



**HERBSTSITZUNG 2023  
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE  
(2023-II)**

Straßburg, den 6. Dezember 2023



ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

CC/R (23) 2 endg.

## **HERBSTSITZUNG 2023**

## **ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

**(2023-II)**

**Straßburg, den 6. Dezember 2023**



# INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

<b>I.</b>	<b>Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung.....</b>	<b>5</b>
PROTOKOLL 1	Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung .....	5
PROTOKOLL 2	Zusammensetzung der Zentralkommission .....	5
PROTOKOLL 3	Zusammensetzung der Berufungskammer .....	5
PROTOKOLL 4	Erfüllung der Ziele der französischen Präsidentschaft 2022-2023 .....	5
PROTOKOLL 5	Zielsetzungen der zukünftigen niederländischen Präsidentschaft .....	10
PROTOKOLL 6	Arbeitsprogramme .....	14
PROTOKOLL 7	Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2024-2025 .....	43
<b>II.</b>	<b>Wirtschaftsaspekte .....</b>	<b>45</b>
PROTOKOLL 8	Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2022 .....	45
PROTOKOLL 9	Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2023 .....	49
<b>III.</b>	<b>Schifferpatente und Besatzungen .....</b>	<b>61</b>
PROTOKOLL 10	Definitive Änderungen der Rheinschiffpersonalverordnung (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) .....	61
<b>IV.</b>	<b>Schiffverkehrsregeln und Binnenschifffahrts-informationendienste am Rhein .....</b>	<b>68</b>
PROTOKOLL 11	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Angleichung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b betreffend die Position der Seitenlichter auf Schubverbänden in Fahrt.....	68
PROTOKOLL 12	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zum Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§ 3.32 Nummer 3) .....	70
PROTOKOLL 13	Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).....	72
<b>V.</b>	<b>Technische Vorschriften für Binnenschiffe.....</b>	<b>85</b>
PROTOKOLL 14	Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB) .....	85
<b>VI.</b>	<b>Automatisierte Navigation.....</b>	<b>85</b>
PROTOKOLL 15	Empfehlung für den Schubverband PRIVILEGE.....	85
PROTOKOLL 16	Empfehlung für das Motorschiff PERSEVERANCE .....	90
PROTOKOLL 17	Empfehlung für das Schubverband REINHOLD DEYMANN .....	95

<b>VII. Der Rhein als Wasserstraße.....</b>	<b>99</b>
PROTOKOLL 18 Setzen von fünf Dalben für das Festmachen von Schiffen im oberen und unteren Vorhafen der Schleuse Rhinau – Rhein-km 255,500 und 256,500.....	99
PROTOKOLL 19 Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten .....	103
PROTOKOLL 20 Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach, Entnahmebauwerk bei Rhein-km 712,6.....	105
PROTOKOLL 21 Fortlaufende Genehmigung zur Durchführung von Arbeiten am Staustufenkomplex auf dem Nederrijn und dem Lek .....	110
<b>VIII. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden, sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorüber-gehender Art.....</b>	<b>112</b>
PROTOKOLL 22 Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art.....	112
<b>IX. Haushalt und Verwaltung.....</b>	<b>134</b>
PROTOKOLL 23 Haushalt der Zentralkommission für 2024 .....	134
<b>X. Verschiedenes.....</b>	<b>136</b>
PROTOKOLL 24 Fragen zum Sekretariat.....	136
PROTOKOLL 25 Zusammensetzung des Sekretariats.....	154
I. Verlängerung des Mandats der Generalsekretärin .....	154
II. Verlängerung des Mandats des Chefindingieurs.....	154
PROTOKOLL 26 Änderung der Personalordnung .....	156
PROTOKOLL 27 Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende.....	159
I. Einstellung des Schleusenbetriebes auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein und, in den Niederlanden, auf dem Nederrijn und dem Lek in der Weihnachts- und Neujahrsnacht .....	159
II. Einstellung des Schleusenbetriebes in den Niederlanden auf dem Nederrijn und dem Lek an Wochenenden.....	159
PROTOKOLL 28 Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten .....	159
PROTOKOLL 29 Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) .....	159
PROTOKOLL 30 Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR .....	160
PROTOKOLL 31 Mannheimer Ministererklärung von 2018 Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Ziele .....	167
PROTOKOLL 32 Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 7. Juni 2023.....	178
PROTOKOLL 33 Pressemitteilung.....	178
PROTOKOLL 34 Termin der nächsten Sitzung .....	178

---

**ANLÄSSLICH DER HERBSTSITZUNG 2023 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE**

---

**I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung**

**PROTOKOLL 1**  
**Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung**

Kein Beschluss.

**PROTOKOLL 2**  
**Zusammensetzung der Zentralkommission**

Kein Beschluss.

**PROTOKOLL 3**  
**Zusammensetzung der Berufungskammer**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

gewährt Herrn B.C. de SAVORNIN LOHMAN (Niederlande), Richter, einen ehrenvollen Rücktritt von seinen Funktionen und

nimmt Kenntnis von der Ankündigung der niederländischen Delegation, dass sie in Kürze einen geeigneten Kandidaten vorschlagen wird.

**PROTOKOLL 4**  
**Erfüllung der Ziele der französischen Präsidentschaft 2022-2023**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt vom Bericht seines Präsidenten über die Umsetzung der von ihm für den Zeitraum 2022-2023 vorgeschlagenen Zielsetzungen Kenntnis,

dankt Herrn Colas für sein beständiges und effizientes Wirken als Präsident und auch seinem Team für die geleistete Arbeit.

**Anlage**

## 1. Die Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und die Strategie der ZKR

**Auch wenn ein Austausch mit der Europäischen Kommission noch nicht stattfinden konnte, haben die ausführlichen Diskussionen zwischen den Delegationen dazu geführt, dass klare Linien für die künftigen Perspektiven der ZKR bei der Ausrichtung ihrer Beziehungen zur Europäischen Union festgelegt werden konnten.**

Aufgrund der jüngsten personellen Veränderungen in der GD/Move war die von den Mitgliedstaaten gewünschte Bestandsaufnahme der Beziehungen mit der Europäischen Kommission leider nicht möglich. Nach Abschluss der „Strategischen Workshops“ kamen die Mitgliedstaaten jedoch zu dem Schluss, dass die ZKR die Regelungsbefugnisse, die sie als eine durch die Mannheimer Akte geschaffene internationale Organisation besitzt, unbedingt bewahren sollte. Sie haben entschieden die Auffassung vertreten, dass wenn man anstatt dessen die ZKR in ein technisches Gremium von CESNI umwandeln würde, dies erhebliche Nachteile für die Rheinschifffahrt und sogar für die europäische Schifffahrt insgesamt mit sich bringen würde.

Es ist durchaus angebracht, auf diese grundsätzlichen Risiken hinzuweisen. Auf der Grundlage einer solchen Struktur wäre es unmöglich in Krisenfällen schnell zu reagieren, wie es die schlank aufgestellte Zentralkommission während der Pandemie bei der Organisation der Schifffahrt unter Beweis gestellt hat.

Zweitens würde diese Organisationsstruktur es nicht ermöglichen, innovative Pilotprojekte auf der Grundlage zeitlich begrenzter Abweichungen von den Vorschriften zu realisieren, die für die Rheinschifffahrt und im weiteren Sinne für die europäische Schifffahrt einen Fortschritt bedeuten.

Schließlich würden bestimmte Regelwerke wie die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) ihres Zusammenhangs beraubt, und zwar in dem Sinne, dass sie damit von den anderen Verordnungen, mit denen sie ein kohärentes Ganzes bilden, abgekoppelt werden würden. In einem solchen Kontext müsste davon ausgegangen werden, dass über kurz oder lang eine einheitliche Handhabung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften von Basel bis zum offenen Meer nicht mehr wirksam garantiert werden könnte. So müssten die Maßnahmen zur Kontrolle der Schifffahrt, die auf dem Rhein auf eine harmonisierte Art und Weise ausgeübt werden, wie beispielsweise durch die deutsch-französische Wasserschutzpolizei auf dem von Frankreich und Deutschland gemeinsam genutzten Teil des Flusses, dann voraussichtlich eingestellt werden.

Diese Schlussfolgerungen stehen einer Fortsetzung der strategischen Arbeiten nicht entgegen, um einen optimalen Einsatz der verfügbaren Ressourcen zu gewährleisten und den Fokus auf die vorrangigen Aufgabenbereiche zu legen. Die ZKR muss alle ihre Aktivitäten ständig auf den Prüfstand stellen, um flexibel und anpassungsfähig zu bleiben und die Prioritäten der Gegenwart und Zukunft immer im Blick zu behalten.



Mit der jüngst angenommenen überarbeiteten Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPV) ist ein positives Ergebnis der Zusammenarbeit lobend zu erwähnen, das nach intensiven Diskussionen erzielt werden konnte. Auch der CESNI arbeitet als Instrument der Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der ZKR kontinuierlich an der Aktualisierung der Standards der technischen Vorschriften (ES-TRIN), der beruflichen Qualifikationen (ES-QIN) und der Binnenschiffahrtinformationsdienste (ES-RIS). Außerdem beteiligte sich die Zentralkommission an den Forschungsarbeiten des Projekts PLATINA 3 zu zahlreichen Aspekten wie Flotte, Besatzung und Infrastruktur.

## **2. Ausgabenkontrolle der ZKR**

**Der neue CESNI-Vertrag, der über einen Zeitraum von sechs Jahren ab Januar 2022 läuft, schreibt strengere Rechnungslegungsvorschriften vor und hat im Vergleich zum vorherigen Vertrag ungünstigere finanzielle Auswirkungen.**

**Der französische Vorsitz bemühte sich in diesem Zusammenhang, einen reibungslosen Übergang durch wohl überlegte Maßnahmen sowohl bei den Ausgabenkürzungen als auch bei der Erhöhung der Ressourcen zu gewährleisten.**

Der französische Vorsitz wollte die Schlagkraft einer geschätzten und effizienten Organisation erhalten und war daher der Ansicht, dass es in einer Zeit, die von zahlreichen Herausforderungen geprägt ist, sicherlich nicht angebracht ist, drastische Sparmaßnahmen zu ergreifen, die zu einem Bedeutungsverlust der ZKR führen könnten.

Im Rahmen der in diesem Sinne ergriffenen Maßnahmen wünschten die Mitgliedstaaten, dass freie Stellen nur im erforderlichen Umfang neu besetzt werden und dass die Personalausgaben so weit wie möglich gesenkt werden, indem bei allen möglichen Hebeln angesetzt wird: Einstellungen, Verlängerung von Zeitarbeitsverträgen und Beförderungen.

Ebenso wurde das Sekretariat aufgefordert, die Ausgaben für Übersetzungen, die für die ZKR einen hohen Kostenfaktor darstellen, durch die Annahme von Leitlinien zu reduzieren, die unter anderem die Nutzung maschineller Übersetzungen für Informationsdokumente ermöglichen. Dadurch soll die Anzahl der Übersetzungen von Dokumenten verringert werden, die durch eine Auftragsvergabe an externe Dienstleister mit hohen Kosten verbunden sind.

Es kann davon ausgegangen werden, dass auf diese Weise trotz der zunehmenden Haushaltszwänge die finanziellen Aufwendungen, die von den Mitgliedstaaten in Form von Beiträgen erbracht werden müssen, moderat bleiben können. Die Beiträge der Mitgliedstaaten werden für 2023 um 8,47 % erhöht.

## **3. Energiewende in der Binnenschifffahrt**

**Der Vorsitz setzte sich dafür ein, dass die Umsetzung der im Rahmen der Mannheimer Erklärung 2018 eingegangenen Verpflichtungen fortgesetzt wird, wobei ein Schwerpunkt auf der Energiewende in der Binnenschifffahrt liegt.**

Auf der Grundlage der von der ZKR angenommenen Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt sind in den letzten beiden Jahren wichtige Fortschritte erzielt worden.

Dies hat sich konkret in der gesetzgeberischen Arbeit niedergeschlagen durch die Einführung geeigneter Bestimmungen, insbesondere durch Verweise auf die Standards von CESNI, in allen drei Schlüsselverordnungen der ZKR: RheinSchUO (Technische Vorschriften für Schiffe), RheinSchPersV (Schiffpersonal) und RheinSchPV (Schiffahrtspolizei). Das Ziel ist ein Greening der Rheinschifffahrt bei gleichzeitiger Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Akzeptanz der eingeführten neuen Technologien.

So legt beispielsweise der 2023 verabschiedete ES-TRIN (der Anfang 2025 in Kraft tritt) einen Rahmen für die Installation von Brennstoffzellen an Bord von Schiffen fest, und es wird eine Änderung von ES-QIN und ES-RIS erörtert, um alternative Kraftstoffe zu berücksichtigen.

Auf technologischer Ebene wurden auch im Bereich der innovativen Schiffe deutliche Fortschritte erzielt. In den letzten zwei Jahren hat die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung den Einsatz von mehr als 10 innovativen Schiffen genehmigt. Durch Abweichungen von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung werden so sehr unterschiedliche Technologien (Wasserstoff, Methanol, austauschbare Batteriecontainer, komprimiertes Erdgas) erprobt. Diese Pilotprojekte werden übrigens nicht nur auf dem Rhein, sondern auch auf anderen Wasserstraßen durchgeführt, wie z. B. das Schiff Sydney, das die Seine befahren wird. Dies zeigt, wie wichtig diese Arbeiten über den Rhein hinaus für ganz Europa sind.

Außerdem wurde aktiv an einem Finanzinstrument zur Unterstützung der Energiewende gearbeitet, um einen Mittelweg zwischen dem Entwurf der überarbeiteten Richtlinie zur Energiebesteuerung einerseits und den Einschränkungen des Rheinstromgebiets andererseits zu finden, in dem die Erhebung von Schifffahrtsabgaben grundsätzlich ausgeschlossen ist. Die Umwälzungen im Bereich der Energieversorgung in Europa haben die Situation jedoch so verändert, dass die Auswirkungen dieser Entwicklungen zu einem späteren Zeitpunkt erneut untersucht werden müssen.

#### **4. Digitalisierung der Binnenschifffahrt und Entwicklung der Automatisierung**

**Im Bereich der Digitalisierung, in welcher der rechtliche Rahmen im Wesentlichen durch die RIS-Richtlinie bestimmt wird, war der Vorsitz bestrebt, die Entwicklung einer Reihe von Diensten zu ermöglichen.**

Auch hier wird zwischen der Rechtsetzung und der Durchführung konkreter Pilotprojekte unterschieden. Für den ersten Aspekt der Rechtsetzung ist die Aktualisierung der RheinSchPV zu nennen, die nunmehr bei Kontrollen durch die Polizeikräfte die Vorlage zahlreicher Dokumente in elektronischem Format gestattet. Auch der Gebrauch der Binnenschifffahrtsweginformationssysteme auf dem Rhein wird mit der Ausweitung der elektronischen Meldepflicht fortgesetzt.

Was den zweiten Aspekt der Durchführung betrifft, so hat die Tätigkeit des Kleinen Schifffahrtsausschusses (RN), der für die Arbeiten im Bereich der Automatisierung und insbesondere für die Prüfung von Pilotprojekten zuständig ist, im vergangenen Zeitraum deutlich zugenommen. Durch diesen Ausschuss, der mit der Prüfung mehrerer Pilotprojekte befasst ist, die bereits auf dieser Herbstplenartagung zur Annahme von Empfehlungen führen könnten, stellt die ZKR ihre Innovationsfähigkeit unter Beweis. Es wurde ein Verfahren zur Durchführung von Pilotprojekten angenommen und veröffentlicht. Es stellt einen Rahmen dar, der die Art und den Umfang möglicher Abweichungen von den Verordnungen der ZKR festlegt. Dieser Rahmen könnte auch zu einem Modell werden, das in nationale Vorschriften umgesetzt werden kann.

Der Ausschuss verabschiedete außerdem die neue Ausgabe der internationalen Definition der Automatisierungsgrade. Mit diesem Dokument werden die gewünschten Klarstellungen für die Behandlung einer Reihe von rechtlichen Aspekten vorgelegt. In diesem Zusammenhang wurden auf Initiative Frankreichs Arbeiten eingeleitet, die von der IVR übernommen wurden und sich auf die rechtliche Haftung für Schäden, die durch den Betrieb automatisierter Schiffe verursacht werden, beziehen. Diese Arbeiten zielen darauf ab, die rechtlichen Grundlagen zu stärken, die als notwendig für die Entwicklung der automatisierten Schifffahrt erachtet werden. Hierbei handelt es sich um ein konkretes Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen der ZKR und den anerkannten Verbänden, die es ermöglicht, eine Fragestellung unter all ihren Aspekten zu betrachten. Die ZKR stellt hier ihre Fähigkeit unter Beweis, die europäischen Schlüsselakteure für den Fortschritt der Binnenschifffahrt in Zukunftsthemen einzubinden.

## **5. Verbesserung der Liegeplätze auf dem Oberrhein**

**Für den französischen Vorsitz hatte dieses Thema der Liegeplätze für Schiffe aufgrund der Erwartungen der Schifffahrt auf dem Oberrhein große Priorität.**

Voies navigables de France hat gemeinsam mit EDF Studien für den Bau von Liegeplätzen für Güterschiffe in Auftrag gegeben, die das bestehende Angebot auf dem Oberrhein verbessern sollen. Dieses wichtige Thema wird von dem für die Infrastruktur zuständigen Ausschuss geprüft. In diesem Bereich fand im März 2022 ein von der ZKR organisierter Workshop zum Thema „Landstromversorgung für Liegeplätze“ statt. Der Workshop trug zu weiteren Überlegungen bei und führte zur Veröffentlichung einer zweiten Ausgabe der „Beispielsammlung zu Bedarf und Ausstattung von Liegestellen“. Die ZKR unterstreicht damit ihre Rolle als Forum für einen Austausch, in dem das verfügbare Fachwissen vieler Sachverständiger an einen Tisch gebracht werden kann.

## **6. Modernisierung der Personalordnung des Sekretariats**

**Der Vorsitz unterstützte angesichts der neuen Dimension des Stellenumfangs im Sekretariat und im Hinblick auf eine Anpassung der geltenden Bestimmungen an moderne Entwicklungen die Aktualisierung der Personalordnung in vollem Umfang.**

Dies führte zu Teilerfolgen, die sich jedoch für die kommenden Jahre als nützlich erweisen werden.

Bei dieser wichtigen Aufgabe könnte die ZKR auf die Empfehlungen des SIRP zurückgreifen, eine Dienststelle innerhalb der OECD, die mit der organisatorischen Beratung aller internationalen Institutionen mit Sitz in Europa betraut ist.

Ohne dem weiteren Vorgehen vorzugreifen, sollte diese Modernisierung in enger Absprache mit dem Personal über den Personalausschuss durchgeführt werden.

**PROTOKOLL 5**  
**Zielsetzungen der zukünftigen niederländischen 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 2024-2025 festgesetzt werden,

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

weist darauf hin, dass dieses Dokument die Arbeitsprogramme ihrer Ausschüsse ergänzt (Protokoll 2023-II-4).

**Anlage**

## Anlage zu Protokoll 5

*Die niederländische Delegation sieht der Übernahme des Vorsitzes in den Jahren 2024 und 2025 mit Freude entgegen. Als allgemeine Richtschnur für diese Jahre sind im Folgenden einige Themen aufgeführt, denen die niederländische Delegation während ihres Vorsitzes besondere Aufmerksamkeit widmen möchte. Die niederländische Delegation hofft außerdem auf konstruktive Beratungen mit den Delegationen, sowohl über den Tätigkeitsbereich der ZKR und des CESNI als auch im Rahmen einer umfassenderen strategischen Diskussion über die Zukunft der ZKR.*

### a) **Stärkung der Zusammenarbeit mit der Europäischen Union**

Die niederländische Delegation wird nach der Übernahme des Vorsitzes die Bemühungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit der GD-MOVE der Europäischen Kommission fortsetzen.

Dies ist aufgrund der problematischen Fragen im Zusammenhang mit den Zuständigkeiten der ZKR einerseits und den Zuständigkeiten der EU andererseits eine Aufgabe von wesentlicher Bedeutung. Als Orientierungshilfe ist es hierbei wichtig, die strategische Ausrichtung in Absprache mit den Delegationen und auf der Grundlage der bisherigen Arbeiten weiter zu konkretisieren. Darüber hinaus ist eine leistungsfähige und effiziente Organisation der ZKR zu gewährleisten, hierzu ist ein zukunftssicherer Haushalt, der die Prioritäten widerspiegelt, von grundlegender Bedeutung. Die Ergebnisse der Strategiediskussion sind damit untrennbar verbunden. Das Ziel ist ein langfristiges finanzielles Engagement der Mitgliedstaaten.

Darüber hinaus spielen auch andere Themen in den Beziehungen zur Europäischen Kommission, wie das Verfahren zur Anpassung verschiedener Richtlinien, die Koordinierungsverfahren gemäß Artikel 218 Absatz 9 und die Funktionsweise des CESNI eine Rolle. Es ist wichtig, genau abzugrenzen, welche Arbeiten von welcher Institution übernommen werden können. Ein deutliches Beispiel hierfür sind die Auswirkungen und Folgen der Verhandlungen zur Neufassung der TEN-V-Verordnung. Bei der Überarbeitung geht es im Wesentlichen um Themen wie Binnenwasserstraßeninfrastruktur, Nachhaltigkeit, Klimaanpassung und Digitalisierung; diese Themen betreffen unmittelbar die Arbeiten der ZKR und des CESNI.

Während des niederländischen Vorsitzes läuft der derzeitige Dienstleistungsvertrag mit der Europäischen Kommission aus (März 2025). Die Niederlande werden sich für eine Verlängerung einsetzen. Darüber hinaus wird mit der Kommission über die Arbeitsprogramme für die zweite Hälfte des CESNI-Vertrags (Januar 2025 bis Januar 2028) gesprochen werden. In diesen Gesprächen wollen die Niederlande nicht nur inhaltliche Prioritäten, sondern auch haushaltspolitische Voraussetzungen ansprechen.

### b) **Nachhaltigkeit**

Der Entwurf des Arbeitsprogramms 2024-2025 des Wirtschaftsausschusses (ECO) beruht auf drei Hauptthemen: Marktbeobachtung, Energiewende sowie Meinungs austausch und Koordinierung der verschiedenen Standpunkte. In diesem Zusammenhang betrachten die Niederlande die Energiewende als wichtigstes Thema mit zwei kurzfristigen Prioritäten: Energiebesteuerung und Finanzierung.

In einem ersten Schritt geht es hierbei um die derzeitige Steuerbefreiung für fossile Brennstoffe (Gasöl). Im Wirtschaftsausschuss wurde über die (rechtsverbindlichen) Befugnisse der ZKR-Staaten im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie (ETD *energy tax directive*) diskutiert, in der eine Energiesteuer auf Brennstoff für die Binnenschifffahrt vorgesehen ist. Diese Frage steht in direktem Zusammenhang mit der strategischen Diskussion über das Verhältnis zwischen der ZKR und der EU. Darüber hinaus gibt es im Hinblick auf das Abkommen über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls noch viel zu tun, wenn es um die neue Auslegung und die Vereinbarungen aus der Sitzung des Vorbereitenden Ausschusses im Dezember 2022 geht. Diese Arbeiten möchten die Niederlande während ihres Vorsitzes gern weiter vorantreiben.

Zweitens möchten sich die Niederlande für eine europäische Finanzierung der Energiewende in der europäischen Binnenschifffahrt einsetzen. Der Investitionsbedarf der Binnenschifffahrt zur Erreichung der künftigen Emissions- und CO<sub>2</sub>-Ziele ist sehr hoch. Um die Lücke zwischen den eigenen Investitionskapazitäten des Gewerbes und den damit verbundenen Kosten zu schließen, ist eine europäische Unterstützung unerlässlich, d. h. eine spezifische Finanzierung für die Binnenschifffahrt, die mit der für andere Sektoren vergleichbar ist. Die derzeitigen Finanzierungsinstrumente auf EU-Ebene sind nicht auf die Binnenschifffahrt zugeschnitten und daher für sie ungeeignet. Diese Botschaft muss klar und deutlich in Richtung der GD MOVE abgegeben werden. Ein Fonds auf EU-Ebene, der durch EU-Instrumente und nationale Mittel finanziert wird, würde gleiche Wettbewerbsbedingungen für die gesamte Flotte gewährleisten. Gemeinsam mit der ZKR wollen die Niederlande Gespräche mit der EU aufnehmen, um die derzeitigen Regelungen zu verbessern und möglicherweise einen eigenen Fonds für die Binnenschifffahrt einzurichten.

### c) **Klimaanpassung**

Als Folge des Klimawandels sind die Wasserstraßen von Dürre und Hochwasser bedroht. Für eine verlässliche Binnenschifffahrt ist eine Anpassung der Wasserstraßen an den Klimawandel notwendig. Dies wurde kürzlich vom KNMI (Niederländisches Meteorologisches Institut) in der nationalen Betrachtung der Klimaszenarien des Weltklimarats erneut bestätigt.

Die Aufgabe der Klimaanpassung der Wasserstraßen ist dringend und komplex. Sowohl in den Niederlanden (Klimasichere Netze/Hauptwasserstraßennetz und Integriertes Flussmanagement) als auch in Deutschland (Aktionsplan Niedrigwasser Rhein) laufen Programme und Initiativen, um einen Überblick über die Folgen des Klimawandels zu gewinnen oder Handlungsperspektiven zu entwickeln, wie an den Klimawandel angepasste Wasserstraßen realisiert werden können.

Die Aufgabe der Klimaanpassung von Wasserstraßen muss international angegangen werden, denn Wasserstraßen machen nicht an nationalen Grenzen halt. Das Thema „Klimawandel“ ist Teil des Arbeitsprogramms des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt IEN (III-22-11). Während des Vorsitzes wollen die Niederlande dem Themenbereich der Klimaanpassung breite Aufmerksamkeit widmen. Das bedeutet, dass diese Thematik eine größere Beachtung verdient und nicht nur im IEN behandelt werden sollte. Die Niederlande bitten alle Delegationen, ihre Vorschläge und Überlegungen zur Klimaanpassung beizusteuern und zu erläutern, wie die ZKR hierbei eine Rolle spielen kann.

