the Rhine-Alpine corridor. The CCNR also played an active part in the "Connecting Europe Days" in 2022. In addition, the CCNR contributed to a UNECE workshop on low water and exchanged views with the European Commission on the definition of "Good Navigation Status" as part of the revision of the TEN-T regulation. In the area of Market Observation, the CCNR intensified its collaboration with the Danube Commission. The partnership with the Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) has resulted in the publication in 2023 of the second edition of the International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT).

The CCNR's cooperation with other international organisations is mainly based on bilateral agreements. The importance of this cooperation has been reiterated since the signing of the Declaration. In 2022, the cooperation arrangement with the Moselle Commission was renewed. In 2021, the partnership with the CHR was confirmed by the signing of a document in which the two commissions reaffirmed their cooperation. This cooperation concerns activities to adapt to climatic conditions.

3. *WE emphasise the central role of the European committee for drawing up standards in the field of inland navigation (CESNI) as an innovative, efficient and practical body, and welcome the sought-after extension of its remit.*

*WE are endeavouring to achieve a lasting partnership between CESNI and the EU based on long-term joint financing.*

CESNI is the result of fruitful cooperation between the CCNR and the EU. Since 2015, this committee has been working on the development of standards for inland navigation to ensure international harmonisation of regulations. The approved organisations representing the sector are actively involved in the creation of CESNI standards. In addition to the standards for technical requirements for vessels (ES-TRIN) and for professional qualifications (ES-QIN), a standard has also been published in 2021 for river information services or RIS (ES-RIS). Accordingly, in 2019, a new permanent working group dealing with information technology has been set up by CESNI. The standards are accompanied by practical guides or FAQs to facilitate their day-to-day implementation.

Cooperation between the EU and the CCNR in the framework of CESNI has been renewed for a period of six years, with a new contract running since 2022. Sufficient funding must also be ensured in the future for the drawing up of adequate standards which are essential to promote innovation in inland navigation. Developments such as the use of new energy sources, digitalisation and automation require the standards mentioned to be continually updated. By developing these standards, CESNI plays an essential role in the support of inland navigation in its innovation challenges, as demonstrated in the paragraphs below, thus showing the importance for the CCNR and EU to join forces.

4. *WE emphasise the need for up-to-date, workable and harmonised environmental and safety regulations in Rhine and inland navigation.*

*To further improve the ecological sustainability of inland navigation, we task the CCNR to develop a roadmap in order to*

- *reduce greenhouse gas emissions by 35% compared with 2015 by 2035,*
- *reduce pollutant emissions by at least 35% compared with 2015 by 2035,*
- *largely eliminate greenhouse gases and other pollutants by 2050.*

*WE point to the need for new financial instruments to achieve these environmental objectives and entrust the CCNR with the task of leading this development.*

A first step was taken in 2019, with the launch of an in-depth study by the CCNR on "Financing the energy transition towards a zero-emission European inland navigation sector". This study culminated in 2021 in the publication of a series of reports on the various elements of the energy transition for inland navigation (technical, economic aspects and financing of measures).

The studies also served as a basis for drawing up the roadmap for reducing inland navigation emissions. Adopted in 2021, this strategic document outlines transition paths for the fleet and identifies a number of potential financial, regulatory and voluntary measures. These are based in particular on the standards adopted by CESNI to enable the safe use of alternative energy sources and thus support their development. In the same vein, around ten vessels using alternative energy sources have obtained international exemptions from the Rhine Vessel Inspection Regulations, enabling initial experiments to be launched on the Rhine and other EU waterways. The CCNR has thus fully played its role in terms of innovation. It has enabled the implementation of pilot projects, the feedback from which will be invaluable in refining the regulatory framework and testing their economic and environmental sustainability. The CCNR has also organised a workshop on alternative energy sources for electric propulsion systems in inland navigation in 2021.

5. *WE call on the CCNR to press ahead with development of digitalisation, automation and other modern technologies, thereby contributing to the competitiveness, safety and sustainability of inland navigation.*

Here again, the CCNR has adopted several decisions supporting these developments, by amending its regulations. Certain documents, such as the Rhine Patent, can now be presented in electronic form in the event of a control. And certain information necessary for the safety of inland navigation is now required to be transmitted electronically for a growing number of vessels. The CCNR is therefore continuing to implement River Information Services on the Rhine, based in particular on CESNI standards.