### d) **Smart Shipping**

Die niederländische Delegation begrüßt die jüngsten Maßnahmen der ZKR für eine weitgehend automatisierte Schifffahrt. Die ZKR spricht nicht nur in ihrer 2022 veröffentlichten Vision davon, dass diese Entwicklung zur Sicherheit, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Rheinschifffahrt beiträgt, sondern die ZKR hat im Kleinen Schifffahrtsausschuss RN und im Polizeiausschuss RP auch die notwendigen Schritte unternommen, um Abweichungen von den geltenden Vorschriften für Pilotprojekte zu ermöglichen.

Die niederländische Delegation blickt natürlich mit großer Zuversicht und Begeisterung auf die jüngsten Entwicklungen und hofft auf eine weitere Vertiefung und Kontinuität in diesem Themenkomplex. Schließlich stehen die Entwicklungen nicht still. Im Rahmen der niederländischen Zukunftsvision für die Binnenschifffahrt wird die Digitalisierung und Automatisierung eine Priorität den Vorsitz sein.

e) **Langfristige Übergangsbestimmungen**

In den Dokumenten RV/G (23) 26 und ECO (23) 20 teilte die niederländische Delegation die Ergebnisse der Forschungsstudie zum Thema „Auswirkungen des Ablaufs der langfristigen Übergangsbestimmungen im ES-TRIN (2035/2041). Aus dieser Studie geht hervor, dass die Zahl der kleinen Schiffe (CEMT I, II, III) seit Jahren rückläufig ist und dieser Trend voraussichtlich anhalten wird.

Für den Rückgang der Zahl der kleinen Schiffe gibt es mehrere Gründe: das Alter der Schiffseigner (viele nähern sich dem Rentenalter), der technische Zustand der Schiffe im Verhältnis zu den erforderlichen Investitionen (z. B. aufgrund von Übergangsbestimmungen) sowie wirtschaftliche und räumliche Faktoren, die die Nachfrage nach einer Beförderung durch kleine Schiffe verringert haben. Es gibt also mehrere Entwicklungen in diesem Bereich, die zu einem Rückgang der Zahl der kleinen Schiffe führen, und das Auslaufen langfristiger Übergangsbestimmungen ist eine davon.

Für Engpässe, die durch das Auslaufen der Übergangsbestimmungen verursacht werden, bietet die Härtefallklausel in Einzelfällen eine Lösung. Als eine der Lösungsansätze nennt der Bericht aber auch die Prüfung der Machbarkeit gemeinsamer Lösungen auf internationaler Ebene (ZKR/CESNI). Zunächst wurden die kleinen Fahrzeuge (Typ Spitz und Kempenaar) inspiziert, deren Ergebnisse als Grundlage für die Arbeit in der ZKR und im CESNI dienen können. Die niederländische Delegation möchte daher dieses Thema als Priorität behandeln und hofft auf eine weitere Zusammenarbeit im Bereich der kleinen Schiffe.

**PROTOKOLL 6  
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 2024-2025, die von diesen Ausschüssen aufgestellt worden sind.

**Anlage**



**I – Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht**

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

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Auftrag der ME
I-24-1	<b>Beziehungen zur Europäischen Union und Verknüpfung des Rheinschifffahrtsrechts mit dem Unionsrecht</b> 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-24-2	<b>Rechtsmonitoring/Überwachung der internationalen Übereinkommen</b> Überwachung des Ratifizierungsstands der internationalen Übereinkommen, insbesondere des CLNI 2012, und Beantwortung etwaiger Fragen im Zusammenhang mit deren Umsetzung	fortlaufend		DF (11) 20	DF	I	
I-24-3	<b>Vereinheitlichung der Verwendung der Begriffe „Schiffsführer“ und „Fahrzeug“ in den drei Verordnungen der ZKR</b>	2018 - 2025			DF	I	
I-24-4	<b>Rechtsberatung auch auf Ersuchen anderer Ausschüsse</b>	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	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
<b>Arbeiten im Zusammenhang mit der Marktbeobachtung</b>							
II-24-1	<b>Bereitstellung von Wirtschaftsdaten in Verbindung mit der Binnenschifffahrt in Europa</b>	Permanent	Sicherstellen einer möglichst vollständigen Datenerfassung.	Europäischer Vertrag 2022-2025	ECO	I	
II-24-2	<b>Einholung der Stellungnahmen und Kommentare des Ausschusses vor Veröffentlichung der verschiedenen Berichte</b>		Sicherstellen einer möglichst großen Übereinstimmung zwischen den Auslegungen in den Marktbeobachtungsberichten und dem Standpunkt der ZKR-Delegationen (und der Industrie).			I	

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-24-3	<b>Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt: Überwachung der wirtschaftlichen Aspekte</b>		<p>Regelmäßige Überwachung der wirtschaftlichen Aspekte der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- im Rahmen der Marktbeobachtungsaktivitäten,</li> <li>- auf Anfrage der Delegationen für spezifischere Analysen.</li> </ul> <p>In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt bei den Infrastrukturaspekten.</p> <p>In Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelmäßige Organisation von Workshops zu diesem Thema.</li> <li>- Regelmäßige Berichte der Delegationen über die auf nationaler Ebene umgesetzten Initiativen (im Rahmen der Korrespondenzgruppe).</li> </ul>	ECO (22) 62 ECO (21) 15	ECO IEN	I	
<b>Förderung der Energiewende in der Binnenschifffahrt und Unterstützung ihrer Umsetzung</b>							
II-24-4	<b>Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen</b>	2024 - 2025	Einführung eines internationalen Umwelt- und Klimaschutzlabels: Festlegung der Gestaltungskriterien, der Methodik zur Emissionsmessung (in zwei Schritten), der Aspekte im Zusammenhang mit der Umsetzung, Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren.	Roadmap der ZKR	ECO RV DF	I	Maßnahmen V1 der Roadmap

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
	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.		Identifizierung möglicher Maßnahmen zur Realisierung und Finanzierung der Energiewende, Hinarbeiten auf ein passend europäisches Zuschussprogramm für die Binnenschifffahrt im Hinblick auf die Energiewende.		ECO		Maßnahmen F1 der Roadmap und Absatz 4.2 der Mannheimer Erklärung
			„EU-Taxonomie“: Technisches Monitoring der Arbeiten zur Taxonomie durch das Sekretariat.		ECO		Maßnahmen F2 der Roadmap
			Beitrag zu den nächsten Schritten im Rahmen der Roadmap: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap bis 2025,</li> <li>- Prüfung der Zweckmäßigkeit einer Überarbeitung der „ZKR-Studie“ bis spätestens 2025,</li> <li>- Prüfung einer möglichen Ausdehnung des Umfangs der Roadmap bis 2025.</li> </ul>		ECO RV IEN		Kapitel 6 der Roadmap
II-24-5	<b>Energiebesteuerung und Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt: Anpassung an die klimatischen Herausforderungen</b>	2024 - 2025	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. Gewährleistung eines koordiniertes Vorgehen innerhalb der ZKR. Sicherstellung der Vereinbarkeit des Rheinregimes mit den Herausforderungen des Klimawandels.	ECO (23) 6 intern	ECO DF	I	

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-24-6	<b>Bereitstellung von Informationen über die verfügbaren Finanzierungsprogramme für die Binnenschifffahrt auf nationaler und europäischer Ebene im Zusammenhang mit der Energiewende</b>	2024 - 2025	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
<b>Plattform für den Austausch und die Koordinierung von Positionen</b>							
II-24-7	<b>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.</b>	2024 - 2025	Identifizieren EU-politischer Entwicklungen mit erheblichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt.  Bei Bedarf Erstellen eines Analysepapiers und Erarbeiten einer Argumentationshilfe zu diesen Entwicklungen.  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

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
II-24-8	<p><b>Einladung externer Referenten zur Präsentation von Projekten oder Studien mit Bezug zu den Arbeiten des Wirtschaftsausschusses, den Prioritäten der Mannheimer Erklärung oder der Roadmap</b></p>	<p>2024 - 2025</p>	<p>Möglichkeit für einen externen Akteur, eine Präsentation mit Bezug zu den Arbeiten des Wirtschaftsausschusses zu halten.</p> <p>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.</p>		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	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-1	<b>Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt bei Nutzung von alternativen Brennstoffen.</b>	2024-2025	<p>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.</p> <p>Hierzu könnte 2025 eine Veranstaltung, zum Beispiel ein runder Tisch oder Workshop, organisiert werden. Hierfür sind 2024 noch weitere organisatorische Fragen, wie zum Beispiel eine mögliche Teilnahmegebühr, zu klären und Vorarbeiten, wie die Erstellung eines Programmentwurfs erforderlich.</p> <p>(Siehe auch III-22-1)</p>	IEN (21) 71 = IEN/G (21) 43	IEN/G	II	→ 4.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-2	<p><b>Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen.</b></p> <p>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.</p>		<p><b>Beitrag zu den nächsten Schritten im Rahmen der Roadmap:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap bis 2025,</li> <li>• Prüfung der Zweckmäßigkeit einer Überarbeitung der „ZKR-Studie“ bis spätestens 2025,</li> <li>• Prüfung einer möglichen Ausdehnung des Umfangs der Roadmap bis 2025.</li> </ul>		ECO/RV/ IEN	I	→ 5 Kapitel 6 der Roadmap
			<p><b>Die Roadmap zur Verringerung der Emissionen hat eine hohe strategische Bedeutung für die ZKR und enthält Elemente mit Bezug zur Infrastruktur.</b></p> <p>Der Ausschuss tagt hierzu nach thematischem Bedarf in gemeinsamen Sitzungen mit dem Wirtschafts- und dem Untersuchungsausschuss. Der Fokus liegt aktuell auf dem Austausch zu nationalen Maßnahmen zur Umsetzung der ZKR Roadmap sowie auf dem Emissionslabel der ZKR. (Siehe auch III-22-4)</p>		IEN	II	→ 4.1



Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
			<p><b>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.</b></p> <p>Zukünftig werden alternative Energiequellen verstärkt eingesetzt werden. Seitens der ZKR besteht Interesse, dass die hierfür notwendige Infrastruktur im erforderlichen Umfang zur Verfügung gestellt wird. In Koordination mit dem Untersuchungsausschuss werden die nationalen und europäischen Aktivitäten hierzu begleitet und durch gezielte Impulse unterstützt. (Siehe auch Maßnahme R3 der Roadmap)</p> <p>Der Ausschuss arbeitet an der Identifizierung von technischen und rechtlichen Lücken in den Regelwerken zu Bunkerstellen für alternative Energieträger. Erste wichtige Elemente konnten bereits beim Workshop für Landstrom identifiziert werden. (Siehe auch IEN (22) 6 und Maßnahme R1f der Roadmap.)</p> <p>(siehe auch III-22-8)</p>		IEN/G	II	→ 5

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-3	<b>Formulierung von Anforderungen an den Rhein als Wasserstraße.</b>	2024	<p>Die Binnenschifffahrt wird zukünftig noch besser als bisher die Ziele anderer Nutzer bei ihrer Nutzung berücksichtigen müssen. Die IKSR hat ihre Ziele mit dem Programm „Rhein2040“ festgelegt. Der Ausschuss wird seinerseits Ziele für die Nutzung des Rheins als Wasserstraße formulieren.</p> <p>Der Ausschuss hat seinen Entwurf den übrigen Ausschüssen im Frühjahr übermittelt und beabsichtigt die Arbeiten Ende 2023 bzw. Anfang 2024 abzuschließen. Im Anschluss (2024 oder 2025) werden die Ergebnisse den Stakeholdern im Rahmen einer noch näher festzulegenden Veranstaltung vorgestellt.</p> <p>(Siehe III-22-3)</p>	<p>IEN (19)m 24, Punkt 7</p> <p>IEN (21) 31 intern</p> <p>IEN (21)m 37, Punkt 16</p>	IEN	I	→ 6.1

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-4	<p><b>Einbringen der ZKR-Position und Vertreten der Interessen der Rheinschifffahrt in die Arbeiten der Europäischen Kommission zur Erstellung eines Konzepts zum „Good Navigation Status (GNS)“ und bei der Implementierung der TEN-V Verordnung.</b></p>	<p>2024 - 2025</p>	<p>Die revidierte der TEN-V Verordnung wird voraussichtlich Ende 2023 veröffentlicht.</p> <p>Auch in den Jahren 2024 und 2025 werden Arbeiten zum Thema GNS und zur Unterstützung der Implementierung der TEN-V Verordnung in einer möglichen europäischen Expertengruppe (z.B. NAIADES) notwendig sein. Der Ausschuss muss die Position der ZKR über seine Mitglieder in dieser Gruppe vertreten.</p> <p>Zusätzliche, gezielte Stakeholder-Aktivitäten erforderlich.</p> <p>(Siehe III-22-5)</p>	<p>IEN (15) 29 = IEN/G (15) 48</p> <p>IEN (19) 8 = IEN/G (19) 10</p> <p>IEN (21) 44 intern = IEN/G (20) 33 intern</p> <p>IEN (21) 60 = IEN/G (21) 37</p>	<p>IEN/G</p>	<p>I</p>	<p>→ 2.1</p>

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-5	<b>Erarbeiten von Vorschlägen zur Verbesserung der Quantität und der Qualität der Liegestellen am Rhein, insbesondere zur Ausrüstung von Liegestellen mit Landstrom und mit Ladestationen.</b>	2024 - 2025	<p>Abschluss der Arbeiten zu den quantitativen Aspekten für Ende 2023 vorgesehen. Im Anschluss daran folgen Arbeiten zur regionalen Verteilung der zusätzlichen Liegestellen und Ermittlung der Auslastung der vorhandenen Liegestellen sowie parallel dazu zu den qualitativen Aspekten von Liegestellen.</p> <p>Erste kurzfristige Maßnahmen aus dem Aktionsplan Landstrom and Liegestellen werden umgesetzt. (Siehe III-22-7)</p>	<p>IEN (19)m 24, Punkt 6.1</p> <p>IEN (21) m 37, Punkt 7</p> <p>IEN (21) 26 intern</p> <p>IEN (23)m 34, Punkt 6.1</p> <p>IEN (23) 37</p>	IEN/G	I	→ 5 → 7.2
III-24-6	<b>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.</b>	2024 - 2025	<p>Verfolgung der Aktivitäten im Rahmen der Common Implementation Strategy (CIS) der Europäischen Kommission; Koordinierung von CIS-Aktivitäten mit Auswirkungen auf die Schifffahrt. (Siehe III-22-10)</p>	IEN (13) 32	IEN/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-7	<p><b>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.</b></p> <p><b>Fortschreibung des ZKR Sachstandsberichts über den Klimawandel und die Auswirkungen auf [die Rheinschifffahrt und] die Infrastruktur</b></p>	2024 - 2025	<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 aktualisiert bei Bedarf den Text zu Klimawandel auf der ZKR Webseite.</p> <p>Der Ausschuss verfolgt die Entwicklungen der KHR und der IKSR und passt ggf. seine Entscheidungen an.</p> <p>Der Ausschuss schreibt seinen Sachstandsbericht fort.</p> <p>(Siehe III-22-11)</p>	<p>2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III</p> <p>IEN (20)m 81, Punkt 9</p>	IEN/G	I	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-8	<b>Niedrigwasser: Analyse von Studien zum Niedrigwasser des Rheins. Ableitung von Handlungsempfehlungen für eine mögliche Anpassung der Infrastruktur. Fortführung der Aktivitäten zum Reflexionspapier „Act Now“.</b>	2024 - 2025	Analyse der Folgen von Niedrigwasser für die Rheinschifffahrt und Ableitung von Empfehlungen für die Infrastruktur. In Zusammenarbeit mit Wirtschaftsausschuss bei wirtschaftlichen Aspekten auf Basis der dritten Edition des Reflexionspapiers „Act now!“.  (Siehe III-22-12)	IEN (18) 39 = IEN/G (18) 35 = ECO (18) 41  IEN (21)m 37, Punkt 11  IEN (21) 20	IEN/G	II	→ 1
III-24-9	<b>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“</b>	2024 - 2025	In den vergangenen Jahren wurden einige Fehler 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 (18) 7	IEN	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Kontext	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
III-24-10	<b>Identifikation von Engstellen am Rhein</b>	2024 - 2025	Erfassung möglicher Engstellen an Brücken über den Rhein. Erfassung von Durchfahrtshöhen- und -breiten. Vorlage einer Liste bis Ende 2025.	IEN (22)m 88, Punkt 4.1	IEN/G	II	
III-24-11	<b>Infrastrukturelle Unterstützungsmöglichkeiten zur Verlagerung von Großraum-Schwertransporte (GST) auf die Wasserstraße</b>	2024- 2025	Austausch zur Ausweitung der Erhebung zu GST-Übergabepunkten für den gesamten Rhein, zur Ausweitung GST-gereigneter Hubs am Rhein, zur infrastrukturellen Unterstützung zur Etablierung von RoRo-Verkehren auf dem Rhein	IEN (23) 54	IEN	II	→ 6
III-24-12	<b>Bewerten und Vorbereiten der Billigung von Baumaßnahmen, soweit die Belange der Schifffahrt berührt werden</b>	Ständig		1995-I-29	IEN/G	F <sup>1</sup>	
III-24-13	<b>Feststellen der Verfügbarkeit der Schleusen am Oberrhein</b>	Ständig	Teilnahme an den regelmäßigen Sitzungen zur Abstimmung der Schleusensperrzeiten am Oberrhein.	2007-II-6, IV	IEN/G	F	

<sup>1</sup> F steht für Fortlaufend.

#### IV – Polizeiausschuss

##### HAUPTAUFGABENBEREICH DES POLIZEIAUSSCHUSSES:

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

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
<b>Betriebliche Schiffssicherheit, Betrieb der Fahrzeuge und Verhalten im Verkehr</b>							
IV-24-1	<b>Förderung der Nutzung von alternativen Brennstoffen in der Binnenschifffahrt – Sicherheitsvorschriften und Infrastruktur</b>	2022 - 2025	RheinSchPV, ES-TRIN	RP/G (21) 58 = RP (21) 59  RP/G (23) 53 = RP (23) 46 = RIS/G (23) 27	RP/G (RV)	I	→5
IV-24-2	<b>Anpassung der Vorschriften für das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form</b>	2016 - 2025	§§ 1.10 und Anlage 13 RheinSchPV	Beschlüsse 2019-II-16, 2021-I-10 und 2022-II-14	RP/G (RV/G, STF, RIS/G)	II	→5
IV-24-3	<b>Bezeichnung der Wasserstraße sowie von Hindernissen</b>	2024 - 2025	Anlage 8 Abschnitt III RheinSchPV	RP/G (23) 36 = RP (23) 29	RP/G	I	→5
IV-24-4	<b>§ 14.09 RheinSchPV – Änderung von ausgewiesenen Liegestellen im Bereich der Reede Wesseling/Godorf</b>	2024 - 2025	§ 14.09 RheinSchPV	RP/G (23) 42 = RP (23) 40	RP/G	II	
IV-24-5	<b>Prüfung der möglichen Auswirkungen auf die RheinSchPV im Hinblick auf die Nutzung und den Betrieb von Spurführungsassistenten für die Binnenschifffahrt (SAB)</b>	2023 - 2025	RheinSchPV	RP/G (23) 54 = RP (23) 47 = RN (23) 35	RP/G (RIS/G)	II	→5



Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-24-6	<b>§ 3.10 RheinSchPV – Bezeichnung der Schubverbände in Fahrt</b>	2024 - 2025	§ 3.10 RheinSchPV	RP (23) 50 = RP/G (23) 59	RP/G	II	
IV-24-7	<b>Analyse und ggf. mögliche Anpassung der RheinSchPV im Hinblick auf die automatisierte Schifffahrt</b>	2022 - 2025	RheinSchPV	RP (21) 61 rev. 1 = RP/G (21) 60 rev. 1 RIS/G (21) 45 rev. 1 RP/G (23) 11	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24-8	<b>Prüfung der Vorschriften zur Position der Seitenlichter</b>	2020 - 2025	§ 3.08 RheinSchPV	RP (23) 66 = RP/G (23) 67	RP/G	II	

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
<b>Binnenschifffahrtsinformationsdienste</b>							
IV-24-9	<b>Ausweitung der elektronischen Meldepflicht zum 1. Dezember 2026</b>	2023 - 2025	§ 12.01 RheinSchPV	Beschluss 2023-I-8  RP/G (23) 56 = RIS/G (23) 28	RP/G (RIS/G)	I	→5
IV-24- 10	<b>Aktualisierung der Verweise auf die RIS-Standards in der RheinSchPV</b>	2024 - 2025	RheinSchPV, ES-RIS	RP (19) 69 rev. 1 intern = RP/G (19) 78 rev. 1 interne = RIS/G (19) 58 rev. 1 intern	RP/G (RIS/G)	F	
IV-24-11	<b>Aktualisierung der elektronischen Broschüre und der Informationsbroschüre über die Ausrüstungsverpflichtung mit Inland AIS Geräten und elektronischen Kartenanzeigesystemen</b>	2022 - 2025	RheinSchPV	RP (21)m 34, Punkt 7.2	RIS/G	F <sup>2</sup>	
IV-24-12	<b>Vorlage eines Entscheidungsvorschlags zur Einführung der Verpflichtung zum Anzeigen des Setzens der blauen Tafel im Inland ECDIS</b>	2014 - 2025	§ 4.07 RheinSchPV, Anlage 5 des ES-TRIN	RP (21) 41 rev. 2 = RP/G (21) 41 rev. 2 = RIS/G (21) 34 rev. 2 RIS/G (22) 9 rev. 1	RIS/G (RP/G)	II	→5

2 F steht für Fortlaufend.

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-24-13	<b>Prüfung möglicher Auswirkungen auf die RheinSchPV durch die Nutzung von Yachtradaranlagen, zukünftiger Halbleiterradare sowie von Radardaten in anderen Anwendungen</b>	2022 - 2025	RheinSchPV	RP (23) 52 rev. 2 = RP/G (23) 62 rev. 2 = RISG (23) 36 rev. 2  RIS/G (23) 17	RIS/G (RP/G)	II	
IV-24-14	<b>Festlegen von zukunftsfesten Anforderungen an Informations- und Navigationsgeräte</b>	2022 - 2025	RheinSchPV, ES-TRIN	RP (23) 51 = RP/G (23) 61 = RISG (23) 35 RIS/G (22) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	
IV-24-15	<b>Vorbereitende Arbeiten zu möglichen Anforderungen und Empfehlungen hinsichtlich der Fernsteuerungszentralen von Fahrzeugen</b>	2022 - 2025		RP (21) 67 = RIS/G (21) 49 = RP/G (21) 64	RP/G (RIS/G)	II	→5
IV-24-16	<b>Erarbeiten von Maßnahmen zur Erhöhung der Cyberwiderstandsfähigkeit und zur Aufrechterhaltung von Binnenschiffahrtssdiensten am Rhein bei Cyberangriffen</b>	2020 - 2025	RheinSchPV, ES-TRIN, ES-RIS	RP (19) 35 = RP/G (19) 46 = RIS/G (19) 35  RP (21) 83 intern rev. 1 = RIS/G (21) 59 intern rev. 1  RP (22) 41 rev. 3 intern = RP/G (22) 49 rev. 3 intern = RIS/G (22) 31 rev. 3 intern	RIS/G Cyber (RIS/G) RP/G	I	→5

Code	Aufgabe	Dauer	Vorschrift	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
IV-24-17	<b>Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von anwendungsspezifischen Meldungen (ASM – Application Specific Messages)</b>	2017 - 2025	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (21) 35 rev. 2 = RP (21) 42 rev. 2 = RP/G (21) 42 rev. 2	RIS/G (RP/G)	II	→5
IV-24-18	<b>Verfolgung der Entwicklung der Verwendung von Navigationshilfen im Inland AIS (AtoN – Aids to Navigation)</b>	2018 - 2025	§ 4.07 RheinSchPV	RIS/G (21) 36 rev. 1 = RP (21) 43 rev. 1 = RP/G (21) 43 rev. 1	RIS/G (RP/G)	I	→5
IV-24-19	<b>Vorbereitungsarbeiten für eine neue digitale Strategie</b>	2016 - 2025		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, Punkt 8	RIS/G	II	→5
IV-24-20	<b>Vorarbeiten für eine Analyse der Lücken zwischen ES-RIS und den Anforderungen an die Automatisierung in der Binnenschifffahrt</b>	2022 - 2025	ES-RIS	RP (21) 71 = RIS/G (21) 53  RN (22) 8 rev. 1 = RP (22) 23 rev. 1 = = RP/G (22) 37 = RIS/G (22) 24	RIS/G	I	→5

**V – Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES STF:**  
Rheinpatente, Qualifikationen und Arbeitsbedingungen der Binnenschiffer

Code	Aufgaben	Dauer	Vorschriften	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung
<b>Aktualisierungen der RheinSchPersV</b>							
V-24-1	Sammlung verbesserungswürdiger Punkte in der RheinSchPersV und Vorbereitung entsprechender Änderungen	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9	STF und STF/G	F	Absätze 2 und 7
V-24-2	Aktualisierung der RheinSchPersV zur Anpassung von Verweisen und Terminologie, geringfügige technische Änderungen	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9	STF und STF/G	F	
<b>Einheitliche Umsetzung der RheinSchPersV und Zusammenarbeit zwischen den Behörden</b>							
V-24-3	Begleitung der Umsetzung der RheinSchPersV, Suche nach harmonisierten Lösungen und Zusammenarbeit zwischen den Behörden, Aktualisierung der Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9 STF/G (23) 31 STF/G (23) 27	STF und STF/G	F	-
V-24-4	Besprechung der Möglichkeit und gegebenenfalls der Bedingungen, Prüfungen auf Englisch abzulegen	2024-2025	-	STF (23) 36 (Problemanalyse CH)	STF und STF/G	II	Absatz 7

Code	Aufgaben	Dauer	Vorschriften	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung
V-24-5	Verwaltung und Bewertung der Verwaltungsvereinbarungen und, falls erforderlich, zusätzliche Anerkennungsverfahren	2024-2025	RheinSchPersV, Kapitel 20	Beschluss 2016-I-7 Verwaltungsvereinbarungen STF (23) 41 intern (Problemanalyse)	STF und STF/G	F	
V-24-6	Beitrag zur Überprüfung der Richtlinie (EU) 2017/2397	2024-2025	RheinSchPersV und Richtlinie (EU) 2017/2397	STF (23) 42 intern (Problemanalyse) STF (23) 54 Problemanalyse BE)	STF und STF/G	F	Absatz 2
V-24-7	Klarstellung der Begriffe „Entzug“, „Aussetzung“ und „Sicherstellung“ und Harmonisierung der praktischen Ansätze	2024-2025	RheinSchPersV und Richtlinie (EU) 2017/2397	STF (23) 43 intern	STF und STF/G	I	
<b>Innovationen: neue Technologien, Greening und Flexibilität der Besatzungen</b>							
V-24-8	Erörterung der Notwendigkeit eines Rechtsrahmens für Besatzungsmitglieder an Bord von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben einschließlich eines möglichen Einsatzes von Bunkersimulatoren	2024-2025	RheinSchPersV	Beschluss 2022-II-9 STF (23) 51 intern (Problemanalyse) STF (23) 54 (Problemanalyse BE)	STF und STF/G	II	Absatz 7
V-24-9	Verfolgung der Initiative der Europäischen Kommission zu Besatzungsvorschriften und E-Tools	2024-2025	-	PRE (23)m 9, 2.3	STF/G und STF	I	Absätze 2 und 7

Code	Aufgaben	Dauer	Vorschriften	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung
V-24-10	Analyse der Lücken zwischen der RheinSchPersV und dem Bedarf an Anpassungen für automatisierte und ferngesteuerte Fahrzeuge	2024	RheinSchPersV	STF (23) 45 intern (Problemanalyse BE)	STF und STF/G	I	Absatz 7
V-24-11	Formulierung von Stellungnahmen zu Anträgen auf Abweichungen für dem Kleinen Schifffahrtsausschuss vorgelegte Pilotprojekte in Bezug auf Berufsbefähigungen und Besatzungen	2024-2025		Verfahren zur Genehmigung eines Pilotprojektes der automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrt auf dem Rhein	STF, in Verbindung mit RN	F	Absatz 7
V-24-12	Entwicklung einer Methodologie für die Besatzung und ihre Befähigung für die automatisierte und ferngesteuerte Schifffahrt.	2025	-	STF (23) 54 (Problemanalyse BE)	STF	I	Absatz 7
V-24-13	Prüfung zur Förderung des Einsatzes von Simulatoren	2024-2025	RheinSchPersV	STF (23) 54 (Problemanalyse BE)	STF/G und STF	II	Absatz 7
<b>Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe</b>							
V-24-14	Beitrag zur Verstärkung der Attraktivität der Binnenschifffahrtsberufe, einschließlich durch: - die Erhebung und qualitative Analyse von Daten über die Ausstellung von Befähigungszeugnissen und Fortsetzung der Beobachtung des Arbeitsmarktes für die nautische Besatzung - die Zusammenstellung von Informationen über Rekrutierungskampagnen einschließlich	2024-2025	-	STF (23) 36 (Problemanalyse CH)	STF und STF/G	I	Absatz 7

<b>Code</b>	<b>Aufgaben</b>	<b>Dauer</b>	<b>Vorschriften</b>	<b>Grundlage</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Priorität</b>	<b>Mannheimer Erklärung</b>
	einer Präsentation des Rheinschifffahrtssektors über seine Rekrutierungsstrategie						



**VI – Untersuchungsausschuss**  
**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RV:**  
 Technische Schiffssicherheit, Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Code	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	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	2024-2025	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	2024	RheinSchUO § 1.01 Nummer 25	2017-II-20 2019-I-11 2020-II-22 2022-II-15	RV/G – RV	F	Maßnahme R1a der Roadmap
VI-24-3	Unterstützung bei der Durchführung der im Implementierungsplan der ZKR-Roadmap vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einführung eines internationalen Umwelt- und Klimaschutzlabels: Vorbereitende Arbeiten zur Festlegung der Gestaltungskriterien, der Methodik zur Emissionsmessung (in zwei Schritten), der Aspekte im Zusammenhang mit der Umsetzung, Abstimmung mit allen betroffenen Akteuren.</li> <li>- Aktualisierung der Liste innovativer Schiffe</li> <li>- Jährliche Datenerfassung der Treibhausgas- und sonstigen Schadstoffemissionen</li> <li>- Stimulierung von Forschung und Entwicklungsprojekten</li> <li>- 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.)</li> </ul>	2024-2025	-	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	Aufgaben	Dauer	Kontext	Grundlage	Zuständigkeit	Priorität	Mannheimer Erklärung und/oder Roadmap der ZKR
VI-24-4	Vorbereitende Arbeiten zur Suche nach kollektiven Lösungen für die Erhaltung kleiner Schiffe im Zusammenhang mit dem Ablauf der langfristigen Übergangsbestimmungen im ES-TRIN	2025	RheinSchUO, ES-TRIN	Zielsetzungen der niederländischen Präsidentschaft PRE (23) 18	RV/G – RV	I	-
VI-24-5	Vorbereitende Arbeiten für mögliche Anforderungen und Empfehlungen betreffend Fernsteuerungszentralen für Binnenschiffe	2025	RheinSchUO, ES-TRIN	RV (21) 62 RV/G (22) 37 rev. 1 = RN (23) 9	RVG – RN – RN	II	Absatz 5 der Mannheimer Erklärung
VI-24-6	Klärung des Verfahrens zur Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften innerhalb der ZKR	2025	RheinSchUO	RV (21) 55 RV/G (23) 8 = RV (23) 3	RV	II	-
VI-24-7	Sammlung und Austausch von Erfahrungen aus Forschungsprojekten und praktischen Erfahrungen bei der Anpassung von Schiffen an Niedrigwasserereignisse. Überwachung von Hindernissen und Lücke in Regelwerken bei der Anpassung von Schiffen an Niedrigwasserereignisse und ggf. Vorbereitung eines koordinierten Vorschlags an CESNI.	2025	RheinSchUO, ES-TRIN	RV (22)m 79, Punkt 9	RVG	II	-
VI-24-8	Aufgaben, die aus dem Arbeitsprogramm des CESNI, des Polizeiausschusses, des Wirtschaftsausschusses, des Kleinen Schifffahrtsausschusses, eines anderen Ausschusses oder der ZKR-Präsidentschaft resultieren können, aufgrund eines besonderen Auftrags oder einer Problemanalyse	2024-2025	-	-	RVG – RV	II	-

**VII – Kleiner Schifffahrtsausschuss**

**HAUPTAUFGABENBEREICH DES AUSSCHUSSES RN**

Steuerung und Koordinierung der Arbeiten zur automatisierten Navigation

Nr.	Aufgabe	Dauer	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VII-24-1	<b>Prüfung von Empfehlungsanträgen auf Abweichung von den Verordnungen der ZKR</b>	Fortlaufend	Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5
VII-24-2	<b>Verfolgung der Akzeptanz und Nutzung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade in der Binnenschifffahrt, insbesondere außerhalb der ZKR</b>	Fortlaufend	Beschlüsse 2018-II-16 und 2020-II-21	RN	F	→5
VII-24-3	<b>Entwicklung eines Glossars von Begriffen für die automatisierte Schifffahrt und ferngesteuerte Fahrzeuge in den drei Arbeitssprachen der ZKR und zusätzlich auf Englisch</b>	Fortlaufend	RN (23) 24 = RP (23) 34 = RP/G (23) 38 = RV (23) 33 = RV/G (23) 27 = IEN (23) 36 = IEN/G (23) 29 = DF (23) 21 = STF (23) 29	RN	F	→5
VII-24-4	<b>Bestandsaufnahme der Pilot- und Forschungsprojekte im Bereich der automatisierten Schifffahrt und ferngesteuerten Fahrzeuge</b>	Fortlaufend	Beschluss 2018-II-16 <a href="http://automation.ccr-zkr.org">automation.ccr-zkr.org</a>	RN	F	→5
VII-24-5	<b>Aktualisierung der Rahmendokumente für die Durchführung eines Pilotprojekts auf dem Rhein unter Berücksichtigung der gesammelten Erfahrungen</b>	Fortlaufend	<a href="https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04">https://www.ccr-zkr.org/12050000-fr.html#04</a>	RN	I	→5
VII-24-6	<b>Zusammenstellung der Erfahrungen aus Pilotprojekten im Bereich der automatisierten Schifffahrt und ferngesteuerten Fahrzeuge</b>	Fortlaufend	Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5

Nr.	Aufgabe	Dauer	Grundlage	Behandlung	Priorität	Referenz Mannheimer Erklärung
VII-24-7	<b>Entwicklung eines Verfahrens zur Evaluierung der Ergebnisse der abgeschlossenen Pilotprojekte, die von der ZKR empfohlen wurden</b>	2023-2025	RN (21) 12 rev. 5; RN (22)m 16, Punkt 3.1	RN	II	→5
VII-24-8	<b>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)</b>	Fortlaufend	Beschluss 2020-II-21	RN	F	→5
VII-24-9	<b>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)</b>	Fortlaufend	RN (23) 12 = RP (23) 14 = RP/G (23) 28 = RV (23) 12 = RV/G (23) 13 = STF (23) 15; RN (23) 31 = RP (23) 41 = RP/G (23) 43 = RV (23) 40 = RV/G (23) 31 = STF (23) 18 = DF (23) 24	RN	F	→5
VII-24-10	<b>Verfolgung der Entwicklung von neuen Technologien, die für die automatisierte Schifffahrt nützlich sein könnten</b>	Fortlaufend	RN (23) 43	RN	F	→5

**PROTOKOLL 7**  
**Vorsitz und Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2024-2025**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

billigt die in der Anlage beigefügte Tabelle für den Vorsitz und den Stellvertretenden Vorsitz der Gremien der Zentralkommission für die Periode 2024-2025.

**Anlage**

Anlage zu Protokoll 7

**Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2024-2025**

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Vorsitz 2024/2025	NL	NL	FR	CH	NL	CH	BE	BE	DE	BE

**Stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2024-2025**

ZEITRAUM	GREMIEN									
	PRE	BUD	ECO	DF	IEN	RP	RV	MD	STF	RN
Stellv. Vorsitz 2024/2025	CH	CH	NL	FR	CH	FR	NL	CH	BE	DE

## **II. Wirtschaftsaspekte**

### **PROTOKOLL 8 Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2022**

#### **Im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 28. Juli 2023**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2022.

#### **Anlage**

## Anlage zu Protokoll 8

Das Jahr 2022 war für die Wirtschaft im Allgemeinen von negativen Ereignissen geprägt. Der Binnenschifffahrtssektor konnte sich den negativen Auswirkungen des bewaffneten Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, des Niedrigwassers, des raschen Anstiegs der Rohstoffpreise und der Energiekrise nicht entziehen, die zu den ungünstigen Faktoren gehören, die sich allgemein negativ auf die Aktivitäten in der Binnenschifffahrt auswirkten. Alle Gütersegmente, mit Ausnahme von Kohle, wiesen eine negative Wachstumsrate in Bezug auf ihr Transportvolumen auf, wobei das Ausmaß der negativen Auswirkungen je nach Segment variierte. Auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) betrug dieser Rückgang 6,8 % im Vergleich zu 2021. Im Einzelnen wies der traditionelle Rhein (von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze) ein Minus von 7,8 % auf, während das Rheindelta in den Niederlanden (von der deutsch-niederländischen Grenze bis zur Nordsee) im Vergleich zu 2021 einen Rückgang um 5,7 % verzeichnete. Auf der Donau gab es zwar Ende 2021 und in den ersten beiden Monaten des Jahres 2022 positive Anzeichen für ein gewisses Wachstum der Beförderungsmengen, doch der Krieg in der Ukraine führte zum Auftreten mehrerer Faktoren, die die Donauschifffahrt beeinträchtigten. Infolgedessen gingen die Beförderungsmengen im Jahr 2022 in allen Gütersegmenten zurück.

Aufgrund der Energiekrise im Jahr 2022 stieg die Nachfrage nach Erdgas und anfangs schossen die Preise regelrecht in die Höhe. Dies führte dazu, dass andere Energieoptionen wie Kohle an Stelle von Erdgas genutzt wurden. Infolgedessen stieg die Nachfrage nach Kohle deutlich an, was zu einer Wachstumsrate von +10,6 % für den gesamten Rhein im Vergleich zu 2021 beitrug. Der Krieg zwischen Russland und der Ukraine, akzentuiert durch Niedrigwasserperioden im Jahr 2022, der Anstieg der Rohstoffpreise, der die Produktionskosten in die Höhe trieb, sowie die Schließung der ukrainischen Häfen am Schwarzen Meer führten zu einer Verlangsamung der Nachfrage bei den übrigen Segmenten und folglich zu einem Rückgang des Beförderungsguts. Auf dem Rhein verzeichneten Metalle (-7,5 %), Baustoffe (Sand, Steine, Kies) -12,1 %, Container (-12,2 %) sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse und Nahrungsmittelprodukte (-5,9 %) starke Rückgänge. Im Gegensatz zum deutlichen Anstieg im Jahr 2021 verzeichnete das Segment Eisenerz (-2,8%) im Jahr 2022 einen leichten Rückgang. Auch die chemische Industrie (-1,6 %) sah 2022 einen leichten Rückgang im Vergleich zu dem im Vorjahr beobachteten moderaten Wachstum. Auf der Donau wurden die Beförderungsmengen ebenfalls negativ beeinflusst, vor allem im oberen und im mittleren Abschnitt. Insbesondere die Beförderung von Getreide und anderer landwirtschaftlicher Erzeugnisse stromabwärts brach mit einem Verlust von 80 % auf der mittleren Donau zusammen. Die untere Donauregion, vor allem die Kanäle, die die Donau mit dem Schwarzen Meer verbinden, sah dagegen im Güterverkehr einen deutlichen Aufwärtstrend.

Diese rezessive Wirtschaftslage weitete sich auch auf die wichtigsten europäischen Seehäfen aus. Einige Seehäfen wie Hamburg und der Nordseehafen Gent-Terneuzen verzeichneten im Jahr 2022 dennoch positive Wachstumsraten. Der Hafen von Rotterdam (-4%) erlebte einen Rückgang der in der Binnenschifffahrt beförderten Warenmengen, ebenso wie der Hafen von Antwerpen-Brügge (-7,5%). Der Binnenschiffsverkehr im Hafen von Constanța blieb auf einem ähnlichen Niveau wie 2021. Seit Beginn des Krieges erreichte die Gütermenge in der Binnenschifffahrt in diesem Hafen im Zusammenhang mit der Ukraine 5,4 Millionen Tonnen. Auch in den wichtigsten Binnenhäfen war 2022 ein Rückgang zu beobachten, mit Ausnahme der beiden ukrainischen Häfen Reni und Ismail, die einen außergewöhnlichen Anstieg der Binnenschifffahrtsmengen verzeichneten, da sie die ukrainischen Getreideexporte über alternative Routen unterstützen mussten.



Die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt im Jahr 2022 war ebenfalls stark von den im Juli und August 2022 beobachteten Niedrigwasserperioden betroffen. Zwischen 2015 und 2022 waren übrigens die Jahre 2018 und 2022 die beiden Jahre mit der höchsten Anzahl von Niedrigwassertagen. Dies spiegelt sich an Rhein und Donau in einer höheren Anzahl kritischer Niedrigwassertage im Jahr 2022 im Vergleich zu 2021 wider. Diese Zahl fiel jedoch niedriger aus als im Jahr 2018. Für den Pegel Kaub am Mittelrhein beispielsweise lag die Zahl der Tage unter dem gleichwertigen Wasserstand im Jahr 2022 bei 41, verglichen mit 10 im Jahr 2021 und 107 im Niedrigwasserjahr 2018. An der Donau verzeichneten die beiden deutschen Pegelstationen an der oberen Donau, Pfelling und Hofkirchen, im Jahr 2022 deutlich mehr Niedrigwassertage als im Jahr 2021.

Aufgrund des Niedrigwassereffekts stiegen die Frachtraten aller Marktsegmente im Jahr 2022 im Durchschnitt um 42,5 % im Vergleich zu 2021. Seit 2020 folgen die Frachtraten für Trockengüter und Container einem Aufwärtstrend, der auf die Erholung der Nachfrage nach der Pandemie zurückzuführen ist und 2022 durch den boomenden Kohletransport, die Verlagerung von Schiffskapazitäten vom Rhein in die Donauregion und die niedrigen Wasserstände noch verstärkt wird. Die Frachtraten für Flüssiggüter waren seit 2019 eher rückläufig, da sich die Beförderungsnachfrage sowohl während als auch nach der Pandemie im Vergleich zur Trockengüterschifffahrt schwächer entwickelte. 2022 allerdings verzeichneten auch die Frachtraten für Flüssiggüter einen starken Anstieg, der hauptsächlich auf die Niedrigwasserperioden zurückzuführen ist. Zur Veranschaulichung des Anstiegs der Frachtratenindizes zwischen 2021 und 2022: Für den volatilen Trockengüter-Spotmarkt lagen die Frachtratenindizes am Ende des Jahres 2022 (3. und 4. Quartal) bei 240,9 bzw. 203,9, während sie noch zum Jahresende 2021 (3. und 4. Quartal) bei 118 bzw. 159,1 lagen. Bei den Flüssiggütern lagen die Frachtratenindizes im Jahr 2022 (Q3 und Q4) bei 140,7 bzw. 134,4 gegenüber 92,9 bzw. 114,2 im Jahr 2021 (Q3 und Q4).

Im Jahr 2022 waren in Europa fast 15.000 Binnenschiffe registriert, davon 10.000 in den Rheinstaaten und fast 3.500 in den Donaustaaten. Insgesamt hat sich die Neubautätigkeit von 2016 bis 2020 erholt, wobei sie bei Flüssiggütern stärker ausgeprägt war als bei Trockengütern. Das Jahr 2021 war durch eine Abschwächung der Neubautätigkeit gekennzeichnet, die auf die pandemiebedingte Verschlechterung der Beförderungsnachfrage zurückzuführen war und sich 2022 noch verstärkte. Während die Zahl der neuen Trockengüterschiffe im Vergleich zu 2021 gleich blieb (21 Einheiten), ging die Zahl der neu gebauten Tankschiffe (31 Einheiten) gegenüber 2021 um 27 Einheiten zurück. Die Zahl der kleinen Trockengüterschiffe ist weiterhin rückläufig, während die Zahl der größeren Schiffe tendenziell zunimmt (Flüssiggüterschiffe) oder stabil bleibt (Trockengüterschiffe). Was die innovativen Entwicklungen in der Binnenschifffahrtsflotte betrifft, die zur Verringerung der Emissionen beitragen, so ist festzustellen, dass die Zahl der in Betrieb befindlichen innovativen Schiffe zwar weniger als 0,2 % der gesamten Binnenschifffahrtsflotte in Europa ausmacht, ihre Zahl jedoch zwischen 2021 und 2022 erheblich gestiegen ist.

Was den Passagierverkehr betrifft, so weisen die Zahlen auf eine Erholung von der Covid-19-Pandemie hin. Bei den Flusskreuzfahrten zeigen die jährlichen Zahlen der Schiffsbewegungen auf Donau, Rhein und Mosel im Jahr 2022 einen bemerkenswerten Aufschwung im Vergleich zu 2021, der auch den Werten vor der Pandemie entspricht. Die Schiffsbewegungen auf der oberen Donau (an der deutsch-österreichischen Grenze) und der Mosel lagen um 5 % bzw. 1 % über den Werten vor der Pandemie im Jahr 2019. Diese Zahl lag auf dem Rhein jedoch immer noch um 6,5 % unter dem Niveau von 2019. Neben den Schiffsbewegungen sind auch die Entwicklung der Passagierzahlen und die Auslastungsrate der Kreuzfahrtschiffe entscheidende Faktoren für die Bewertung der Erholung des Flusskreuzfahrtsektors. Die Zahlen für diese beiden Indikatoren bestätigen, dass Flusskreuzfahrten wieder deutlich zugenommen haben, auch wenn sie immer noch leicht unter dem Niveau von 2019 liegen.

Trotz des Auslaufens der Covid-19-Pandemie verlief der Neubau von Flusskreuzfahrtschiffen im Jahr 2022 weiter eher langsam. Das Jahr war durch inflationäre Tendenzen gekennzeichnet, die zu einem Anstieg der Schiffsbaukosten beitrugen und die Neubautätigkeit behinderten. Der Bau neuer Schiffe dürfte auch im Jahr 2023 schwach bleiben. Interessant ist, dass der bewaffnete Konflikt zwischen Russland und der Ukraine zu einer erhöhten Nachfrage nach Hotelkapazitäten für Kriegsflüchtlinge aus der Ukraine führte. Infolgedessen werden einige Schiffe als schwimmende Hotels genutzt, manchmal dauerhaft (insbesondere die ältesten Schiffe) oder parallel zu ihren Kreuzfahrtaktivitäten.

Was das Beschäftigungsniveau im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt in Europa betrifft, so ist zwischen 2019 und 2020 ein bemerkenswerter Rückgang zu verzeichnen. Dies ist auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen, die den Passagierverkehr schwer getroffen und den seit 2010 beobachteten positiven Trend unterbrochen hat. Die Zahl der Beschäftigten lag 2010 bei 17.895, 2019 bei 23.100 und 2020 bei 17.503. Die Zahl der Unternehmen ist jedoch seit 2013 kontinuierlich gestiegen (von 3.529 Unternehmen im Jahr 2013 auf 4.231 im Jahr 2020). Im Güterverkehrssektor folgte das Beschäftigteniveau seit 2010 einem leicht rückläufigen Trend (23.300 im Jahr 2010, 22.365 im Jahr 2019 und 22.417 im Jahr 2020). Der Tiefpunkt der Beschäftigung wurde 2018 erreicht, was auf die Auswirkungen des Niedrigwassers zurückgeführt werden könnte. Die Zahl der Unternehmen in diesem Sektor folgte einem ähnlichen Trend (von 5.995 Unternehmen im Jahr 2010 auf 5.486 im Jahr 2020). Was den Nettoumsatz der Güterverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt in der EU (+ Schweiz) im Jahr 2020 betrifft, so wurden rund 6,105 Milliarden Euro registriert. Für die Passagierverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt belief sich dieser Wert im Jahr 2020 auf 1,6 Milliarden Euro.

Insgesamt ist der Ausblick für den Güterverkehr auf günstige Bedingungen gerichtet, insbesondere ab 2024. Es ist jedoch schwierig, eine genaue Prognose für die nahe Zukunft bis 2023 zu erstellen, da die Rahmenbedingungen aufgrund des bewaffneten Konflikts zwischen Russland und der Ukraine und der daraus resultierenden Energiekrise unbeständig sind. Bei Flusskreuzfahrten wird erwartet, dass die Nachfrage im Jahr 2023 wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. Die Aussichten für die Neubautätigkeit bei Flusskreuzfahrtschiffen scheinen jedoch auf absehbare Zeit noch ungewiss zu sein.

**PROTOKOLL 9**  
**Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2023**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für die erste Jahreshälfte 2023 und den Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

**Anlage**

## 1. Beförderungsaufkommen auf dem Rhein

### Methodische Vorgehensweise

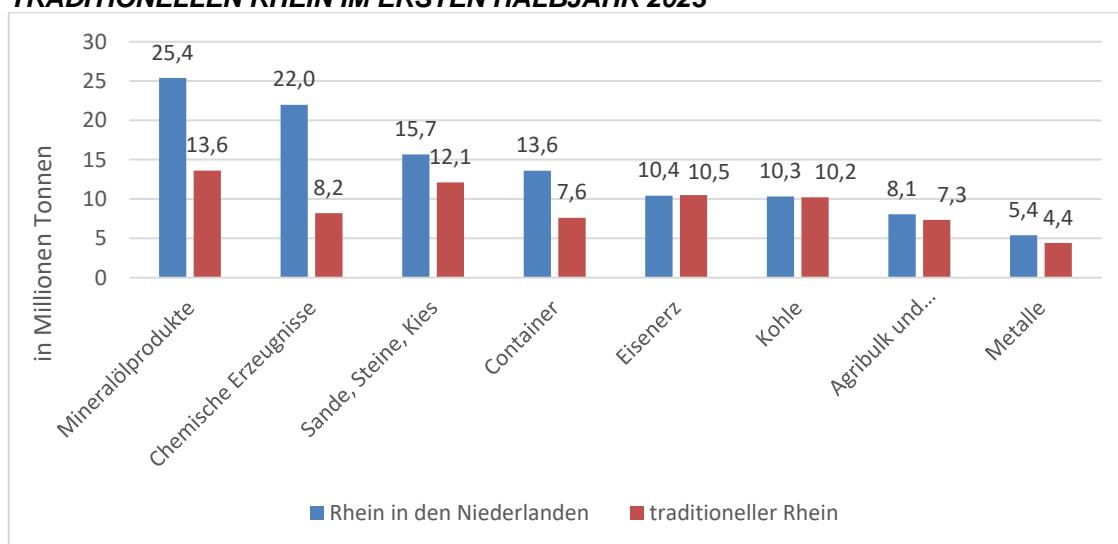
In früheren Berichten wurde unter dem Rheinverkehr der Verkehr zwischen Basel und der deutsch-niederländischen Grenze verstanden. Dieses auch als traditioneller Rheinverkehr bezeichnete Konzept berücksichtigte nicht den Güterverkehr auf dem niederländischen Rhein bzw. im niederländischen Rheindelta.<sup>1</sup>

Dank einer Kooperation mit Rijkswaterstaat ergab sich im Jahr 2023 die Möglichkeit, den Güterverkehr im niederländischen Rheindelta mit in die Datensammlung einzubeziehen. Hierbei wurde zunächst der geografische Rahmen abgesteckt. Es wurde also definiert, welche Wasserstraßen in den Niederlanden zum Rhein gezählt werden.<sup>2</sup> Die Verbindung zwischen dem Rheindelta und dem Hafen Antwerpen wurde ebenfalls berücksichtigt (Verbindung Rhein-Schelde). Diese trägt vor allem zu den erhöhten Mengen an Erdölprodukten oder chemischen Erzeugnissen bei, die auf dem niederländischen Rhein beobachtet werden.