In the field of automated navigation, an international definition of levels of automation was adopted in 2018 and updated in 2022, which has become a reference document for institutions and players in inland navigation. In addition, a legal framework as well as suitable structures and procedures have been put in place to allow derogations from all CCNR regulations for pilot projects involving automated or remotely operated vessels. Several requests for derogation are currently being examined and the first trials are scheduled for 2024, confirming the avant-garde role of the Rhine fleet. Finally, these new technologies go hand in hand with the necessary work on cyber security. The results of this work are directly usable by the Member States.

The Rhine Police Regulations have also been amended to incorporate these new technologies and further enhance the safety of navigation on the Rhine. This work in cooperation with the industry has led to the modernisation of certain nautical rules.

6. *WE wish to reinforce the role of inland navigation as an economically relevant means of transport with a high potential for development and innovation.*

*WE therefore request the CCNR,*

- in conjunction with the Member States, to ensure faster and more efficient inland vessel cargo handling in seaports,*
- to accelerate the integration of inland navigation into digital and multimodal logistic chains,*
- to work towards better coordination between national development programmes and provide transparent information about them.*

The CCNR continues to act as a platform for exchanges between its Member States and inland navigation stakeholders, on subjects such as logistics chains linking seaports and the hinterland. This enables valuable exchanges of best practice, for example on reducing congestion in the seaports of Rotterdam and Antwerp, particularly in relation to container vessels.

In 2020-2023, the CCNR also participated in the research work of the PLATINA3 project aimed at better integrating inland navigation into logistics chains.

In addition, the CCNR is constantly taking stock of Member States' national support programmes and the industry's suggestions on the subject. The CCNR continues to reflect on improvements to be made, particularly with a view to financial instruments tailored to inland navigation on the European level.

7. *WE are aware of the importance of well-trained shipboard personnel and the challenge of having to replace increased age-related departures in the near future.*

*WE task the CCNR*

- with developing up-to-date and flexible crew regulations that also take account of social issues and rapidly changing working conditions aboard and ashore as a result of new technologies,*
- with contributing yet further to enhancing the attractiveness of careers in inland navigation, for example through targeted advertising campaigns.*

With the entry into force of the new Regulations for Rhine Navigation Personnel (RPN) on 1 April 2023, the CCNR has introduced a competence-based system for professional qualification in inland navigation. This is harmonised at European level with regard to the acquisition of professional qualifications for crew members on board inland navigation vessels and is based on the CESNI standards. At the same time, as mentioned under the previous point, the CCNR has introduced for the first time the possibility of derogating from the manning rules for innovative vessels. The approval of personnel for vessels sailing with alternative energy sources and personnel involved in automated or remotely operated vessels is a topic which is extremely important especially for CESNI, but also for the CCNR.

With the new RPN, the CCNR is also facilitating the integration of people from the maritime sector who change career to work in the inland navigation industry. The RPN also speeds up promotion opportunities for crew members on board inland navigation vessels. The CCNR's work in the field of Market Observation shows that the Member States' staff recruitment campaigns and aid schemes for training must be continued.

## Conclusions

The Mannheim Declaration gave impetus to essential work. Significant progress has been made, and yet many challenges remain. The CCNR is ready to meet them, drawing on its 200 years of experience in the service of inland navigation. There is no doubt that CCNR is best placed to respond due to its 360° knowledge and its ability to react quickly to any policy need. The expertise of its Member States and its cooperation with all stakeholders enable the CCNR to find the best possible solutions to current and future challenges.

The CCNR will also make sure that it remains an organisation that is agile, adaptable and focused on the challenges of the present and of the future, with a view to best possible cost effectiveness.

The CCNR will exercise the regulatory powers entrusted to it by the Mannheim Act and, with the support of its Member States, will build on its commitment to promote prosperous, safe and environmentally friendly inland navigation on the Rhine and beyond.

The CCNR will continue to assess the responses to current and future challenges permanently and to report regularly, in particular through the end of Presidency reports presented every two years, on the progress achieved in the implementation of the Mannheim Declaration.