Auf der Basis dieser Auswahl lieferte Rijkswaterstaat entsprechende Daten, die vom Sekretariat ausgewertet wurden. Folgende Grafik zeigt die Menge der im ersten Halbjahr 2023 beförderten Güter für den niederländischen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Rijkswaterstaat) sowie für den traditionellen Rhein (Quelle: Berechnung nach Daten von Destatis).

Es ist ersichtlich, dass auf dem niederländischen Rhein deutlich mehr Flüssiggüter befördert werden als auf dem traditionellen Rhein. 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.

**ABBILDUNG 1: GESAMTE MENGEN AUF DEM NIEDERLÄNDISCHEN RHEIN UND AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2023**



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Rijkswaterstaat und Destatis

<sup>1</sup> Der niederländische Rhein bildet ein Delta, weshalb die Begriffe niederländischer Rhein und niederländisches Rheindelta synonym gebraucht werden.

<sup>2</sup> 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-Verbindung, Hartelkanaal, IJssel

Der Vorteil der obigen grafischen Darstellung ist das Sichtbarmachen der unterschiedlich hohen Intensität des Rheinverkehrs nach einzelnen Gütergruppen. Der Nachteil ist, dass nicht eine einzige Kennzahl für den Rheinverkehr erhältlich ist. Um die Transportaktivität auf dem gesamten Rhein mit einer einzigen Kennzahl abzubilden, musste zunächst eine geeignete Methodik entwickelt werden. Es galt eine Methodik zu entwickeln, welche eine Doppelzählung von Rheinverkehren ausschließt. Die Gefahr der Doppelzählung resultierte vor allem aus der Tatsache, dass die auf dem traditionellen Rhein beförderten Mengen zu einem hohen Anteil aus den niederländischen und belgischen Seehäfen stammen. Somit galt es, eine Doppelzählung der Mengen, die bereits im Rahmen des traditionellen Rheinverkehrs erhoben werden, zu vermeiden. Ferner galt es, Doppelzählungen der auf niederländischen Wasserstraßen beförderten Mengen auszuschließen.

Die hierfür entwickelte Methodik berücksichtigt die auf niederländischen Rheinarmen beförderten Mengen nur einmal, sodass Schiffstransporte, die mehrere Wasserwege in den Niederlanden betreffen, nicht mehrfach gezählt werden. Ferner werden Mengen, die bereits im Rahmen des traditionellen Rheinverkehrs erfasst sind, dadurch ausgeschlossen, dass bei sämtlichen Verkehren des niederländischen Rheinverkehrs die Transporte von und nach Deutschland und von und nach der Schweiz ausgeschlossen wurden.

#### *Die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage und des Rheinverkehrs*

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief im ersten Halbjahr 2023 sehr schleppend. Die hohen Inflationsraten wirkten sich negativ auf die Kaufkraft der privaten Haushalte aus. Wegen der hohen Inflation hob die Europäische Zentralbank die Leitzinsen kräftig an. Darunter litten die Konsum- und die Baukonjunktur, da die Finanzierungskosten anstiegen. Auch die Industriekonjunktur entwickelte sich auf Grund der allgemeinen konjunkturellen Abkühlung negativ.

Die Auswirkungen auf den Rheinverkehr sind in Form eines Rückgangs des Güterverkehrs im ersten Halbjahr 2023 sichtbar. Für alle auf dem gesamten Rhein beförderten Güter wurde ein Rückgang von 10,8% errechnet.

Da zahlreiche Industriezweige Transportleistungen von der Binnenschifffahrt nachfragen, kam es bei den meisten Gütersegmenten der Binnenschifffahrt zu einem Rückgang des Transportaufkommens. Der Containerverkehr sowie der Transport von trockenem Massengut waren am stärksten vom konjunkturellen Rückgang der Industrie und vom Rückgang des Welthandels betroffen.

**TABELLE 1: GÜTERMENGE AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022 UND 2023 NACH LADUNGSART**

	Erstes Halbjahr (Mio. t)			2023/2022 in %
	2021	2022	2023	
<b>Gesamtverkehr</b>	159,0	154,8	138,1	-10,8
Trockenes Massengut	74,2	73,5	64,1	-12,8
Flüssiges Massengut	55,7	54,4	51,2	-5,9
Containerladung*	20,4	18,8	16,4	-12,8

Quelle: Destatis, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

\* Eigengewicht der Containerbehälter ist miteinbezogen

**TABELLE 2: GÜTERBEFÖRDERUNG AUF DEM GESAMTEN RHEIN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022, 2023 NACH WESENTLICHEN GÜTERSEGMENTEN\***

	HJ1 2021 in Mio t	HJ1 2022 in Mio. t	HJ1 2023 in Mio. t	Veränderun g 2023/2022 in %
Mineralölprodukte	33,28	30,68	30,78	+0,3
Sande, Steine, Erden, Kies und Baustoffe	28,18	25,92	23,41	-9,7
Chemische Erzeugnisse	25,38	26,13	22,21	-15,0
Feste Brennstoffe (Kohle)	11,45	14,34	11,62	-19,0
Eisenerz	11,85	11,00	11,17	+1,5
Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	19,00	14,83	12,01	-19,0
Metalle und Metallprodukte	7,79	8,28	6,81	-17,8

Quelle: Destatis, Rijkswaterstaat, ZKR Auswertung

\* Die Summe dieser ausgewählten Gütersegmente ergibt nicht den Gesamtverkehr.

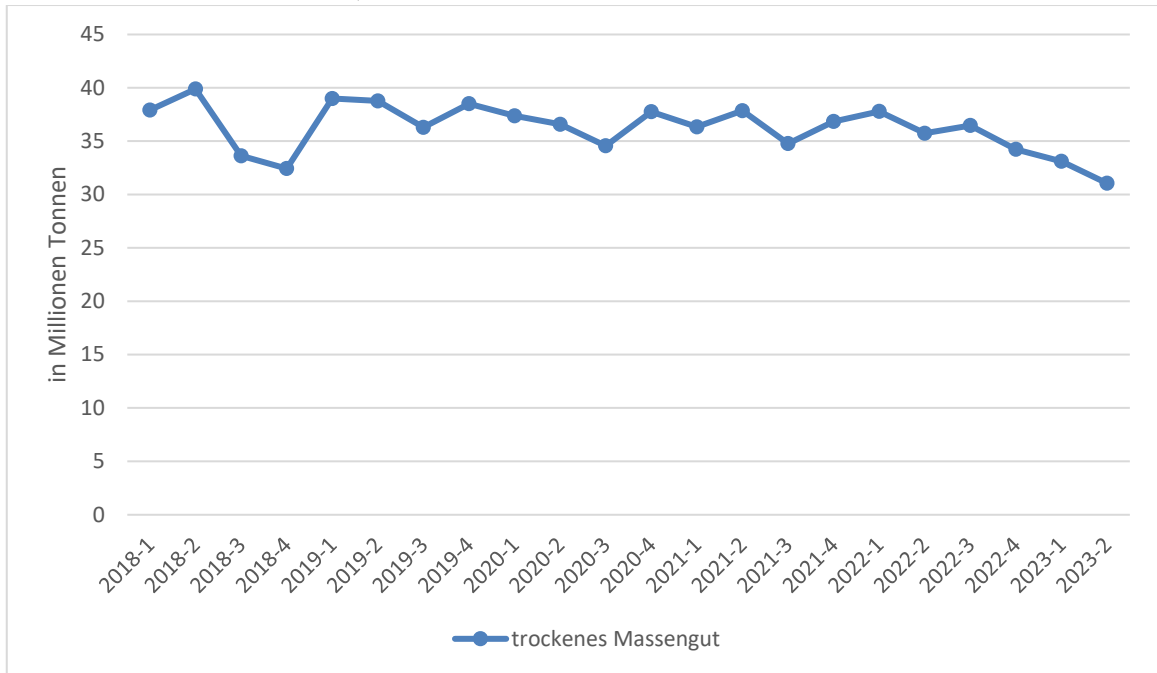
Trotz des allgemein rückläufigen Transportvolumens ist die Entwicklung je nach Ladungsart doch sehr differenziert zu betrachten. Bei chemischen Erzeugnissen war der Rückgang mit -15% überdurchschnittlich stark. Die chemische Industrie leidet derzeit unter einer konjunkturellen Flaute, angesichts gestiegener Preise für chemische Rohstoffe. Die Rohstoffpreise verteuern die Herstellung chemischer Erzeugnisse und führen zu einem Nachfragerückgang.

Bemerkenswert war auch der Rückgang bei Sanden, Steinen, Erden, Kies und Baustoffen um 9,7%. Hierbei spielt eine Rolle, dass die Bauindustrie unter Unterbrechungen und Verzögerungen in der Lieferkette leidet, sowie unter einem Mangel an Personal. Ein weiterer wesentlicher Faktor, der die Bauaktivität und damit die Transportnachfrage bei Sanden, Steinen, Erden, Kies und Baustoffen beeinflusst, sind die Zinserhöhungen der Europäischen Zentralbank. Diese Zinserhöhungen haben zu einer deutlichen Abnahme bei der Beantragung von Baukrediten geführt. Unter der daraus resultierenden Abnahme der Bauaktivität leidet auch die Transportnachfrage bei Sanden, Steinen, Erden, Kies und Baustoffen.

Während Kohletransporte im Jahr 2022 noch einem Aufwärtstrend folgten, haben diese Effekte im Jahr 2023 deutlich nachgelassen. Dementsprechend gab es bei Kohletransporten in 2023 einen Rückgang zu verzeichnen. Das Niveau der Kohletransporte lag im ersten Halbjahr 2023 in etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2021.

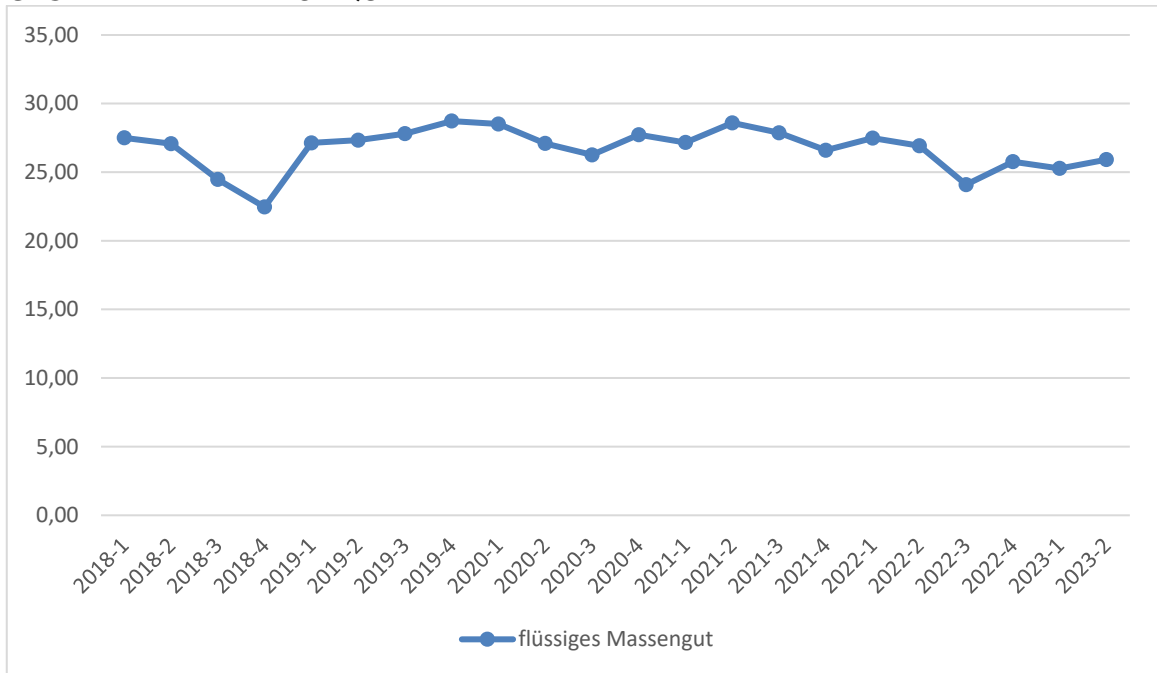
Beim größten Gütersegment, den Mineralölprodukten, blieb die Beförderungsnachfrage im ersten Halbjahr 2023 in etwa auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Hierbei dürfte eine Rolle gespielt haben, dass die Ölpreise in 2023 gesunken sind, sodass die konjunkturellen Rahmenbedingungen in diesem Gütersegment besser waren als in den meisten anderen Segmenten.

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



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

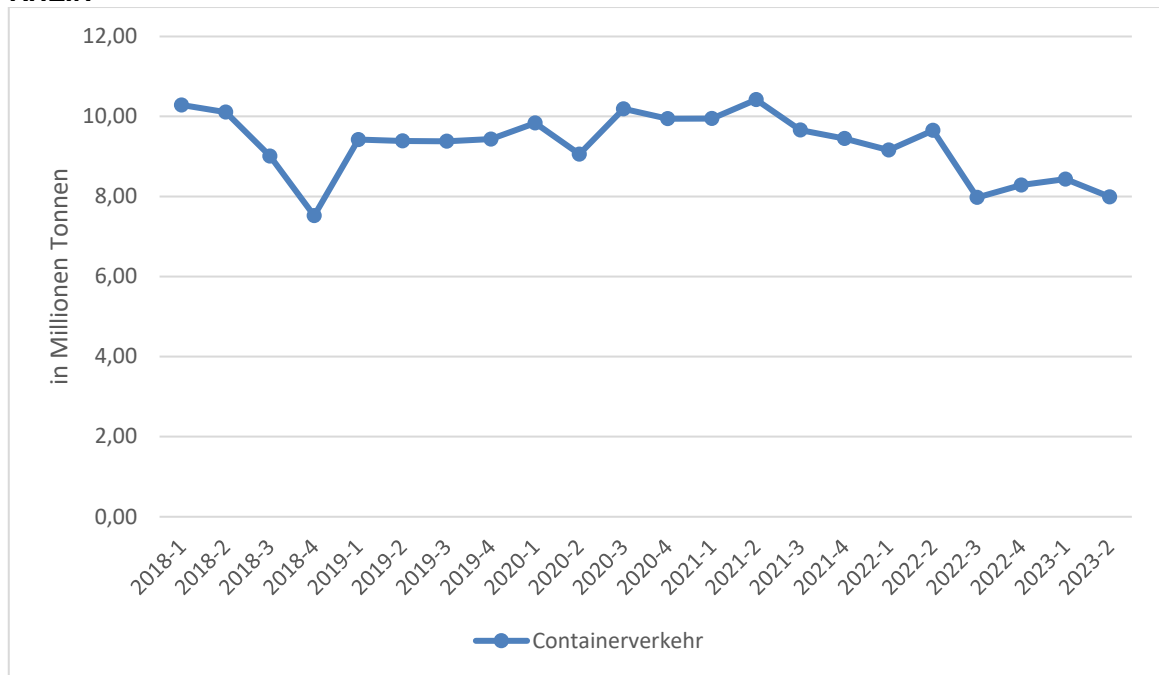
**ABBILDUNG 3: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT AUF DEM GESAMTEN RHEIN NACH QUARTALEN**



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

Was den Containerverkehr anbelangt, so sind Erklärungen für seine schwache Entwicklung (-12,8% in der ersten Jahreshälfte 2023 im Vergleich zu 2022) in Störungen globaler Lieferketten sowie im schwachen Welthandel zu suchen.

**ABBILDUNG 4: BEFÖRDERUNGSMENGE BEI CONTAINERLADUNG AUF DEM GESAMTEN RHEIN**



Quelle: Berechnung ZKR auf Basis von Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

## 2. Beförderungsaufkommen in Rheinstaaten

Folgende Tabelle zeigt die Beförderungsmengen in den ersten Halbjahren 2021, 2022 und 2023 in den ZKR-Mitgliedsländern sowie die Änderungsrate 2023/2022.

**TABELLE 4: GÜTERMENGE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN IM ERSTEN HALBJAHR 2021, 2022 UND 2023<sup>1</sup>**

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	186,6	187,0	169,9	-9,2
Deutschland	99,1	97,8	90,4	-7,6
Belgien - Flandern	35,9	35,7	33,4	-6,5
Frankreich	28,2	27,5	24,4	-11,3
Belgien - Wallonien	16,7	17,2	17,1	+/-0
Schweiz	2,8	2,3	2,7	+17,3

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

<sup>1</sup> Für Belgien wurden die Ergebnisse der beiden belgischen regionalen Wasserstraßenverwaltungen verwendet: De Vlaamse Waterweg und SPW Service Public de Wallonie.



**TABELLE 5: BEFÖRDERUNG BEI TROCKENEM MASSENGUT**

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	93,0	95,9	88,4	-7,9
Deutschland	57,6	56,7	51,6	-9,0
Belgien - Flandern	24,1	25,2	24,3	-6,4
Frankreich	21,2	20,2	17,7	-13,0
Belgien - Wallonien	13,7	14,1	14,3	+1,4
Schweiz	0,8	0,7	0,6	-14,3

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

**TABELLE 6: BEFÖRDERUNG BEI FLÜSSIGEM MASSENGUT**

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	61,7	60,7	60,6	-0,1
Deutschland	24,3	24,1	24,2	+/-0
Belgien - Flandern	6,4	6,4	5,7	-10,7
Frankreich	2,9	3,0		-8,4
Belgien - Wallonien	2,2	2,0	2,0	+/-0
Schweiz	1,4	0,8	1,5	+80,7

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, Schweizerische Rheinhäfen

**TABELLE 7: BEFÖRDERUNG BEI GÜTERN IN CONTAINERN**

	Erstes Halbjahr 2021 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2022 in Mio. t	Erstes Halbjahr 2023 in Mio. t	Änderungsrate 2023/2022 in %
Niederlande	25,8	24,3	20,4	-16,1
Deutschland	10,7	9,6	8,5	-11,4
Belgien - Flandern	4,9	3,7	2,8	-24,1
Frankreich	1,6	1,8		-13,5
Belgien - Wallonien	0,8	1,0	0,8	-20,0
Schweiz *	0,47	0,76	0,63	-17,7

Quellen: Destatis, De Vlaamse Waterweg, Voies Navigables de France, SPW Service Public de Wallonie, 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.

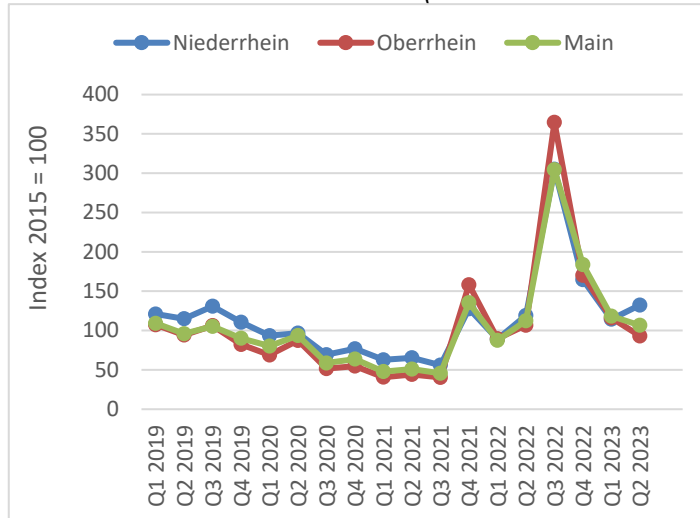
### 3. Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Frachtratenindex des niederländischen Marktforschungsbüros PJK

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.

Im Transport von Flüssiggütern zwischen der ARA-Region und dem Hinterland (Rheingebiet) kam es in der ersten Jahreshälfte 2023 zu einer deutlichen Beruhigung bei den Spotmarkt-Frachtraten. Dies war vor allem auf die Erholung der Wasserstände zurückzuführen, was sich Frachtraten senkend auswirkte.

**ABBILDUNG 5: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN (INDEX 2015 = 100)**



Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von PJK International  
Die PJK erhebt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit flüssigem Massengut. Die ZKR rechnet diese Werte in einen Index mit Basisjahr 2015 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.

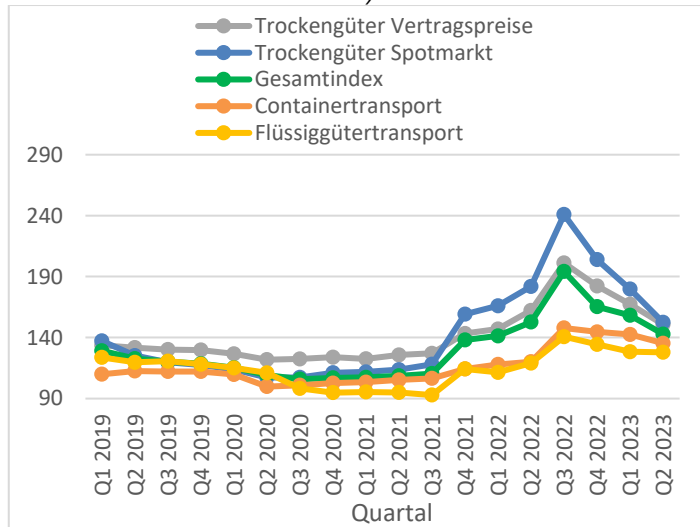
Der ausschließlich auf Spotmarktdaten basierende PJK-Index erlebte zwischen Mitte 2022 und Mitte 2023 eine Phase hoher Volatilität. Ein wesentlicher Grund hierfür waren die Schwankungen bei den Wasserständen.

Die im Vergleich zum Trockengütermarkt (siehe CBS-Index ‚Trockengüter Spotmarkt‘) ausgeprägt hohe Volatilität des PJK-Index lässt sich auch durch die höhere Anfälligkeit der Flotte im Flüssiggütersegment gegenüber Niedrigwasser erklären. Diese höhere Anfälligkeit ist mit dem höheren mittleren Ladevolumen von Tankschiffen im Vergleich zu Trockengüterschiffen zu erklären.

Frachtratenindex des niederländischen Statistikamtes CBS

Das niederländische Statistikamt (CBS) erhebt Frachtratendaten von einer Reihe niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal pro Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge. Die Ergebnisse stimmen, was den grundsätzlichen Trendverlauf angeht, mit dem PJK-Index überein. Sie zeigen jedoch auch Unterschiede, insbesondere was die Volatilität anbelangt.

**ABBILDUNG 6: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)**



Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaarddiensten; prijsindex)

Auch innerhalb des CBS-Index kam es in der ersten Jahreshälfte 2023 zu einem Rückgang bei den Frachtraten. Den stärksten Rückgang erlebte hierbei der Spotmarkt für Trockengüter, was die allgemein höhere Volatilität des Spotmarktes widerspiegelt.

Wie oben bereits erwähnt, war die Volatilität des Teilindex ‚Trockengüter Spotmarkt‘ innerhalb des CBS-Index geringer als die Volatilität bei den Spotmarkt-Frachtraten im PJK-Index.

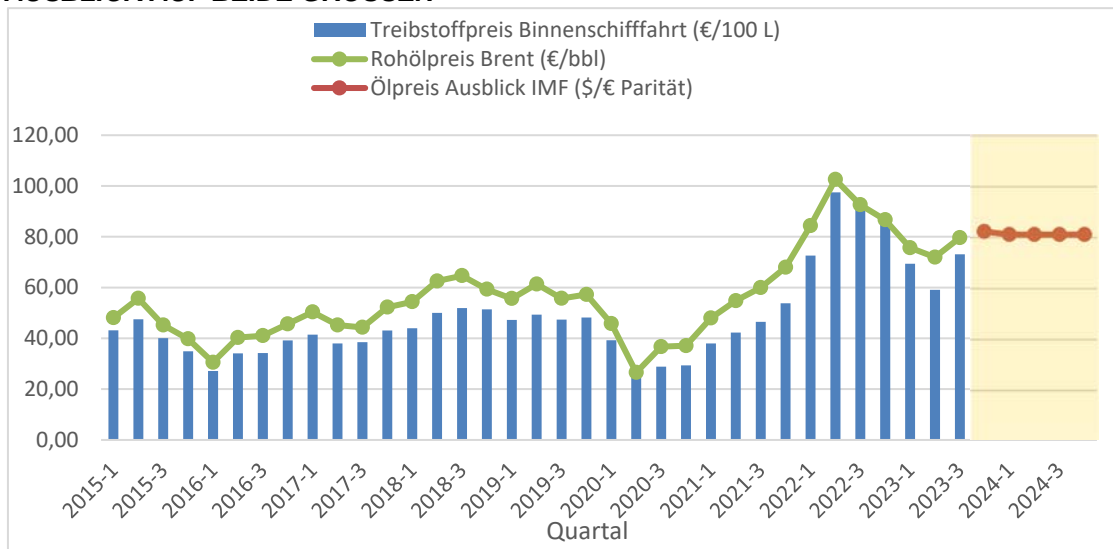
Insgesamt ist festzustellen, dass sich alle Teilindizes des CBS-Index im ersten Halbjahr 2023 auf einem Niveau einpendelten, das höher war als der mehrjährige Durchschnitt. Dies spiegelt die Tatsache wider, dass nicht alle Faktoren, die zu einem Preisanstieg führten, außer Kraft gesetzt waren. Zwar war die Niedrigwasserphase vorüber, andere preissteigernde Faktoren, wie etwa der Transfer von Schiffsraum vom Rhein- in das Donaugebiet, waren allerdings nach wie vor in Kraft.

#### 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 des Jahres 2023 merklich gesunken. Ursächlich hierfür war vor allem die schwache Wirtschaftskonjunktur.

Ein Vergleich der Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt (Gasölpreise) mit den Ölpreisen zeigt einen sehr engen Zusammenhang, welcher als Grundlage für eine Prognose der Treibstoffpreise (unter Verwendung von Ölpreisprognosen) dient. 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 Binnenschifffahrt vergleichbar zu machen. Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt stammen von *Insights Global*.

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



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

\* 1 Barrel (bbl) = 159 Liter

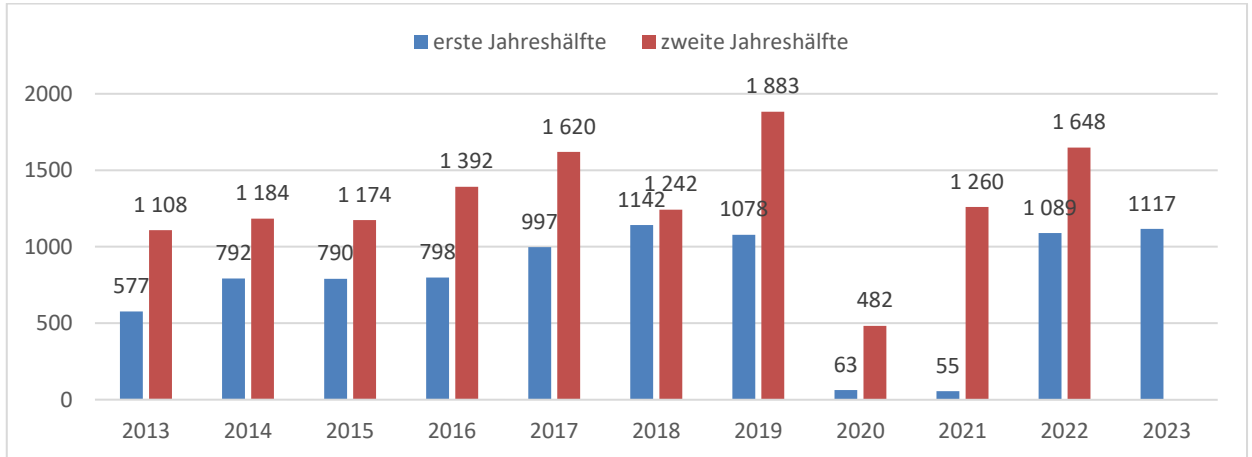
Der Ausblick auf die Treibstoffpreise in 2024 basiert auf dem Ölpreis-Ausblick in Verbindung mit Annahmen zum Wechselkurs zwischen Euro und US-Dollar. Hierbei werden für den Ölpreis die Prognosen des IMF verwendet und für den Wechselkurs Parität (€/US-Dollar Wechselkurs von 1,0) unterstellt.

Der Ölpreisausblick des IMF deutet auf weitgehende Konstanz des Ölpreis 2024 im Vergleich zu 2023 hin. Auf der Grundlage dieser Annahmen und Prognosen wird nach derzeitigem Kenntnisstand erwartet, dass die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt in 2024 in etwa bei 80 €/100 Liter liegen werden.

## 5. Passagierschifffahrt

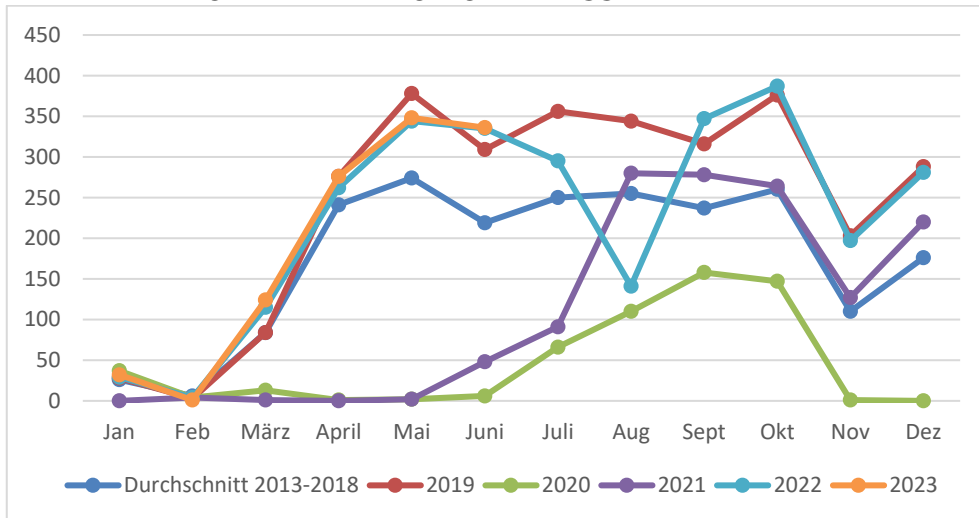
Für die Entwicklung der Passagierschifffahrt werden Zahlen zum Verkehr von Kabinenschiffen an der Schleuse Iffezheim betrachtet. Seit 2021 erholte sich die Flusskreuzfahrtbranche allmählich von der Covid-Pandemie. Diese Erholung bestätigte sich für das gesamte Jahr 2022 sowie für das erste Halbjahr 2023, in dem 1.117 Schiffspassagen bei Iffezheim gezählt wurden.

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



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

**ABBILDUNG 9: ANZAHL DER FLUSSKREUZFAHRTSCHIFFE, WELCHE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO MONAT PASSIEREN**



Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

## 6. Zusammenfassung und Ausblick

Die Entwicklung des wasserseitigen Frachtverkehrs im ersten Halbjahr zeigt für den Rhein und die Rheinstaaen eine deutliche Abnahme. Diese ist eine Folge der konjunkturellen Schwäche im Welthandel und in der Industrie.

Die einzelnen Marktsegmente waren hierbei unterschiedlich betroffen. Die Transporte von trockenem Massengut und von Containern waren stärker vom Rückgang betroffen als die Transporte von flüssigem Massengut.

Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt haben sich zwischen dem Beginn des Jahres 2021 und der Mitte des Jahres 2022 in etwa verdoppelt. Ein langanhaltender Anstieg der Rohölpreise, der nach dem Ende der ersten Pandemiewelle im Herbst 2020 einsetzte, bildet einen wesentlichen Grund hierfür. Der zweite Grund besteht in den Preissteigerungen, die durch den Krieg in der Ukraine ausgelöst wurden.

Die Ölpreise sowie die Treibstoffpreise haben sich seit ihrem Höhepunkt zur Mitte des Jahres 2022 wieder abwärts bewegt. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird erwartet, dass sich die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt für die Jahre 2023 und 2024 bei etwa 80 €/100 Liter bewegen werden. Entscheidend für die Höhe der Treibstoffpreise im Prognosehorizont wird jedoch der weitere politische Verlauf sein, vor allem was den Krieg in der Ukraine anbelangt. Eskalationen wie De-Eskalationen dieses Konflikts können einen starken Einfluss auf die Preisentwicklung bei Rohöl und Treibstoffen haben. So kann eine De-Eskalation auch zu einem Sinken der Rohölpreise führen. In diesem Fall würden sich naturgemäß auch die Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt wieder auf ein niedrigeres Niveau hin bewegen.

Die Entwicklung der Frachtraten war in der ersten Jahreshälfte 2023 noch vom Niedrigwasser des Vorjahres geprägt, und zeigte höhere Frachtraten (im Vergleich zum langjährigen Mittel) für alle Marktsegmente.

Die Passagierschifffahrt – und hier insbesondere die Flusskreuzfahrt – hat seit dem zweiten Halbjahr 2021 wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht, und nach den Zahlen für das Jahr 2022 und das erste Halbjahr 2023 scheint sich diese Erholung fortzusetzen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird sich die Weltwirtschaft erst im Jahr 2024 wieder erholen, sodass für die zweite Jahreshälfte 2023 noch keine durchgreifende Besserung der Konjunktur in Sicht ist.

### III. Schifferpatente und Besatzungen

#### PROTOKOLL 10

#### Definitive Änderungen der Rheinschiffpersonalverordnung (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)

1. Die mit Beschluss 2022-II-9 angenommene neue Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) ist am 1. April 2023 in Kraft getreten.
2. Bei der Umsetzung in nationales Recht stellten einige Delegationen kleinere redaktionelle Unstimmigkeiten fest: falsche Verweise, überflüssige Präzisierungen und einige sprachliche Widersprüchlichkeiten, die einer Korrektur bedürfen.
3. Der STF-Ausschuss hält es für ratsam, die notwendigen technischen Korrekturen und Änderungen so schnell wie möglich vorzunehmen, um eine eindeutige Lesbarkeit der Bestimmungen der RheinSchPersV zu gewährleisten.
4. 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 Gründe für die jeweilige Änderung (im Beschluss fortlaufend nummeriert) sind nachstehend aufgeführt:

Änderung	Begründung	Betroffene Sprachen
1	Diese Ergänzung ergibt sich aus dem neuen vom STF-Ausschuss beschlossenen Ansatz, Listen und Tabellen für die Umsetzung der RheinSchPersV zu verwenden (Ausbildungsprogramme, zugelassene Ärzte usw.).	FR, DE, NL
2, 5, 7, 11	Das Wort "gültig" sollte in den Bestimmungen gestrichen werden, da es inkonsequent ist, manchmal ausdrücklich ein gültiges Dokument zu verlangen und manchmal nicht. In allen Fällen ist ein <b>gültiges</b> Dokument erforderlich.	FR, DE, NL
3a)	Technische Änderung Die derzeitige Formulierung ist ein Relikt aus der alten RheinSchPersV. Heutzutage ist das Konzept ein anderes: Die Tauglichkeit wird nicht mehr verlängert. Stattdessen verlieren die Zeugnisse bei Zeitablauf oder mit der nächsten Tauglichkeitsuntersuchung ihre Gültigkeit. Es muss bei Erreichen der Altersgrenzen ein neuer Tauglichkeitsnachweis vorgelegt werden.	FR, DE, NL
3b)	Technische Änderung „entsprechende“ ist überflüssig, da es bereits aus § 4.01 Nummer 1 sich ergibt, dass es sich um dieselben Tauglichkeitsanforderungen handelt.	FR, DE, NL
4	Technische Änderung Hierbei handelt es sich um die Korrektur eines Reliktes aus der bisherigen RheinSchPersV. In den neuen Schifferdienstbüchern sind keine Anweisungen für das Führen des Schifferdienstbuches mehr enthalten. In Buchstabe a müssten daher Streichungen vorgenommen werden. Zur Vereinfachung werden die übriggebliebenen Informationen in Satz 1 eingefügt und der bisherige Buchstabe a komplett aufgehoben.	FR, DE, NL

<b>5a)</b>	Eine solche Anpassung der RheinSchPersV würde gleichwertige Anforderungen mit dem EU-Rechtsrahmen für Berufsqualifikationen gewährleisten (Art. 22 Abs 2 zweiter Unterabsatz der Richtlinie (EU) 2017/2397)	FR, DE, NL
<b>6</b>	Technische Änderung Der Verweis ist falsch.	FR, DE, NL
<b>8</b>	Die neue Formulierung entspricht der Definition des Sachkundigen für Flüssigerdgas aus der alten und neuen RheinSchPersV (§ 1.02 Nummer 33), die identisch mit der Definition der Richtlinie ist. Der Sachkundige muss nicht Mitglied der Besatzung sein und verfügt deshalb ggf. über kein (anderes) Befähigungszeugnis.	FR, DE, NL
<b>9</b>	Technische Änderung Der Verweis ist falsch.	FR, DE, NL
<b>10</b>	Sprachliche Korrektur	DE
<b>12</b>	Sprachliche Korrektur	DE
<b>13-19</b>	Sprachliche Korrektur	DE

### **Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Es wäre möglich, auf eine sofortige Änderung der RheinSchPersV zu verzichten und die Änderungen bis zur nächsten grundlegenden Änderung der RheinSchPersV zu vertagen.

### **Folgen dieser Änderungen**

Diese Änderungen verursachen für das Gewerbe und die Verwaltungen keine zusätzlichen Kosten. Die Korrektur der Unstimmigkeiten würde zu einer besseren Lesbarkeit und einer größeren Rechtssicherheit der RheinSchPersV führen.

### **Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde**

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings könnte dies zu möglichen Fehlinterpretationen der Bestimmungen der RheinSchPersV durch die Nutzer und die für die Umsetzung zuständigen Behörden führen.



## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

Bezug nehmend auf ihren Beschluss 2022-II-9, mit dem sie entschieden hat, die neue Rheinschiffpersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist, anzunehmen,

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

in dem Bemühen, die praktischen Probleme der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Beschlusses 2022-II-9 wirksam zu lösen,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführten Änderungen der Rheinschiffpersonalverordnung.

Die in der Anlage beigefügten Änderungen treten am 1. Juni 2024 in Kraft.

## **Anlage**

## Definitive Änderungen der neuen Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)

1. § 1.04 wird wie folgt gefasst:

### **„Dienstanweisungen**

Zur Erleichterung und Vereinheitlichung der Anwendung dieser Verordnung kann die ZKR Dienstanweisungen für die zuständigen Behörden beschließen. Die zuständigen Behörden sind daran gebunden. Ergänzend dazu werden von der ZKR Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV in elektronischer Form veröffentlicht.“

2. § 3.02 Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) von den übrigen Mitgliedern der Besatzung durch ein, auf ihre Person ausgestelltes Schifferdienstbuch, das ein Befähigungszeugnis oder ein Unionsbefähigungszeugnis enthält;“

3. § 4.02 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 einleitender Satz wird wie folgt gefasst:

„1. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses hat unter den in § 4.01 Nummer 1 und 2 genannten Voraussetzungen seine Tauglichkeit nachzuweisen.“

- b) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Der Inhaber des Befähigungszeugnisses hat den entsprechenden Tauglichkeitsnachweis der Behörde vorzulegen, die das Befähigungszeugnis ausgestellt hat. Er kann den Tauglichkeitsnachweis bei der Erneuerung eines nach dieser Verordnung ausgestellten Befähigungszeugnisses auch einer anderen zuständigen Behörde vorlegen. Diese leitet die Unterlagen an die ausstellende Behörde weiter. Im Falle der Erneuerung eines Patentes kann die zuständige Behörde für den Zeitraum bis zu einer Entscheidung der ausstellenden Behörde ein vorläufiges Rheinpatent oder Sportpatent ausstellen, sofern die Tauglichkeit nachgewiesen ist.“

4. § 5.01 Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. Der Schiffsführer ist dafür verantwortlich, regelmäßig die spezifischen Daten über die durchgeführten Fahrten im Schifferdienstbuch zu erfassen. Der Schiffsführer hat

- a) es bis zur Beendigung des Dienst-, Arbeits- oder sonstigen Verhältnisses sicher im Steuerhaus zu verwahren;
- b) dem Inhaber auf dessen Wunsch das Schifferdienstbuch jederzeit und unverzüglich auszuhändigen.“

5. § 5.02 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„1. Die erforderlichen Streckenfahrten und die Fahrzeit sind anhand eines ordnungsgemäß ausgefüllten und geprüften Schifferdienstbuches nachzuweisen. Fahrzeiten können erworben werden

- a) auf dem Rhein sowie
- b) auf Binnenwasserstraßen, auf denen Fahrzeiten für Unionsbefähigungszeugnisse erworben werden können.

2. Soweit ein Schifferdienstbuch nach nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens für Binnenwasserstraßen, die nicht dem Wasserstraßennetz eines anderen Staates – einschließlich der Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden – verbunden sind, oder nach der Richtlinie (EU) 2017/2397 nicht vorhanden sein muss, kann die Fahrzeit auch durch eine amtliche Urkunde nachgewiesen werden. Diese Urkunde enthält die folgenden Angaben:
  - a) Art, Größe, Anzahl der Fahrgäste, Name der Fahrzeuge, auf denen die Person gefahren ist;
  - b) Namen der Schiffsführer;
  - c) Zeitpunkt des Beginns und des Endes der Fahrten;
  - d) Art der Beschäftigung;
  - e) befahrene Strecken (genaue Bezeichnung mit Anfangs- und Endpunkten).

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

*b) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:*

- „4. Die Fahrzeit auf See ist durch ein Seefahrtbuch nachzuweisen. Die Fahrzeit in der Küsten- oder Fischereischiffahrt ist durch eine amtliche Urkunde nachzuweisen.“

*6. § 12.06 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:*

- „3. Liegen die jeweiligen Voraussetzungen nach § 12.01 vor, stellt die zuständige Behörde das Rheinpatent nach den Vorgaben des § 12.07 Nummer 1 aus.“

*7. § 13.01 Nummer 4 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:*

- „a) eine Kopie des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer oder einen Nachweis, dass die Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse als Schiffsführer erfüllt sind;“

*8. § 15.01 wird wie folgt gefasst:*

**„Sachkunde und Einweisung**

Der Schiffsführer und Personen, die am Bunkervorgang von Fahrzeugen beteiligt sind, die mit LNG betrieben werden, müssen als Sachkundige für Flüssigerdgas qualifiziert sein.“

*9. § 16.03 Nummer 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:*

„Der theoretische Teil der Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat den Erwerb der bei der Ausbildung nach Nummer 1 Satz 2 Buchstabe a vermittelten Kenntnisse unter Beweis gestellt hat.“

*10. § 17.01 Nummer 1 3. Absatz wird wie folgt gefasst:*

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

11. *§ 18.04 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:*

- „1. Auf jedem Fahrzeug ist im Steuerhaus ein aktives Bordbuch nach dem im ES-QIN enthaltenen Muster (Teil V, Kapitel 5) mitzuführen, ausgenommen auf Schlepp- und Schubbooten, die nur in Häfen verkehren, auf unbemannten Schubleichtern, Behördenfahrzeugen und Sportfahrzeugen. Dieses Bordbuch ist entsprechend der darin enthaltenen Anleitung auszufüllen. Verantwortlich für das Mitführen des Bordbuches und für die Einträge ist der Schiffsführer. Das erste Bordbuch, muss von einer zuständigen Behörde aufgrund der Vorlage eines Binnenschiffszeugnisses ausgestellt sein.“

12. *§ 19.07 Nummer 2 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:*

„In diesem Fall müssen die entsprechenden Dokumente, aus denen die Befähigung der Besatzungsmitglieder und deren Anzahl hervorgehen, an Bord mitgeführt werden. Außerdem muss sich ein Inhaber des für die zu befahrende Strecke geltenden Befähigungszeugnisses als Schiffsführer an Bord befinden. Nach höchstens 14 Stunden Fahrt innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden ist dieser Inhaber des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer durch einen anderen Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer zu ersetzen.“

13. *§ 20.01 Nummer 1 und 2 werden wie folgt gefasst:*

- „1. Schifferdienstbücher, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens bis zum Ablauf des 17. Januar 2032 gültig. Satz 1 gilt auch für von der ZKR als gleichwertig anerkannte Schifferdienstbücher.
2. Der Inhaber eines Schifferdienstbuches nach Nummer 1 kann bis zum Ablauf des 17. Januar 2032 ein neues, nach dieser Verordnung ausgestelltes Schifferdienstbuch mit seiner jeweiligen Qualifikation beantragen. Die Ausstellung dieses Dokuments bemisst sich nach den Bestimmungen des § 5.01 dieser Verordnung.“

14. *§ 20.02 Nummer 1 und 2 werden wie folgt gefasst:*

- „1. Bordbücher, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum Ablauf des 17. Januar 2032, gültig. Satz 1 gilt auch für von der ZKR als gleichwertig anerkannte Bordbücher.
2. Ein Bordbuch nach Nummer 1 kann bis zum Ablauf des 17. Januar 2032 gegen ein neues, nach dieser Verordnung ausgestelltes Bordbuch ausgetauscht werden.“

15. *§ 20.03 Nummer 1 und 3 werden wie folgt gefasst:*

- „1. Große oder Kleine Rheinpatente, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens bis zum Ablauf des 17. Januar 2032, gültig.
3. Die von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisse gelten auf dem Rhein bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens bis zum Ablauf des 17. Januar 2032. Diese Zeugnisse können in dem in Nummer 2 genannten Verfahren bei einer zuständigen Behörde gegen ein Rheinpatent eingetauscht werden.“

16. § 20.06 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Hat der Inhaber eines auf dem Rhein als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses ein Streckenzeugnis für die in Anlage 5 dieser Verordnung genannten Strecken, so darf er den entsprechenden Streckenabschnitt weiterhin bis zum Ablauf des 17. Januar 2032 befahren.“

17. § 20.07 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

- „1. Ein Großes oder Kleines Rheinpatent nach § 20.03 Nummer 1 berechtigt bis zu seinem Ablaufdatum, längstens bis zum Ablauf des 17. Januar 2032, auch zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter nach § 13.04.“

18. § 20.08 wird wie folgt gefasst:

**„Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen**

Mitglieder der Besatzung von Seeschiffen, die auf dem Rhein fahren, können ihre Befähigung durch ein Zeugnis nachweisen, das nach dem STCW-Übereinkommen ausgestellt oder anerkannt wurde. Das gilt für den Schiffsführer nur bis zum Ablauf des 17. Januar 2038 und unter der Voraussetzung, dass dieses Befahren einer Binnenwasserstraße zu Beginn oder am Ende einer Seefahrt erfolgt.“

19. § 20.09 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

- „3. Der Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Radarzeugnisses auf dem Rhein darf weiterhin bis zum Ablauf des 17. Januar 2032 auf dem Rhein Radarfahrten durchführen.“

#### **IV. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrts-informationendienste am Rhein**

##### **PROTOKOLL 11**

##### **Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zur Angleichung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b betreffend die Position der Seitenlichter auf Schubverbänden in Fahrt**

1. Rechtssicherheit wird durch die Qualität der Rechtsetzung gewährleistet, die normativ sein muss im Sinne von vorschreibend, verbietend, sanktionierend usw. Zudem müssen die Vorschriften verständlich sein, wobei Verständlichkeit Lesbarkeit sowie Klarheit und Präzision der Aussagen und deren Kohärenz impliziert. Die Rechtssicherheit muss jedoch mit dem evolutionären Charakter der Vorschriften und der nautischen Übung im Einklang stehen. Nach Maßgabe von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV müssen die Seitenlichter bei einem Schubverband in Fahrt auf dem breitesten Teil des Schubverbands möglichst nahe beim schiebenden Fahrzeug angebracht werden.
2. Diese Bestimmung kann jedoch das Sicherheitsniveau der Rheinschifffahrt beeinträchtigen, wenn der Schubverband wie häufig aus einem Gütermotorschiff mit einem Schubleichter vor dem Fahrzeug besteht. So führt im besonderen Fall eines Schubverbands, bei dem das schiebende Fahrzeug ein Gütermotorschiff ist, dessen Länge ungefähr die Hälfte der Gesamtlänge des Schubverbands ausmacht, die Anbringung der Seitenlichter in der Mitte des Schubverbandes dazu, dass ein Binnenschiffer die tatsächliche Länge des Schubverbandes nur schwer erkennen kann. Dem Gewerbe zufolge hat diese Positionierung der Lichter sogar bei Unfällen eine Rolle gespielt. Daher wäre es besser, die Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Schubverbands anzubringen, damit die Gesamtlänge des Schubverbands gut zu erkennen ist.
3. Mit dieser Änderung wird eine Anpassung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV vorgeschlagen, um diesen Erfahrungsrückfluss zu berücksichtigen.
4. 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 vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Das erste Ziel ist es, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen. Derzeit sind die Seitenlichter in der Mitte des Schubverbands angebracht, wodurch der Schiffer die Gesamtlänge des Schubverbands nicht erkennen kann, wenn der Schubverband aus einem Gütermotorschiff mit einem Schubleichter vor dem Fahrzeug besteht. Diese Situation hat in den Niederlanden bereits zu einer Kollision auf der Oude Maas geführt.

Ein zweites Ziel ist es, eine kohärente und lesbare Lösung für die Rheinschifffahrt vorzuschlagen, die dazu verpflichtet, die Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Schubverbands anzubringen, damit die Gesamtlänge des Schubverbands gut zu erkennen ist.

Ein drittes Ziel ist die Verbesserung des Verkehrsflusses, 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 könnte einige Manöver sicherer machen.

##### **Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Es wäre zwar möglich, auf die Anpassung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV zu verzichten. Dies hieße jedoch, dass veraltete und unvollständige Bestimmungen in der Verordnung beibehalten würden, was ein rechtliches Risiko darstellen und die Sicherheit der Schifffahrt beeinträchtigen würde.

### **Folgen dieser Änderung**

Die Änderung zielt darauf ab, zur Anbringung der Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Schubverbands zu verpflichten. § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV wird daher dahingehend geändert, dass sich die Seitenlichter

- so weit wie möglich hinten am breitesten Teil des Schubverbandes,
- höchstens 1 m von den Außenseiten des Schubverbandes entfernt und mindestens 2 m über dem Wasserspiegel

befinden müssen (die zweite Bestimmung bleibt unverändert).

Diese Neufassung ermöglicht es, die Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Schubverbands anzubringen und somit sicherzustellen, dass die Gesamtlänge des Schubverbands gut zu erkennen ist.

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe keine zusätzlichen Kosten, wie die von ihm in Auftrag gegebene Studie gezeigt hat. Sie betrifft nur eine begrenzte Anzahl von Verbänden, nämlich Schubverbände, die aus einem Gütermotorschiff mit einem Schubleichter vor dem Fahrzeug bestehen. Hier müssen die in der Mitte befindlichen mobilen Seitenlichter in einem Schubverband hinten an den breitesten Teil des Schubverbands versetzt werden.

Die Änderung soll am 1. Dezember 2024 in Kraft treten.

### **Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde**

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

### **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

mit dem Ziel, die Verständlichkeit ihrer Verordnungen zu verbessern,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2024 in Kraft.

### **Anlage**

## **Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung**

§ 3.10 Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Seitenlichter

so weit wie möglich hinten am breitesten Teil des Schubverbandes, höchstens 1 m von den Außenseiten des Schubverbandes entfernt und mindestens 2 m über dem Wasserspiegel;“.

### **PROTOKOLL 12**

#### **Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zum Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§ 3.32 Nummer 3)**

§ 3.32 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die Vorschriften für den Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden. Gemäß dessen Nummer 3 dürfen die Symbole, die nach der am 30. November 2011 geltenden Fassung der RheinSchPV vorgeschrieben waren, bis zum 30. November 2015 verwendet werden durften. Dieser Hinweis ist mittlerweile veraltet. Daher soll dieser Paragraph mit dem vorliegenden Beschluss angepasst werden.

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 vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll § 3.32 der RheinSchPV angepasst werden, indem die veraltete Nummer 3 aus § 3.32 gestrichen wird.

#### **Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung**

Es wäre zwar möglich, auf die Anpassung von § 3.32 RheinSchPV zu verzichten, doch würde dies die Rechtssicherheit, Lesbarkeit und Zugänglichkeit der rheinischen Vorschriften schwächen

Dies hieße, dass eine veraltete und unvollständige Bestimmung in der Verordnung beibehalten würde.

#### **Folgen dieser Änderung**

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe und die Verwaltung keine zusätzlichen Kosten.

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 2024 in Kraft.

#### **Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde**

Es wäre möglich, auf diese Änderung zu verzichten, allerdings könnte dadurch nicht weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt beigetragen werden.



## **Beschluss**

Die Zentralkommission,  
auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,  
in dem Bestreben, die Verständlichkeit ihrer Verordnungen zu verbessern,  
in dem Bestreben, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,  
beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 3.32 Nummer 3  
der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2024 in Kraft.

## **Anlage**

**Vorgeschlagene Änderung  
Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)**

§ 3.32 Nummer 3 wird aufgehoben.

**PROTOKOLL 13  
Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)  
zur Änderung der Anlage 13 Nummer 6.4 (Bezugsnachweis für Gasöl und Quittungen für die  
Entsorgungsgebühren-Transaktionen)**

1. Am 1. Juni 2021 verabschiedete die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Änderungen zu § 1.10 und Anlage 13 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV), um das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form zuzulassen (Beschluss 2021-I-10).
2. Mit diesem Beschluss beauftragte die Zentralkommission den Polizeiausschuss, zu prüfen, ob diese Änderungen aufgrund der weiteren Entwicklungen angepasst werden müssen.
3. § 1.10 der Polizeiverordnung (RheinSchPV) enthält eine vollständige Liste der Urkunden und der sonstigen Unterlagen, die zwingend an Bord mitzuführen sind. Andere Regelungstexte, wie die Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), die dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter beigefügte Verordnung (ADN), die Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) sowie das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI) enthalten ebenfalls Vorschriften zu diesen Unterlagen.

Die Konferenz der Vertragsparteien (KVP) des CDNI hat am 21. Juni 2023 einen Beschluss angenommen, um die Vorlage der Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen in elektronischer Form zu ermöglichen (Beschluss CDNI 2023-I-3). Die Änderung von Artikel 3.04 der Anwendungsbestimmung des CDNI ist am 1. August 2023 in Kraft getreten. Danach hat der Schiffsführer die jederzeit lesbar zu machenden elektronischen Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen zwölf Monate an Bord aufzubewahren. Da die Quittungen häufig zusammen mit dem Bezugsnachweis für Gasöl vorgelegt werden, ist eine Digitalisierung des Bezugsnachweises ebenfalls wünschenswert.

4. Mit dieser Änderung soll Anlage 13 der RheinSchPV geändert werden, um die Vorlage des Bezugsnachweises für Gasöl und der Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen in elektronischer Form zuzulassen.
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 vorgeschlagene Änderung eingehen soll**

Diese Änderung dient dazu, die Konsistenz zwischen zwei Regelwerken, der RheinSchPV und dem CDNI, sicherzustellen.

Mit der Änderung von Artikel 3.04 Nummer 2 der Anwendungsbestimmung des CDNI werden die rechtlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für das elektronische Format der Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen geschaffen.

Im Anwendungsbereich der rheinischen Vorschriften legt die RheinSchPV in § 1.10 und Anlage 13 die Bedingungen für die Vorlage des Dokuments bei den Kontrollbehörden fest.

Die Vorlage des Bezugsnachweises für Gasöl und der Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen in elektronischem Format erleichtert die Informationsbereitstellung, insbesondere zu Kontrollzwecken. Die Digitalisierung entspricht den Bedürfnissen des Gewerbes, verringert den Verwaltungsaufwand und trägt zu einer erhöhten Akzeptanz bei den Nutzern bei.

In der Anwendungsbestimmung des CDNI ist das Format des Bezugsnachweises für Gasöl nicht geregelt. Einige der für die Ausstellung des Bezugsnachweises zuständigen innerstaatlichen Institutionen haben mit Überlegungen zur Digitalisierung desselben begonnen. Einige Bunkerstellen stellen den Bezugsnachweis bereits jetzt in elektronischer Form aus.

Bei Polizeikontrollen werden der Bezugsnachweis und die Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen in Anlage 13 Nummer 6.4 der RheinSchPV häufig zusammen verlangt. Es wäre daher wünschenswert, dass beide in elektronischer Form vorgelegt werden können, damit der Schiffsführer den Bezugsnachweis nicht ausdrucken muss, wenn er diesen in elektronischer Form erhalten hat.

### **Eventuelle Alternativen zur beabsichtigten Änderung**

Die RheinSchPV könnte im bisherigen Wortlaut belassen werden. Dies würde jedoch zu unterschiedlichen Vorschriften in den beiden geltenden Regelwerken (CDNI und RheinSchPV) und damit zu Rechtsunsicherheit führen.

### **Folgen dieser Änderung**

Diese Änderung würde zu einer Harmonisierung der geltenden Vorschriften für die Vorlage des Bezugsnachweises für Gasöl und der Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen des CDNI in elektronischer Form führen und die Rechtssicherheit für die Nutzer und die zuständigen Behörden sicherstellen.

Zudem setzt die Kohärenz von Vorschriften eine Vereinheitlichung der Terminologie, d. h. der Begriffe, Ausdrücke und Definitionen, voraus, die ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Rechtssicherheit der Vorschriften ist. Daher wird der Wortlaut des in Anlage 13 Nummer 6.4 der RheinSchPV genannten Dokuments in den drei Sprachfassungen mit der in Artikel 3.04 des CDNI verwendeten Terminologie vereinheitlicht.

### **Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde**

Eine Ablehnung dieser Änderung der RheinSchPV würde sowohl für die Nutzer als auch für die zuständigen Behörden zu Rechtsunsicherheit führen.

Die Ablehnung der Änderung würde den verschiedenen oben dargestellten Zielen schaden.

## **Beschluss**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

unter Hinweis auf ihren Beschluss 2021-I-10 zur Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zwecks Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13) und die Beschlüsse 2021-II-16 und 2022-II-14 zur Änderung von Anlage 13, um der zunehmenden Digitalisierung von Borddokumenten Rechnung zu tragen,

unter Hinweis auf den Beschluss CDNI 2023-I-3 zur Änderung von Artikel 3.04 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI),

in dem Bestreben, die Harmonisierung der geltenden Vorschriften und damit die Rechtssicherheit zu gewährleisten,

in der Absicht, den Verwaltungsaufwand in der Rheinschiffahrt zu verringern, ohne das Sicherheitsniveau zu senken,

mit dem Ziel, das Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form zuzulassen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der Anlage 13 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2024 in Kraft.

## **Anlage**

## Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

Die Anlage 13 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 13

### VERZEICHNIS DER MITZUFÜHRENDEN URKUNDEN UND SONSTIGEN UNTERLAGEN NACH § 1.10 RHEINSCHPV

In der Spalte „Rechtsgrundlage“ der nachfolgenden Tabelle wird auf die folgenden Vorschriften, Übereinkommen und Verwaltungsvereinbarungen verwiesen:

- Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV),
- Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO),
- Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN),
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN),
- Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI),
- Übereinkommen über die Eichung von Binnenschiffen, geschlossen am 15. Februar 1966 in Genf (Übereinkommen vom 15. Februar 1966),
- Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtsfunk.

In der vorletzten Spalte der nachfolgenden Tabelle wird angegeben, ob die Aushändigung der an Bord mitzuführende Urkunden und sonstigen Unterlagen auf einem elektronischen Träger autorisiert ist oder nicht.

Die letzte Spalte „Elektronisches Format“ der nachfolgenden Tabelle präzisiert das elektronische Format, in dem Urkunden und sonstige Unterlagen in elektronischer Form ausgehändigt werden können. Das in der nachfolgenden Tabelle angegebene PDF-Format entspricht dem in der internationalen Norm ISO 32000-1 : 2008 definierten Format. Das elektronische Format PDF/A in der folgenden Tabelle entspricht dem in der internationalen Norm ISO 19005-1 : 2005 festgelegten Format.

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
<b>1. Fahrzeuge</b>				
1.1	das Schiffsattest oder die als Ersatz zugelassene Urkunde oder ein als gleichwertig anerkanntes Zeugnis	RheinSchUO § 1.04	nicht zugelassen	
1.2	die Rheinschiffahrtzugehörigkeitsurkunde	Beschluss ZKR 2015-II-10	zugelassen	PDF-Format
1.3	der Eichschein des Fahrzeugs	Übereinkommen vom 15. Februar 1966	nicht zugelassen	
<b>2. Besatzung</b>				
2.1.1a	das Befähigungszeugnis als Schiffsführer, das gegebenenfalls die notwendigen besonderen Berechtigungen umfasst, und das nach der Rheinschiffpersonalverordnung gültig ist, mit Ausnahme des Sportpatents, des Behördenpatents oder des vorläufigen Rheinpatents	RheinSchPersV § 3.02	zugelassen	PDF/A-Format
2.1.1b	das Sportpatent, das Behördenpatent oder das vorläufige Rheinpatent	RheinSchPersV § 3.02 (§ 12.08 für das vorläufige Rheinpatent)	nicht zugelassen	
2.1.2	für die anderen Mitglieder der Besatzung ein ordnungsgemäß ausgefülltes, gültiges Schifferdienstbuch, mit dem (den) entsprechenden Befähigungszeugnis(sen)	RheinSchPersV § 3.02	nicht zugelassen	

<b>Kategorie</b>	<b>Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV</b>	<b>Rechtsgrundlage</b>	<b>Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen</b>	<b>Geeignetes elektronisches Format</b>
2.2	das ordnungsgemäß ausgefüllte Bordbuch einschließlich der Bescheinigung nach Anlage 8 der Rheinschiffpersonalverordnung oder einer Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- beziehungsweise Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat; auf Fahrzeugen, die über ein gemäß Anlage O zur Rheinschiffsuntersuchungsordnung auf dem Rhein anerkanntes Gemeinschaftszeugnis oder Unionszeugnis verfügen, kann statt des von einer zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens ausgestellten Bordbuches ein von einer zuständigen Behörde eines Drittstaates ausgestelltes und von der ZKR anerkanntes Bordbuch mitgeführt werden.	RheinSchPersV § 18.04	nicht zugelassen	
2.3	die Bescheinigung über die Ausgabe der Bordbücher	RheinSchPersV § 18.04	zugelassen	PDF-Format
2.4	eine nach der Rheinschiffpersonalverordnung gültige besondere Berechtigung für Radarfahrten	RheinSchPersV § 13.02	zugelassen	PDF/A-Format
2.5	ein Sprechfunkzeugnis für die Bedienung von Schiffsfunkstellen	Regionale Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk Anhang 5	nicht zugelassen	
2.6	die Befähigungszeugnisse für das Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen	RheinSchPersV § 16.01 ff.	Ausschließlich für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt akzeptiert	PDF/A-Format

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
2.7	bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bescheinigungen des Schiffsführers und der Besatzungsmitglieder, die am Bunkervorgang beteiligt sind	RheinSchPersV § 15.02	zugelassen	PDF/A-Format
<b>3. Fahrtgebiete</b>				
3.1	die Bescheinigung der zuständigen Behörde über Dauer und örtliche Begrenzung der Baustelle, auf der das Baustellenfahrzeug eingesetzt werden darf	ES-TRIN Artikel 23.01	zugelassen	PDF-Format
3.2	auf der Strecke zwischen Basel und Mannheim für Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m der Nachweis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft über die Schwimmfähigkeit, die Trimmlage und die Stabilität der getrennten Schiffsteile, der auch eine Aussage darüber enthalten muss, ab welchem Beladungszustand die Schwimmfähigkeit der beiden Teile nicht mehr gegeben ist	ES-TRIN Artikel 28.04 Nummer 2 Buchstabe c	zugelassen	PDF-Format
<b>4. Navigations- und Informationsgeräte</b>				
4.1	die Bescheinigung über Einbau und Funktion der Radaranlage	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI	zugelassen	PDF-Format



Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
4.2	die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Wendeanzeigers	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 1 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt III Artikel 9 und Abschnitt VI	zugelassen	PDF-Format
4.3	die Bescheinigung über Einbau und Funktion von Inland AIS Geräten	ES-TRIN Artikel 7.06 Nummer 3 ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt IV Artikel 2 Nummer 9	zugelassen	PDF-Format
4.4	die Bescheinigung über Einbau und Funktion des Fahrtenschreibers sowie die vorgeschriebenen Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers	ES-TRIN Anlage 5 Abschnitt V Artikel 1 und 2 Nummer 6	zugelassen	PDF-Format
4.5	die Urkunde(n) „Frequenzzuteilung“ oder die „Zuteilungsurkunde“		zugelassen	PDF-Format
<b>5. Ausrüstungen</b>				
5.1	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der motorisch betriebenen Steuereinrichtungen	ES-TRIN Artikel 6.09 Nummer 5	zugelassen	PDF-Format
5.2	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung des in der Höhe verstellbaren Steuerhauses	ES-TRIN Artikel 7.12 Nummer 12	zugelassen	PDF-Format

<b>Kategorie</b>	<b>Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV</b>	<b>Rechtsgrundlage</b>	<b>Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen</b>	<b>Geeignetes elektronisches Format</b>
5.3	die erforderliche Bescheinigung über die Prüfung der Schiffsdampfkessel und sonstigen Druckbehälter	ES-TRIN Artikel 8.01 Nummer 2	zugelassen	PDF-Format
5.4	die Kopie des Typgenehmigungsbogens, die Anleitung des Motorenherstellers und die Kopie des Motorparameterprotokolls	ES-TRIN Artikel 9.01 Nummer 3	zugelassen	PDF-Format
5.5	die Unterlagen über elektrische Anlagen	ES-TRIN Artikel 10.01 Nummer 2	zugelassen	PDF-Format
5.6	die Bescheinigung für die Drahtseile	ES-TRIN Artikel 13.02 Nummer 3 Buchstabe a	zugelassen	PDF-Format
5.7	die Prüfkennzeichnung der tragbaren Feuerlöscher	ES-TRIN Artikel 13.03 Nummer 5	zugelassen	PDF-Format
5.8	die Prüfbescheinigungen über fest installierte Feuerlöschanlagen	ES-TRIN Artikel 13.04 Nummer 8 ES-TRIN Artikel 13.05 Nummer 9	zugelassen	PDF-Format
5.9	die Prüfbescheinigungen und Bedienungsanleitung über Krane	ES-TRIN Artikel 14.12 Nummer 6, 7 und 9	zugelassen	PDF-Format

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
5.10	die Bescheinigung über die Prüfung der Flüssiggasanlagen	ES-TRIN Artikel 17.13	zugelassen	PDF-Format
5.11	der erforderliche Typgenehmigungsbogen und Wartungsnachweis der Bordkläranlage	ES-TRIN Artikel 18.01 Nummer 5 und 9	zugelassen	PDF-Format
5.12	bei Fahrzeugen, die das Kennzeichen nach § 2.06 tragen, die Bedienungsanleitung und die Sicherheitsrolle	ES-TRIN Artikel 30.03 Nummer 1 und Anlage 8 Nummer 1.4.9	zugelassen	PDF-Format
5.13	bei Fahrzeugen, die für die Beförderung und Übernachtung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind, die Sicherheitsrolle	RheinSchPV § 8.10	zugelassen	PDF-Format
<b>6. Ladung und Abfälle</b>				
6.1	die nach ADN Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 erforderlichen Urkunden	ADN Unterabschnitte 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3		
6.1.1	das Beförderungspapier	ADN, 8.1.2.1 b	zugelassen	Ausschließlich in einem Format, das die Anforderungen des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADN erfüllt, in Verbindung mit dem Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADN

Kategorie	Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV	Rechtsgrundlage	Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen	Geeignetes elektronisches Format
6.1.2	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen mit der beigefügten Verordnung (ADN)	ADN, 8.1.2.1 d	zugelassen	Jederzeit lesbare elektronische Textfassung
6.1.3	weitere nach Unterabschnitt 8.1.2.1, 8.1.2.2 und 8.1.2.3 ADN erforderliche Unterlagen	ADN, 8.1.2.1, a, c und e bis h und k ADN, 8.1.2.2, a, c bis h ADN, 8.1.2.3, a, c bis x	nicht zugelassen	
6.2	bei Containerbeförderung die von einer Schiffsuntersuchungskommission geprüften Stabilitätsunterlagen des Fahrzeugs, einschließlich Stauplan oder Ladungsliste für den jeweiligen Beladungsfall und das Ergebnis der Stabilitätsberechnung für den jeweiligen, einen früheren vergleichbaren oder einen standardisierten Beladungsfall jeweils unter Angabe des verwendeten Berechnungsverfahrens	ES-TRIN Artikel 27.01 Nummer 2 (Beschreibung der Unterlagen und Sichtvermerk der Untersuchungskommission) ES-TRIN Artikel 28.03 Nummer 3 (Ergebnis der Berechnung bei Containerschiffen) RheinSchPV § 1.07 Nummer 5 (Ergebnis der Stabilitätsprüfung und Stauplan)	zugelassen	PDF-Format

<b>Kategorie</b>	<b>Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV</b>	<b>Rechtsgrundlage</b>	<b>Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen</b>	<b>Geeignetes elektronisches Format</b>
6.3	das ordnungsgemäß ausgefüllte Ölkontrollbuch	RheinSchPV § 15.05 und Anlage 10 CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 1.01, 2.03 und Anhang I	nicht zugelassen	
6.4	der Bezugsnachweis für Gasöl, einschließlich der Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen des SPE-CDNI über einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten. Liegt der letzte Bezug von Gasöl mehr als 12 Monate zurück, so ist mindestens der letzte Bezugsnachweis mitzuführen	CDNI Anlage 2 (Anwendungsbestimmung) Teil A Artikel 3.04 Nummern 1 und 2	zugelassen	PDF-Format

<b>Kategorie</b>	<b>Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen nach § 1.10 RheinSchPV</b>	<b>Rechtsgrundlage</b>	<b>Elektronisch lesbare Textfassung von mitzuführenden Urkunden und sonstigen Unterlagen</b>	<b>Geeignetes elektronisches Format</b>
6.5	die Entladebescheinigung	RheinSchPV § 15.08 Nummer 2 CDNI, Anlage 2 und Teil B, Muster des Anhangs IV	zugelassen	Lesbare elektronische Fassung mit fälschungssicherer Signatur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 oder gemäß vergleichbaren nationalen Vorschriften der Schweizerischen Eidgenossenschaft

## V. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

### **PROTOKOLL 14** **Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO)** **Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)**

Kein Beschluss.

## VI. Automatisierte Navigation

### **PROTOKOLL 15** **Empfehlung für den Schubverband PRIVILEGE**

#### **Beschluss**

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

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

#### **UND**

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

#### **EMPFEHLUNG Nr. 9/2023** **vom 6. Dezember 2023**

§§ 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**

Schubverband PRIVILEGE

#### **1. Hintergrund**

Der oben bezeichnete Schubverband 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 und der RheinSchUO.

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 diensttuende Besetzung 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 der 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 **Anhang 2** 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 Empfehlungen angegeben und in **Anhang 2** im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesetzung 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

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

- 2.1 In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV dürfen das Motorschiff PRIVILEGE und der Leichter PRIVILEGE II mit den einheitlichen europäischen Schiffsnummern 02323654 und 02327216 (**Anhang 6**) bis zum 06/12/2025 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 dürfen das Motorschiff PRIVILEGE und der Leichter PRIVILEGE II mit den einheitlichen europäischen Schiffsnummern 02323654 und 02327216 (**Anhang 6**) bis zum 06/12/2025 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 2021/1 (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 km 660 (Mondorfer Fähre) und 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 Mindestbesetzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
4. Auch bei Fernsteuerung des Schubverbands durch den Operator in der FSZ bleibt die dem Schiffsführer gemäß Rheinschiffahrtsverordnungen obliegende Verantwortung uneingeschränkt bestehen.
5. Der diensttuende Schiffsführer an Bord muss in der Lage sein, jederzeit und unverzüglich die Kontrolle über den Schubverband zu übernehmen.
6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schubverbands 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 Schubverbands ist eine Vorrichtung eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während der Schubverband ferngesteuert wird.
9. 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.
10. Wenn der Operator in der FSZ den Schubverband auf einem in § 13.03 Rheinschiffpersonalverordnung genannten Streckenabschnitt fernsteuert, muss er zudem die hierfür nach dieser Vorschrift erforderliche besondere Berechtigung besitzen.
11. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schubverbands befindende Besatzung sind gemäß dem Konzept in **Anhang 4** 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 Fahrzeugen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
14. Die Anforderungen an die FSZ und an den Schubverband gemäß der Risikoanalyse in **Anhang 5** werden eingehalten.
15. Die gesamte Organisation und die technischen Merkmale der FSZ gemäß der Projektbeschreibung in **Anhängen 1 und 3** werden eingehalten.
16. Die in der FSZ verwendeten Anlagen müssen dem Operator in der FSZ ausreichende Sichtverhältnisse gemäß **Anhang 2** bieten.
17. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Testfahrten teilzunehmen.
18. Die Gesellschaft SEAFAR 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 Testfahrten zu sammeln.

#### 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 Fahrzeugen 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 der Eigner des Schubverbands der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission in den folgenden Phasen einen Auswertungsbericht vorlegen.

- Nach der ersten Testfahrt,
- Nach der fünften Testfahrt,
- Nach der fünfundzwanzigsten Testfahrt und
- Nach der fünfzigsten Testfahrt.

Eine Testfahrt entspricht einer Fahrt vom Anfang bis zum Ende der erlaubten Testroute, auf der der Schubverband von einem Operator in der FSZ ferngesteuert wird.

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 oder 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 Hochwasserlinie), die Sicht, das Verkehrsaufkommen (gering, normal, hoch), die Beladung (beladen, halbbeladen, unbeladen), Fahrt bei Tag oder bei Nacht. Es ist anzugeben, auf welchen Strecken (km) der Operator in der FSZ den Schubverband ferngesteuert hat und auf welchen Abschnitten 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 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 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 Testfahrten gezeigt haben.

## 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 Schubverband, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlungen nicht erfüllt, können die Empfehlungen 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 (23) 49 rev. 3 intern zu entnehmen.)

**PROTOKOLL 16**  
**Empfehlung für das Motorschiff PERSEVERANCE**

**Beschluss**

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

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

**UND**

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

**EMPFEHLUNG Nr. 10/2023**  
**vom 6. Dezember 2023**

§§ 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 Motorschiffs PERSEVERANCE**

Motorschiff PERSEVERANCE

**1. Hintergrund**

Das oben bezeichnete Schiff 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 und der RheinSchUO.

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 der 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 **Anhang 2** 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 Empfehlungen angegeben und in **Anhang 2** im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesetzung 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 Motorschiff PERSEVERANCE mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02339959 (**Anhang 6**) bis zum 06/12/2025 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 Motorschiff PERSEVERANCE mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02339959 (**Anhang 6**) bis zum 06/12/2025 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 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.
- 2.3 Die Genehmigung zur Abweichung von der RheinSchPV und der RheinSchUO ist nicht gültig, wenn das Motorschiff PERSEVERANCE 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 km 660 (Mondorfer Fähre) und 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 Mindestbesetzung 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 Schiffes die Weisungsbefugnis gegenüber dem Operator in der FSZ.
8. An Bord des Schiffes ist eine Vorrichtung eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während das Schiff ferngesteuert wird.
9. Der Operator in der FSZ muss über die erforderliche Eignung zur Fernsteuerung des Schiffes verfügen. Im Übrigen muss er ein nach der Rheinschiffspersonalverordnung zur Führung des Schiffes gültiges Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen.
10. 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.
11. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schiffes befindende Besatzung sind gemäß dem Konzept in **Anhang 4** 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 Fahrzeugen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
14. Die Anforderungen an die FSZ und an das Schiff gemäß der Risikoanalyse in **Anhang 5** werden eingehalten.
15. Die gesamte Organisation und die technischen Merkmale der FSZ gemäß der Projektbeschreibung in **Anhängen 1 und 3** werden eingehalten.
16. Die in der FSZ verwendeten Anlagen müssen dem Operator in der FSZ ausreichende Sichtverhältnisse gemäß **Anhang 2** bieten.
17. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Testfahrten teilzunehmen.
18. Die Gesellschaft SEAFAR 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 Testfahrten zu sammeln.

#### 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 Fahrzeugen 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 in den folgenden Phasen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- Nach der ersten Testfahrt,
- Nach der fünften Testfahrt,
- Nach der fünfundzwanzigsten Testfahrt und
- Nach der fünfzigsten Testfahrt.

Eine Testfahrt entspricht einer Fahrt vom Anfang bis zum Ende der erlaubten Testroute, auf der das Schiff von einem Operator in der FSZ ferngesteuert wird.

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 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 oder 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 Strecken (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 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 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 Testfahrten gezeigt haben.

## 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 SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlungen nicht erfüllt, können die Empfehlungen 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 Schiffs eintragen.

(Die der Erteilung der Empfehlungen zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RN (23) 52 rev. 3 intern zu entnehmen).



**PROTOKOLL 17**  
**Empfehlung für das Schubverband REINHOLD DEYMANN**

**Beschluss**

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

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

**UND**

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

**EMPFEHLUNG Nr. 11/2023**  
**vom 6. Dezember 2023**

§§ 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 REINHOLD DEYMANN**

Schubverband REINHOLD DEYMANN

**1. Hintergrund**

Der oben bezeichnete Schubverband 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 und der RheinSchUO.

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 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 der 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 **Anhang 2** 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 Empfehlungen angegeben und in **Anhang 2** im Einzelnen dargestellt.

Insgesamt muss mithilfe zusätzlicher Sensoren, der Informationen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehen, und des zusätzlich zur Mindestbesetzung 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

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

2.1 In Anwendung von § 1.26 RheinSchPV dürfen das Motorschiff REINHOLD DEYMANN I und der Leichter REINHOLD DEYMANN II mit den einheitlichen europäischen Schiffsnummern 02338773 und 02338775 (**Anhang 6**) bis zum 06/12/2025 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 dürfen das Motorschiff REINHOLD DEYMANN I und der Leichter REINHOLD DEYMANN II mit den einheitlichen europäischen Schiffsnummern 02338773 und 02338775 (**Anhang 6**) bis zum 06/12/2025 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 2021/1 (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 km 813 (Wesel-Datteln-Kanal) und 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 Mindestbesetzung an Bord gemäß der entsprechenden Betriebsform.
4. Auch bei Fernsteuerung des Schubverbands 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 den Schubverband zu übernehmen.

6. Der diensttuende Schiffsführer an Bord ist in letzter Instanz für die Steuerung des Schubverbands 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 Schubverbands ist eine Vorrichtung eingebaut, um die kontinuierliche Anwesenheit eines Besatzungsmitglieds im Steuerhaus zu überwachen, während der Schubverband ferngesteuert wird.
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. Wenn der Operator in der FSZ den Schubverband auf einem in § 13.03 Rheinschiffspersonalverordnung genannten Streckenabschnitt fernsteuert, muss er zudem die hierfür nach dieser Vorschrift erforderliche besondere Berechtigung besitzen.
11. Der Operator in der FSZ und die sich jeweils an Bord des Schubverbands befindende Besatzung sind gemäß dem Konzept in **Anhang 4** 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 Fahrzeugen, die den Rhein befahren, das Sprachregime nach § 4.05 RheinSchPV an.
14. Die Anforderungen an die FSZ und an den Schubverband gemäß der Risikoanalyse in **Anhang 5** werden eingehalten.
15. Die gesamte Organisation und die technischen Merkmale der FSZ gemäß der Projektbeschreibung in **Anhängen 1 und 3** werden eingehalten.
16. Die in der FSZ verwendeten Anlagen müssen dem Operator in der FSZ ausreichende Sichtverhältnisse gemäß **Anhang 2** bieten.
17. Die zuständigen Behörden der Rheinuferstaaten und Belgiens oder von ihnen benannte Dritte müssen die Möglichkeit haben, an den Testfahrten teilzunehmen.
18. Die Gesellschaft SEAFAR 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 Testfahrten zu sammeln.

#### 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 Fahrzeugen 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 der Eigner des Schubverbands der zuständigen Behörde und der Untersuchungskommission in den folgenden Phasen einen Auswertungsbericht vorlegen.

- Nach der ersten Testfahrt,
- Nach der fünften Testfahrt,
- Nach der fünfundzwanzigsten Testfahrt und
- Nach der fünfzigsten Testfahrt.

Eine Testfahrt entspricht einer Fahrt vom Anfang bis zum Ende der erlaubten Testroute, auf der der Schubverband von einem Operator in der FSZ ferngesteuert wird.

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 oder 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 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 Strecken (km) der Operator in der FSZ den Schubverband ferngesteuert hat und auf welchen Abschnitten 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 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 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 Testfahrten gezeigt haben.

## 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 Schubverband, dem Betreiber, dem Eigner und der Gesellschaft SEAFAR erfüllt werden. Werden die Bedingungen der Empfehlungen nicht erfüllt, können die Empfehlungen 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 (23) 56 rev. 2 intern zu entnehmen.)

## VII. Der Rhein als Wasserstraße

### PROTOKOLL 18

#### **Setzen von fünf Dalben für das Festmachen von Schiffen im oberen und unteren Vorhafen der Schleuse Rhinau – Rhein-km 255,500 und 256,500**

#### **Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Setzen von fünf Dalben für das Festmachen von Schiffen im oberen und unteren Vorhafen der Schleuse Rhinau, Rhein-km 255,500 und 256,500, beide Ufer zur Kenntnis.

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

#### **Anlage**

## **Checkliste für das Setzen von fünf Dalben für das Festmachen von Schiffen im oberen und unteren Vorhafen der Schleuse Rhinau – Rhein-km 255,500 und 256,500**

### **1. Art des Bauwerks**

Röhrenförmige Dalben aus Metall mit Pollern, als Warteplätze an den Schleusen Rhinau:

- 3 Dalben im Abstand von 75 Meter oberhalb der Schleusen (Rhein-km 255,500)
- 2 Dalben im Abstand von 80 Meter unterhalb der Schleusen (Rhein-km 256,500)

Die neuen Dalben dienen dem Sicherermachen der Warteplätze vor den Schleusen und kommen zu den bestehenden Warteplätzen hinzu.

### **2. Allgemeine Beschreibung**

Rhinau

### **3. Rhein-km**

Rhein-km 255,500 und Rhein-km 256,500

### **4. Art der Baumaßnahme**

Vibrations- und Schlagrammen der Rohre, Schweiß- und Tiefbauarbeiten

## **A. Allgemeine Beschreibung**

### **5. Fahrwasserbreite**

130 Meter oberhalb der Schleuse und 114 Meter unterhalb der Schleuse

### **6. Fahrrinnenbreite**

88 Meter

### **7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Liegestellen**

Unmittelbar oberhalb der Schleuse Rhinau werden am linken Ufer 3 Dalben jeweils im Abstand von 75 Meter eingesetzt. Die Dalben stehen in einer Fluchtlinie 12 Meter vom Ufer entfernt.

Unmittelbar unterhalb der Schleuse Rhinau werden 12 Meter vom rechten Ufer entfernt 2 Dalben jeweils im Abstand von 80 m eingesetzt.

Die Dalben haben die Form eines Zylinders mit einem Meter Durchmesser. Die Höhe des aus dem Wasser herausragenden Teils beträgt 4 Meter. Die Dalben sind jeweils mit 3 Pollern ausgestattet, die auf Konsolen aufliegen.

Die neuen Dalben sind für das Festmachen mittelgroßer und großer Schiffe geeignet, die 75 % des Verkehrs ausmachen. Kleinere Schiffe haben die Möglichkeit, an drei bestehenden kleineren Warteplätzen (zwei stromaufwärts und einer stromabwärts) festzumachen. Diese Maßnahmen wurden den Nutzern des Rheins bei der von VNF und EDF am 19. Juni 2023 durchgeführten Sondersitzung vorgestellt und vom Gewerbe positiv aufgenommen.

## **8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser**

Oberhalb der Schleuse festgemachte Fahrzeuge ragen nicht in die Fahrrinne.

Unterhalb der Schleuse festgemachte Fahrzeuge ragen in die Fahrrinne. Der Standort kann nicht näher an das linke Ufer verlegt werden, wenn eine ausreichende Tiefe gewährleistet werden soll.

Allerdings sind die Dalben insofern, als es sich um Wartestellen für das Schleusen handelt, die meiste Zeit nicht besetzt, und so ragt auch die meiste Zeit kein Schiff in die Fahrrinne hinein. Zudem befindet sich das Areal in unmittelbarer Nähe der Schleuse und mithin in einem Bereich, wo die Schifffahrt verlangsamt ist und nicht den üblichen Schifffahrtsbedingungen auf dem Rheinseitenkanal entspricht.

Auch wenn die Schiffe in der Fahrrinne liegen, bietet die Anlage den Schiffsführern mehr Sicherheit, da sich Schiffe in Warteposition so nahe wie möglich am Ufer an einer gesicherten und hierfür vorgesehenen Stelle positionieren können.

## **B. Angaben zum Bauablauf**

### **9. Beschreibung des Bauablaufs**

Die Rammarbeiten werden von einem Leichter aus ausgeführt, der mit einem Schubboot und einem Kran ausgestattet ist. Die Tauchergruppe, die danach die Sohlenabdichtung ausführt, arbeitet vom Ufer aus.

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

### **10. Ausführungszeitraum**

Wunschtermin für den Beginn der Arbeiten ist Oktober 2023, als Dauer sind 2 Monate anberaumt.

### **11. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung**

Die Bauarbeiten führen nicht zu Einschränkungen der Schifffahrt, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduzierung, um Wellenschlag an den Arbeitsstellen 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 Schifffahrtssperrungen (total/teilweise)**

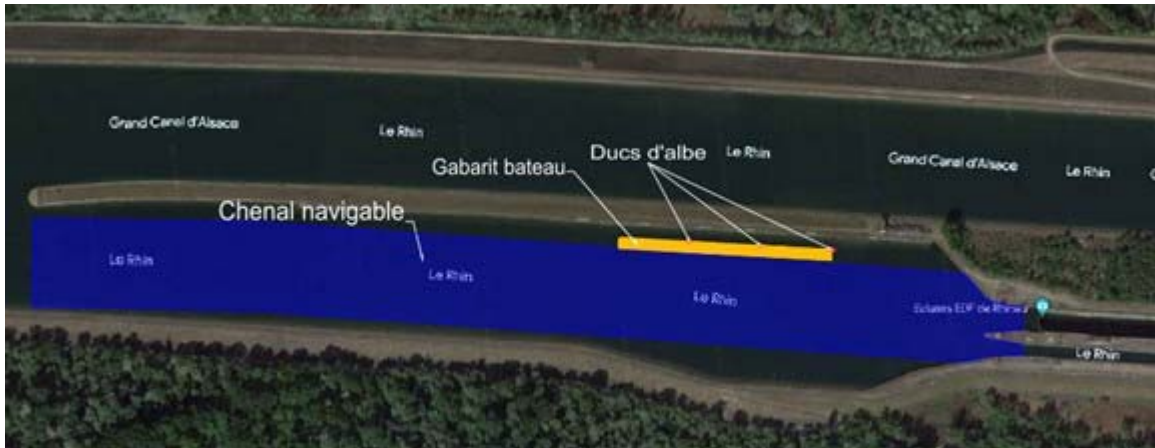
Es wird keine Sperrung der Schifffahrt geben.

### C. Pläne

Lage des Baustellenbereichs:



Draufsicht des Standorts der drei neuen Dalben oberhalb der Schleuse Rhinau



Draufsicht des Standorts der zwei neuen Dalben unterhalb der Schleuse Rhinau



Legende:

Chenal navigable = Fahrrinne

Gabarit bateau = Schiffsanlegebereich

Ducs d'albe = Dalben



**PROTOKOLL 19**  
**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 französische Delegation,

- die Arbeiten soweit wie möglich zu beschleunigen und die Beeinträchtigungen der Schifffahrt so gering wie möglich zu halten,
- die Schifffahrtstreibenden frühzeitig und unter Nutzung der River Information Services über die 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 19

**Tabelle der Sperrungen 2024 auf dem Rhein und dem Rheinseitenkanal  
Stand 01.10.2023**

Betreiber	Schleuse	Beginn der Sperrung	Ende der Sperrung	Anmerkung
EDF	Kembs westliche Kammer	13. Mai 2024	5. Juli 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Kembs östliche Kammer	5. Februar 2024	9. Februar 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim kleine Kammer	5. Februar 2024	9. Februar 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Ottmarsheim große Kammer	13. Mai 2024	12. Juli 2024	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Fessenheim kleine Kammer	5. Februar 2024	9. Februar 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Fessenheim große Kammer	17. Juni 2024	26. Juli 2024	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Vogelgrün kleine Kammer	25. März 2024	10. Mai 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Vogelgrün große Kammer	3. Juni 2024	29. Juni 2024	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Marckolsheim kleine Kammer	5. Februar 2024	9. Februar 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Marckolsheim große Kammer	18. März 2024	26. Juli 2024	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Rhinau kleine Kammer	5. Februar 2024	9. Februar 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Rhinau große Kammer	22. April 2024	28. Juni 2024	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Gerstheim kleine Kammer	5. Februar 2024	9. Februar 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Gerstheim große Kammer	3. Juni 2024	26. Juli 2024	Schifffahrt eingeschränkt
EDF	Strasbourg kleine Kammer	5. Februar 2024	16. Februar 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
EDF	Strasbourg große Kammer	25. März 2024	26. Juli 2024	Schifffahrt eingeschränkt
VNF	Gambsheim westliche Kammer	14. November 2022	17. Mai 2024	Risiko von Beeinträchtigungen
VNF	Gambsheim östliche Kammer			
WSV	Iffezheim westliche Kammer			
WSV	Iffezheim östliche Kammer	1. Januar 2024	31. Dezember 2024	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](http://www.elwis.de)

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

Schleusen Strasbourg bis Kembs (Electricité de France): [www.vnf.fr/avisbat](http://www.vnf.fr/avisbat)

Die Sperrungen der schweizerischen Schleusen können auf [www.elwis.de](http://www.elwis.de) eingesehen werden.

Weitere Informationen und die jeweils aktuellen Planungen der Sperrungen sind auch auf folgender Internetseite veröffentlicht:  
[www.e-ris.eu](http://www.e-ris.eu)

Schifffahrt eingeschränkt (Ottmarsheim bis Straßburg): Die große Schleusenkammer 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.

**PROTOKOLL 20**  
**Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach,**  
**Entnahmebauwerk bei Rhein-km 712,6**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

nimmt die Vorstellung des Entnahmebauwerks bei Rhein-km 712,6, linkes Ufer zur Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach, zur Kenntnis.

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

**Anlage**

## **Checkliste für das Entnahmebauwerk für die Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach bei Rhein-km 712,6**

### **1. Art der Maßnahme**

Entnahmebauwerk zur Befüllung der Tagebaurestlöcher der Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach

### **2. Ort**

Östlich von Dormagen

### **3. Rhein-km**

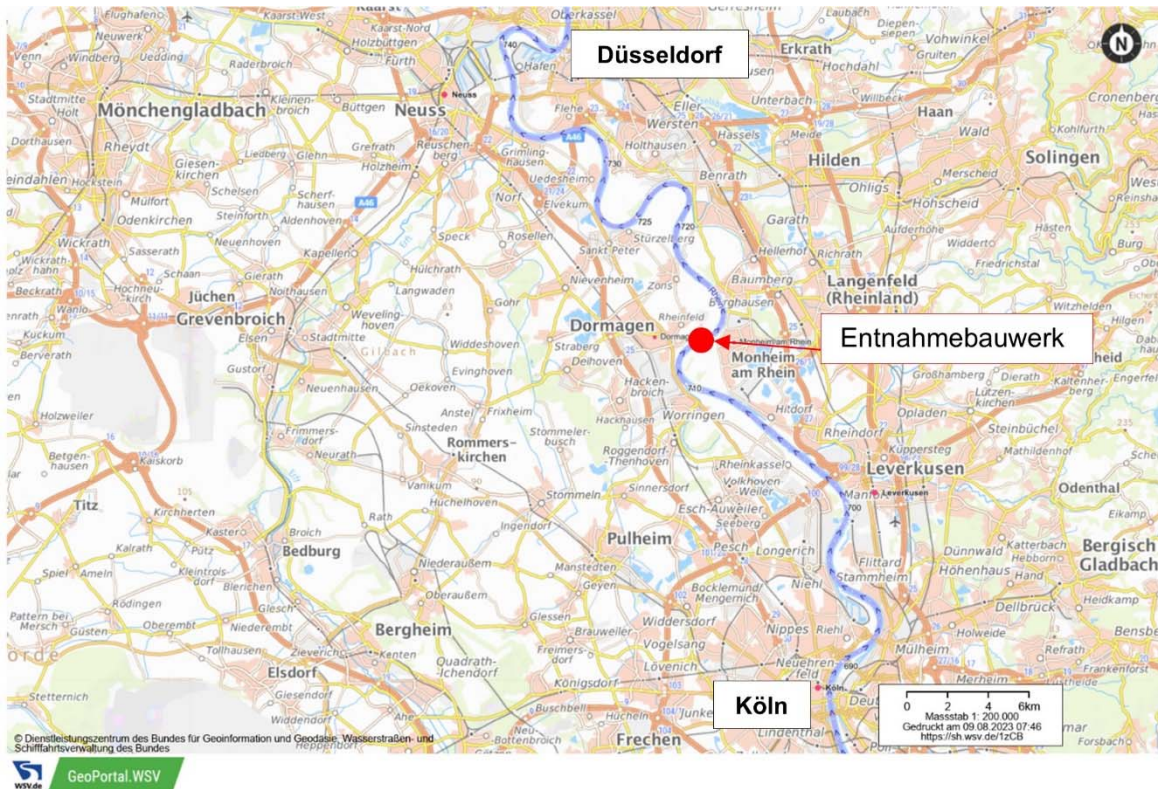
Rhein-km 712,6, linkes Ufer

### **4. Sachverhalt**

Im Projekt Rheinwassertransportleitung wird Wasser aus dem Rhein für die schützenswerten Feuchtgebiete im Nordraum des Tagebaus Garzweiler, die Befüllung der Tagebauseen Hambach und Garzweiler sowie die Schaffung dauerhaft stabiler Grundwasserverhältnisse im Rheinischen Braunkohlenrevier nach Beendigung der Braunkohleförderung 2030 entnommen. Hierzu ist ein Entnahmebauwerk am Rhein nahe Dormagen zwischen Köln und Düsseldorf vorgesehen. Die ZKR hat bereits mit Beschluss 2019-I-14 grundsätzlich der Errichtung des Entnahmebauwerks zugestimmt. Mit Beschluss 2022-II-25 wurde der gestaffelten Rheinwasserentnahme zugestimmt und darum gebeten, dass das Entnahmebauwerk der ZKR erneut vorgelegt wird.

### **5. Bauwerksdaten**

Das Bauwerk befindet sich östlich von Dormagen bei Rhein km 712,6 im Böschungsbereich auf der linken Uferseite. Der Abstand des Bauwerks zur Fahrrinne beträgt rd. 17 Meter. In der nachfolgenden Abbildung 1 wird die Lage des Bauwerks zwischen Köln und Düsseldorf dargestellt.



**Abbildung 1: Übersichtslageplan Entnahmebauwerk bei Rhein-km 712,6**

Das Entnahmebauwerk besteht im Wesentlichen aus einer rund 55 Meter langen und 10 Meter breiten massiven Winkelstützwand und sechs Rechen mit Anschlüssen an drei weiterführende Rohrleitungen. Landseitig dahinter unter Geländeoberkante befinden sich Betriebschächte sowie eine Betriebsfläche.

Die Winkelstützwand ist 8,5 Meter hoch und ist auf einer Unterwasser-Betonsohle gegründet. Die Oberkante des Bauwerks, der Betriebschächte und der Betriebsfläche ist auf 34,50 m+NHN vorgesehen und liegt somit rund 0,8 m über Mittelwasser (33,68 m+NHN). Dabei beziehen sich alle in diesem Bericht angeführten Höhenangaben auf das deutsche Haupthöhennetz DHHN 92.

Der Abstand zwischen dem Bauwerk und der Fahrrinne beträgt rund 17,0 Meter.

Die Entnahme erfolgt über sechs parallel zum Ufer ausgerichtete Rechen, welche einen Abstand von 1,0 Meter zueinander haben. Die Rechen besitzen eine Länge von 6,0 Meter und einen Durchmesser von 2,0 Meter. Die Höhe der Rechen wird so gewählt, dass die Rechen auch bei Niedrigwasser unterhalb des Wasserspiegels liegen. Zur Vermeidung von Beschädigungen aufgrund von mit der Strömung transportierten Gegenständen werden die Rechen oberwasserseitig und parallel zum Ufer mit einer Abschirmung geschützt. Die Oberkante der Abschirmung liegt bei NNW (31,04 m+NHN). In den nachfolgenden Abbildungen 2 und 3 werden ein Lageplan sowie ein Schnitt des Entnahmebauwerks dargestellt.

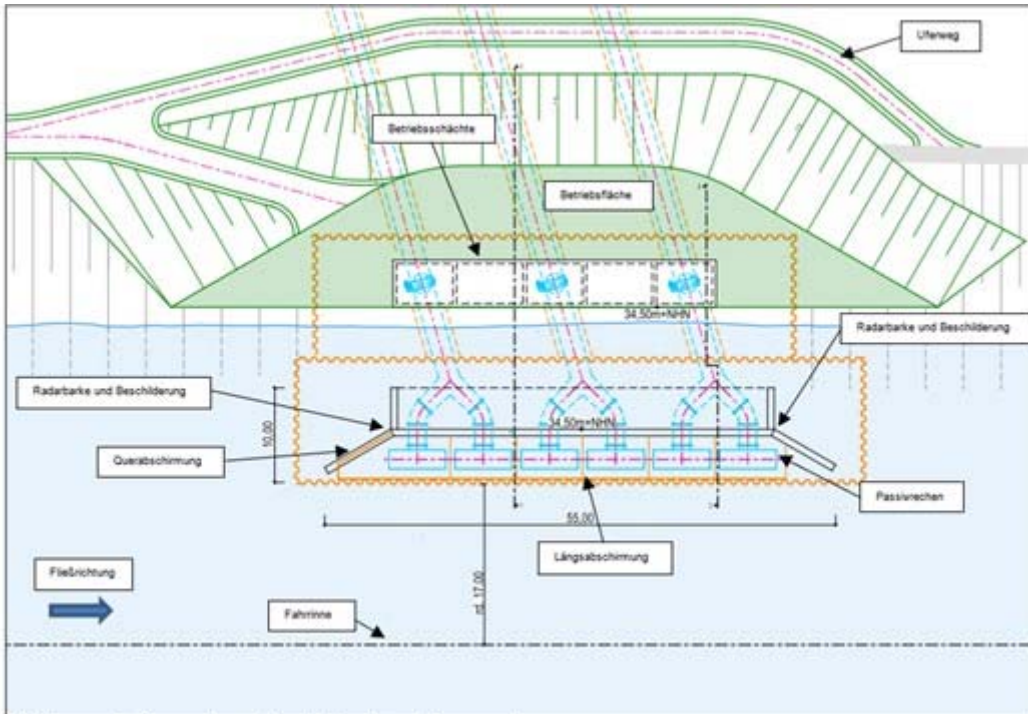


Abbildung 2: Lageplan des Entnahmebauwerks

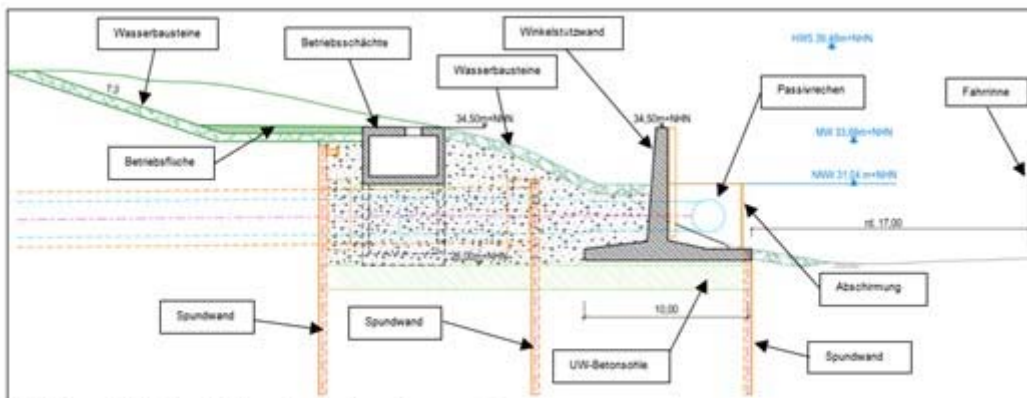


Abbildung 3: Schnitt des Entnahmebauwerks

## 6. Betriebs- und Bauzustände

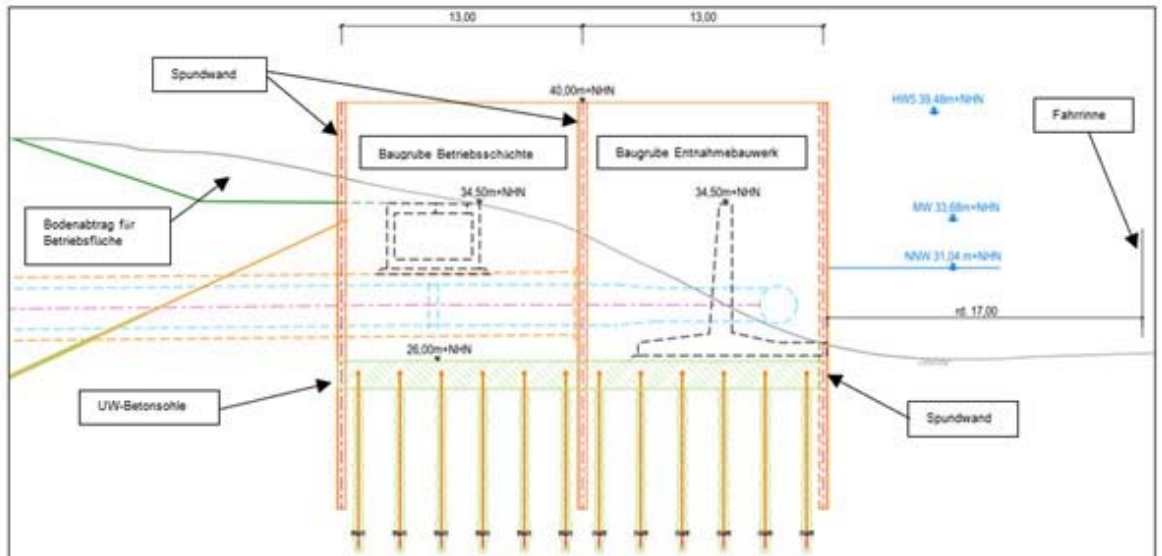
### Betriebszustände

Detaillierte Informationen bezüglich des Betriebs sind der Vorhabensbeschreibung der gestaffelten Rheinwasserentnahme zum Beschluss der ZKR (Beschluss 2022-II-25) zu entnehmen. Danach ergeben sich in Abhängigkeit vom Rheinwasserspiegel Entnahmemengen zwischen minimal 1,8 m³/s und maximal 18 m³/s.

### Bauzustände

Das Entnahmebauwerk wird innerhalb einer wasserdichten Baugrube hergestellt. Die Baugrubenumschließung erfolgt mithilfe von Spundwänden. Die Spundwand ist 17 Meter von der Fahrrinne entfernt (Abbildung 4).

Die Oberkante der Spundwände liegt bei 40,00 m+NHN (HW5 + 0,50 m Freibord). Der Baustellenbereich wird für die Schifffahrt gekennzeichnet.



**Abbildung 4: Schnitt Baugruben Betriebsschächte und Entnahmehauwerk**

Die erforderlichen Baumaßnahmen werden von Wasser und von Land aus durchgeführt. Hierbei werden Wasserfahrzeuge eingesetzt.

Die Bauarbeiten sollen 2025 beginnen. Nach Herstellung der Betriebsfläche und der Betriebsschächte erfolgt die Errichtung der Baugrube des Entnahmehauwerks. Die Bauzeit des Entnahmehauwerks beträgt rund 2 Jahre.

Einschränkungen der Schifffahrt sind für die Dauer der Baumaßnahme und des Betriebs nicht zu erwarten.

## 7. Auswirkungen auf die Wasserspiegellage des Rheins

Die Auswirkungen der Entnahme auf den Wasserspiegel des Rheins sind der Vorhabensbeschreibung der gestaffelten Rheinwasserentnahme zum Beschluss der ZKR (Beschluss 2022-II-25) zu entnehmen.

Mit dem Entnahmehauwerk wird der Abflussquerschnitt des Rheins nicht wesentlich beeinflusst. Die anströmbare Querschnittsfläche wird durch den Abtrag zur Schaffung der Betriebsfläche ausgeglichen, sodass die Hochwasserneutralität gewährleistet ist.

## 8. Auswirkungen auf die Schifffahrt

Der Abstand des Bauwerks zur Fahrrinne beträgt rund 17 Meter. Das Bauwerk wird nach Abstimmung mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Rhein im Oberwasser und Unterwasser durch Radarbaken und Beschilderung an den Enden der Winkelstützwand für die Schifffahrt gekennzeichnet. Die Rheinwasserentnahme erfolgt im Freispiegel. Die Durchtrittsgeschwindigkeit im Bereich der Rechen beträgt maximal 0,15 m/s, daher ist die durch die Rheinwasserentnahme verursachte Querströmung bei gleichbleibendem Rheinabfluss unwesentlich. Auswirkungen auf die Schifffahrt sind aufgrund des ausreichenden Abstandes zur Fahrrinne und den geringen auftretenden Querströmungen nicht zu erwarten.

**PROTOKOLL 21**  
**Fortlaufende Genehmigung zur Durchführung von Arbeiten am Staustufenkomplex auf dem**  
**Nederrijn und dem Lek**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

stellt fest, dass die Durchführung von Instandhaltungsarbeiten am Staustufenkomplex auf dem Nederrijn und dem Lek an den Schleusen Driel, Amerongen und Hagestein keine Einwände seitens der Schifffahrt hervorruft, wenn die im Bericht des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt aufgeführten Bedingungen und Auflagen eingehalten werden.

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

**Anlage**



### **Fortlaufende Genehmigung zur Durchführung von Arbeiten am Staustufenkomplex auf dem Nederrijn und dem Lek**

Im Jahr 2023 wurden Inspektionsarbeiten am Staustufenkomplex auf dem Nederrijn (Driel, Amerongen und Hagestein) durchgeführt, nachdem die ZKR in einem schriftlichen Verfahren mitgeteilt hatte, dass sie keine Einwände gegen diese Arbeiten hat.

Die zukünftigen Inspektionsarbeiten an den Schleusen Driel, Amerongen und Hagestein (Niederrhein und Lek) werden zu einigen kurzfristigen Sperrungen für die Schifffahrt führen.

Für die Arbeiten, die zu Sperrungen führen, wurde beschlossen, sie nachts und am Wochenende durchzuführen, wenn das Verkehrsaufkommen auf den Wasserstraßen naturgemäß schon sehr gering ist. Außerdem steht jederzeit eine Umleitungsstrecke über die Waal und die Prinz-Bernhard-Schleuse bei Tiel (Amsterdam-Rhein-Kanal) zur Verfügung. Für die einzelnen Staustufenketten wird je ein Wochenende für die Arbeiten reserviert, wobei jedes Mal auf die Rahmenbedingungen geachtet wird, die möglicherweise eine geänderte Planung erfordern.

Während der Durchführung der Arbeiten wird für die jeweilige Schleuse jederzeit auf die wartenden Schiffe geachtet. Wenn ein Schiff sich zur Schleusung anmeldet, beträgt die Wartezeit für das betreffende Schiff maximal 2 Stunden. Nach spätestens zwei Stunden werden die Arbeiten vorübergehend eingestellt, damit alle vor der Schleuse liegenden Schiffe geschleust werden können. Wenn sich keine Schiffe für eine Schleusung angemeldet hat, werden die Arbeiten ohne Unterbrechungen fortgesetzt.

Die oben genannten Arbeiten mit den damit verbundenen Einschränkungen für die Schifffahrt werden jedes Jahr durchgeführt. Ein genauer Zeitplan für das nächste Jahr kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genannt werden, wird aber nach dem untenstehenden Zeitplan durchgeführt. Jeweils ein Wochenende ist für einen der drei Komplexe reserviert, so dass es insgesamt drei unterschiedliche Wochenenden sind.

<b>Wochenende</b>	<b>Objekt</b>	<b>Dauer</b>
Samstag 20:00 Uhr bis Sonntag 06:00 Uhr und Sonntag 20:00 Uhr bis Montag 06:00 Uhr	Einer der drei Komplexe	Die maximale Wartezeit beträgt 2 Stunden

Aus diesem Grund beantragt die niederländische Delegation bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt diese Arbeiten fortlaufend zu genehmigen, mit der Zusage, dass die jährliche Planung auf der Frühjahrssitzung der Arbeitsgruppe IEN/G vorgelegt wird. Auf der Herbstsitzung der Arbeitsgruppe können dann die Ergebnisse (tatsächliche Behinderung der Schifffahrt) erläutert werden. Die Arbeitsgruppe kann dann entscheiden, ob es aufgrund der Ergebnisse erforderlich ist, die Bedingungen für die fortlaufende Genehmigung zu überarbeiten und dies dem Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt vorzulegen.

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

**PROTOKOLL 22**

**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 22**

**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- nes 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
2017-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Mitführen von Urkunden und sonstigen Unterlagen (§ 1.10) und Sprechfunk (§ 4.05)	I	1.6.2018	1.5.2018	19.9.2019	19.9.2023	5.12.2017
2019-II-16	Definitive Änderungen der RheinSchPV (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.10, 1.10a, 1.11, Anlage 13) und RheinSchUO (§ 2.13 Nummer 1) zur Aktualisierung der Liste der mitzuführenden Urkunden	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020	19.9.2023	12.2.2020
2019-II-17	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Vereinheitlichung der Terminologie für die Begriffe „Fahrrinne, Fahrwasser und Wasserstraße“	I	1.12.2020	2.6.2020	14.11.2020	19.9.2023	12.2.2020
2019-II-18	Billigung einer Änderung der RheinSchPV - im schriftlichen Verfahren - Definitive Änderung der RheinSchPV (§ 1.11)	I	1.12.2019	2.6.2020	14.11.2020		12.2.2020
2020-I-12	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Meldepflicht (§§ 1.10a Nummer 1, 2.01 Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 3, 2.05 Nummer 1, 12.01)	I	1.12.2021	1.12.2021	29.4.2023	19.9.2023	1.12.2021
2020-I-13	Definitive Änderungen der RheinSchPV) - Reduzierung von Ertrinkungsunfällen (§§ 1.08, 7.01)	I	1.12.2020	15.9.2020	28.4.2021	19.9.2023	26.11.2020
2020-I-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021		26.11.2020
2020-II-19	Definitive Änderungen der RheinSchPV - Anzeige von Unfällen (§§ 1.16 und 1.17)	I	1.12.2021	1.12.2021	29.4.2023		1.12.2021
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		1.1.2022
2021-I-10	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Autorisierung des Mitführens von Urkunden und sonstigen Unterlagen an Bord in elektronischer Form (§ 1.10 und Anlage 13)	I	1.6.2022	16.2.2022		19.9.2023	1.7.2022

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehene In-Kraft-Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
2021-I-11	Definitive Änderungen zur Anpassung der RheinSchPV und Verweis auf die erste Edition des Europäischen Standards für Binnenschiffahrtswahlleistungsdienste ES-RIS 2021/1 (§§ 1.01, 4.07, 12.01 und Anlage 11)	I	25.4.2022	16.2.2022	20.12.2023	19.9.2023	1.7.2022
2021-I-12	Änderungen der RheinSchPV durch eine Anordnung vorübergehender Art - neue Fassung der Mindestanforderungen an Geräte zur Anzeige elektronischer Binnenschiffahrtswahlleistungskarten zur Nutzung von Inland AIS-Daten an Bord von Fahrzeugen (§ 4.07 Nummer 3)	I	25.4.2022	1.3.2022	20.12.2023	19.9.2023	1.7.2022
2021-II-14	Definitive Änderung der RheinSchPV – Festlegung des Alkoholgrenzwertes für die gesamte diensttuende Mindestbesatzung (§ 1.03 Nummer 4 RheinSchPV)	I	1.12.2022	10.8.2022		19.9.2023	1.12.2022
2021-II-15	Definitive Änderungen der RheinSchPV zur Anpassung des § 3.02 betreffend Lichter	I	1.12.2022	10.8.2022		19.9.2023	1.12.2022
2021-II-16	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Anlage 13 Nummer 6.5)	I	1.6.2022			19.9.2023	1.7.2022
2021-II-17	Billigung einer Änderung der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (§ 4.07 Nummer 5)	I	25.4.2022	16.2.2022	20.12.2023	19.9.2023	1.7.2022
2022-II-10	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung von § 10.01 Nummer 1 Buchstabe d über die Höchstgeschwindigkeit für die Talfahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar oberhalb der Hochwassermarke I	I	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPV – Übernachtungshäfen Boven-Rijn, Waal und Lek und dem Schutz- und Sicherheitshafen Emmerich (Inhaltsverzeichnis, §§ 11.01, 12.01, 14.11 und 14.12)	I	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV zur 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 (Inhaltsverzeichnis, § 1.26)	I	1.12.2023	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-13	Definitive Änderungen zur Anpassung der Verweise der RheinSchPV auf den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtswahlleistungsdienste (ES-RIS 2023/1) (§§ 1.01, 4.07 und 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023		19.9.2023	
2022-II-14	Billigung der Änderungen der RheinSchPV im schriftlichen Verfahren (Inhaltsverzeichnis, §§ 1.02, 1.03, 1.08, 1.09, 4.06, 6.32, 7.08 und 11.01 sowie Anlage 13)	I	1.4.2023			19.9.2023	

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
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		19.9.2023	
2023-I-5	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung von § 6.21 Nummer 2 RheinSchPV betreffend Leichter an der Steuerbordseite	I	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-6	Definitive Änderung der RheinSchPV aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Liegeplatzes „Friesenheimer Insel“ (§ 14.03)	I	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-7	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar (§ 9.08)	I	1.6.2024	22.11.2023			
2023-I-9	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				

## 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					
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				

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

### 3. Rheinschiffpersonalverordnung<sup>1</sup> (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	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Anerkennung der österreichischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Anerkennung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses	I	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Definitive Änderungen der RheinSchPersV - Anerkennung der slowakischen Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse	I	1.1.2013	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	29.11.2012
2012-II-12	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§ 6.02)	I	1.12.2013	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
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	**)
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

<sup>1</sup> 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 der Rheinschiffpersonalverordnung.

\*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

\*\*\*) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
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-9	Annahme der neuen Rheinschiffpersonalverordnung („RheinSchPersV“) (angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. November 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023				1.4.2023
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				
2023-I-3	Änderung des § 6.01 der RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023				
2023-I-4	Änderung des § 20.01 RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023				

**4. Polizeiausschuss: (Beschluss 2015-I-8)**

Standard für eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) - LKW-Schiff (gesondert) und

Standard für eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) - Landbunkerstelle-Schiff (gesondert)



**5. Untersuchungsausschuss: (Beschluss 2013-I-16)**

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**

**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR  
RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 1/2023  
vom 16. Januar 2023**

STOLT IJSSEL

Das Tankmotorschiff STOLT IJSSEL, einheitliche europäische Schiffsnummer 02339855, darf abweichend von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) für den Einsatz von Methanol als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des Fahrzeugs zugelassen werden.

Gemäß § 2.20 Nummer 3 RheinSchUO ist für das Fahrzeug eine Abweichung von der in Artikel 30.01 Nummer 2 des ES-TRIN 2021/1 (im Folgenden ES-TRIN) genannten Anlage 8 bis zum 15. Januar 2028 zulässig. Der Einsatz von Methanol als Brennstoff gilt als hinreichend sicher, wenn folgende Bedingungen zu jeder Zeit erfüllt sind:

1. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 1**).
2. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen des in Anlage 6 aufgeführten Entwurfs der Vorschriften für die Lagerung von Methanol sowie Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1. **Anlage 2** enthält eine Analyse der Einhaltung der oben genannten Vorschriften für die Lagerung von Methanol und von Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1.
3. Der Maschinenraum ist gassicher in Analogie zu den Anforderungen des ES-TRIN 2023/1, Anlage 8 Abschnitt III Kapitel 2 Nummer 3.2.2.
4. Das Bunkern von Methanol erfolgt nach den in **Anlage 3** beschriebenen Verfahren.
5. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Methanolantriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Inhalten zu schulen.
6. Alle Daten zum Einsatz des Methanolantriebssystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
7. Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:
  - 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
  - 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
  - 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die niederländische Delegation muss diesen Bericht an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Der Auswertungsbericht soll wenigstens die folgenden Informationen enthalten:

- a) Systemausfall;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Methanol);
- d) Abweichungen, Reparaturen und Änderungen an dem Methanolantriebssystem;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (23) 2 intern zu entnehmen.)

## ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

### EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

#### EMPFEHLUNG Nr. 2/2023 vom 20. Juni 2023

Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2  
Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffs

#### AQUA SAPPHIRE

In Anwendung von § 2.20 Nummer 1 der RheinSchUO darf das Fahrgastschiff AQUA SAPPHIRE mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 03802432 von den Anforderungen nach Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2 Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.

Diese Abweichungen sind zulässig, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die verwendeten Werkstoffe sind von der Klassifikationsgesellschaft für die Verwendung in Schiffsverbundkonstruktionen nach den Vorschriften mit den zugehörigen Bescheinigungen gemäß **Anlage 1** zertifiziert. Ihre Zusammensetzung entspricht in Verbindung mit den zertifizierten isolierenden und feuerfesten Schichten den gleichwertigen Brandschutzanforderungen nach Artikel 19.11 ES-TRIN, modifiziert für Verbundkonstruktionen, in Bezug auf den IMO-Solas-HSC-Code für „Fire Resisting Divisions“ (Brandabschnitte).
2. Eine dem Schutzziel des Artikel 19.11 Nummer 2 ES-TRIN vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
3. In den Fahrgasträumen werden zum Schutz dieser Räume geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlagen gemäß Artikel 13.04 ES-TRIN installiert. Alle Oberflächen aus faserverstärktem Kunststoff in den Fahrgasträumen wurden gemäß IMO-Richtlinie MSC.307(88) (FTPCode 2010) mit schwer entflammaren Werkstoffen versehen.
4. Die Trennwände der Maschinenräume sind mit einer A60-Isolierung ausgestattet. Die Maschinenräume wurden zudem mit Rauch- und Hitzemeldern ausgestattet und verfügen über eine fest installierte Feuerlöschanlage gemäß Artikel 13.05 (HFC-227ea).

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- a) bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit,
  - wie z.B. bei Beeinträchtigungen des Werkstoffs oder der Konstruktion durch mechanische, thermische o.a. äußere Einflüsse,
  - bei potenziell die Sicherheit beeinflussenden Reparaturmaßnahmen;
- b) spätestens nach fünf Jahren Einsatzzeit über alle Erkenntnisse zum neuen Werkstoff, die im Zusammenhang mit den von der RheinSchUO geforderten Materialeigenschaften gewonnen wurden.

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 (23) 44 intern zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 3/2023**  
**vom 20. Juni 2023**

Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2  
Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN

Verwendung eines faserverstärkten Kunststoffs

AQUA BERYL

In Anwendung von § 2.20 Nummer 1 der RheinSchUO darf das Fahrgastschiff AQUA BERYL mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 03802435 von den Anforderungen nach Artikel 3.04 Nummer 3, Artikel 19.11 Nummer 2 Buchstabe b Buchstabe cc, und Nummer 2 Buchstabe c Buchstabe aa ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) abweichen.

Diese Abweichungen sind zulässig, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die verwendeten Werkstoffe sind von der Klassifikationsgesellschaft für die Verwendung in Schiffsverbundkonstruktionen nach den Vorschriften mit den zugehörigen Bescheinigungen gemäß **Anlage 1** zertifiziert. Ihre Zusammensetzung entspricht in Verbindung mit den zertifizierten isolierenden und feuerfesten Schichten den gleichwertigen Brandschutzanforderungen nach Artikel 19.11 ES-TRIN, modifiziert für Verbundkonstruktionen, in Bezug auf den IMO-Solas-HSC-Code für „Fire Resisting Divisions“ (Brandabschnitte).
2. Eine dem Schutzziel des Artikel 19.11 Nummer 2 ES-TRIN vergleichbare Sicherheit gegenüber nicht brennbaren Werkstoffen wird erreicht.
3. In den Fahrgasträumen werden zum Schutz dieser Räume geeignete selbsttätige Druckwassersprühanlagen gemäß Artikel 13.04 ES-TRIN installiert. Alle Oberflächen aus faserverstärktem Kunststoff in den Fahrgasträumen wurden gemäß IMO-Richtlinie MSC.307(88) (FTP-Code 2010) mit schwer entflammenden Werkstoffen versehen.
4. Die Trennwände der Maschinenräume sind mit einer A60-Isolierung ausgestattet. Die Maschinenräume wurden zudem mit Rauch- und Hitzemeldern ausgestattet und verfügen über eine fest installierte Feuerlöschanlage gemäß Artikel 13.05 (HFC-227ea).

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- a) bei jeder die Sicherheit des Fahrzeuges beeinflussenden Unregelmäßigkeit,
  - wie z.B. bei Beeinträchtigungen des Werkstoffs oder der Konstruktion durch mechanische, thermische o.a. äußere Einflüsse,
  - bei potenziell die Sicherheit beeinflussenden Reparaturmaßnahmen;
- b) spätestens nach fünf Jahren Einsatzzeit über alle Erkenntnisse zum neuen Werkstoff, die im Zusammenhang mit den von der RheinSchUO geforderten Materialeigenschaften gewonnen wurden.

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 (23) 44 intern zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR**  
**RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 4/2023**  
**vom 29. Juni 2023**

Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 des ES-TRIN 2021/1

Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des  
Fahrzeugs

ZULU 06

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff ZULU 06 mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 01841649, von den Anforderungen nach Anlage 8 und Artikel 30.01 Nummer 2 ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis zum 29. Juni 2028 für den Einsatz eines Wasserstoff-Brennstoffzellensystems abweichen.

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

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehälter und Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).
2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 2**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
3. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen von Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1. **Anlage 3** enthält eine Analyse der Einhaltung der Vorschriften in Anlage 8, Abschnitte II und III, und Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1.
4. Der Austausch von Wasserstoff-Wechseltanks muss unter Einhaltung der in **Anlage 4** aufgeführten Verfahren erfolgen.
5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion der Brennstoffzellenanlage nach den in **Anlage 5** festgelegten Inhalten zu schulen.
7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
8. Die Identifikationsnummer des Wasserstofftechnikraums (HER) muss im Schiffsattest eingetragen werden.

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
- 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die französische Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) Ausfall des Brennstoffzellensystems;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
- d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- g) Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (23) 47 intern zu entnehmen.)



**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN ZUR**  
**RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 5/2023**  
**vom 29. Juni 2023**

Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 des ES-TRIN 2021/1

Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des  
Fahrzeugs

RHENUS MANNHEIM I

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff RHENUS MANNHEIM I mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 04814490, von den Anforderungen nach Anlage 8 und Artikel 30.01 Nummer 2 ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis zum 29. Juni 2028 abweichen.

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

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehälter und Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).
2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 3**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
3. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen von Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1. **Anlage 2** enthält eine Analyse der Einhaltung der Vorschriften in Anlage 8, Abschnitte II und III, und Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1.
4. Der Austausch von Wasserstoff-Wechseltanks muss unter Einhaltung der in **Anlage 4** aufgeführten Verfahren erfolgen.
5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion der Brennstoffzellenanlage nach den in **Anlage 5** festgelegten Inhalten zu schulen.
7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
8. Die Höhe des Abblasemastes (Vent Mast) muss mindestens der Höhe der Oberkante der höchsten Lage der Wasserstoff-Container entsprechen.

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
- 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die niederländische Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) Ausfall des Brennstoffzellensystems;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
- d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- g) Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (23) 48 intern zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 6/2023**  
**vom 29. Juni 2023**

Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 des ES-TRIN

Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des  
Fahrzeugs

FPS WAAL

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff FPS WAAL mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02326484, von den Anforderungen nach Anlage 8 und Artikel 30.01 Nummer 2 ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis zum 29. Juni 2028 abweichen.

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

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehälter und Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).
2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 3**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
3. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen von Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1. **Anlage 2** enthält eine Analyse der Einhaltung der Vorschriften in Anlage 8, Abschnitte II und III, und Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1.
4. Der Austausch des Wasserstoff-Wechselcontainers muss unter Einhaltung der in **Anlage 4** aufgeführten Verfahren erfolgen.
5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion der Brennstoffzellenanlage nach den in **Anlage 5** festgelegten Inhalten zu schulen.
7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.
8. Die Container auf der Steuerbord- und der Backbordseite des Wasserstoff-Wechselcontainers müssen eine Zertifizierung für den betreffenden explosionsgefährdeten Bereich gemäß Angabe im Plan der explosionsgefährdeten Bereiche besitzen.

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
- 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die niederländische Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) Ausfall des Brennstoffzellensystems;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
- d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- g) Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (23) 49 intern zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 7/2023**  
**vom 26. September 2023**

Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 des ES-TRIN

Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des  
Fahrzeugs

AB INITIO

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Schulschiff AB INITIO, mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02339513, von den Anforderungen nach Anlage 8 und Artikel 30.01 Nummer 2 ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis 26. September 2028 abweichen.

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

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehälter und Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).
2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 3**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
3. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen von Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1. **Anlage 2** enthält eine Analyse der Einhaltung der Vorschriften in Anlage 8, Abschnitte II und III, und Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1.
4. Das Bunkern des Wasserstoffs muss unter Einhaltung der in **Anlage 4** aufgeführten Verfahren erfolgen.
5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion der Brennstoffzellenanlage nach den in **Anlage 5** festgelegten Inhalten zu schulen.
7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
- 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die niederländische Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) Ausfall des Brennstoffzellensystems;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
- d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- g) Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (23) 57 intern zu entnehmen.)

**ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT**  
**EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN**  
**ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG**

**EMPFEHLUNG Nr. 8/2023**  
**vom 28. September 2023**

Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 des ES-TRIN

Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff für den Antrieb und für die Stromversorgung an Bord des  
Fahrzeugs

ANTONIE

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Gütermotorschiff ANTONIE mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02340008, von den Anforderungen nach Anlage 8 und Artikel 30.01 Nummer 2 ES-TRIN 2021/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis 28. September 2028 abweichen.

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

1. Das Brennstoffzellensystem besteht aus Brennstoffzellenanlage sowie Brennstoffbehälter und Brennstoffleitungssystem (im weiteren Brennstoffzellensystem genannt).
2. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 3**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
3. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen von Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1. **Anlage 2** enthält eine Analyse der Einhaltung der Vorschriften in Anlage 8, Abschnitte II und III, und Kapitel 30 des ES-TRIN 2023/1.
4. Der Austausch von Wasserstoff-Wechselcontainern muss unter Einhaltung der in **Anlage 4** aufgeführten Verfahren erfolgen.
5. Die Instandhaltung des Brennstoffzellensystems muss unter Einhaltung der Anweisungen des Herstellers erfolgen. Die Anweisungen sind an Bord mitzuführen.
6. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion der Brennstoffzellenanlage nach den in **Anlage 5** festgelegten Inhalten zu schulen.
7. Alle Daten zum Einsatz des Brennstoffzellensystems sind vom Betreiber zu erfassen und müssen mindestens fünf Jahre lang aufbewahrt werden. Die Daten sind der zuständigen Behörde auf Anfrage zuzuschicken.

Der Betreiber des Fahrzeugs oder ersatzweise der Eigner des Fahrzeugs muss der Untersuchungskommission in den folgenden Zeitabständen einen Auswertungsbericht vorlegen:

- 6 Monate nach Inbetriebnahme des Fahrzeugs;
- 2,5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung;
- 5 Jahre nach Beschluss der Empfehlung.

Die niederländische Delegation muss diese Berichte an das Sekretariat der ZKR zur Verteilung an die Rheinuferstaaten und an Belgien senden. Die Auswertungsberichte müssen wenigstens Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- a) Ausfall des Brennstoffzellensystems;
- b) Leckage;
- c) Bunkerdaten (Wasserstoff);
- d) Reparaturen und Änderungen des Brennstoffzellensystems;
- e) Betriebsdaten;
- f) Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- g) Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (23) 58 intern zu entnehmen.)

## IX. Haushalt und Verwaltung

### PROTOKOLL 23 Haushalt der Zentralkommission für 2024

#### Beschluss<sup>1</sup>

Die Zentralkommission:

- fordert den Generalsekretär auf, die in dem Beschluss 2022-II-27 festgelegten Grundsätze im Zusammenhang mit den Erfordernissen einer sparsamen Haushaltsführung weiterhin umzusetzen;
- nimmt den Stellenplan an, der die Anzahl der Mitarbeiter des Sekretariats auf **34,5 VZÄ** gemäß der Verteilung in der Anlage festlegt;
- verabschiedet den Haushalt 2024, der auf **3.428.710 €** festgesetzt wurde, was einer Steigerung von 7,11% gegenüber 2023 entspricht;
- legt die Beiträge der Mitgliedstaaten auf 3.121.000 € fest, nachdem 303.710 € aus dem Fonds im Zusammenhang mit den europäischen Verträgen entnommen wurden;
- legt den Beitrag jedes Staates auf **624.200 €** fest, **was einer Steigerung von 5,01 % gegenüber 2023** entspricht.

Die Beiträge werden auf das Konto der Zentralkommission bei der CIC Est in Straßburg eingezahlt.

#### Anlage

---

<sup>1</sup> Bei Enthaltung der deutschen Delegation angenommener Beschluss.



### Stellenplan

<b>Funktion</b>	<b>Besoldungsgruppen der Stellen</b>	<b>VZÄ</b>
SG/SGA/IC	A4-A7	3,0
Verwaltungsräte	A1-A3	10,0
Assistenten	B1-B4	7,9
Referenten	B3-B5	8,0
Technischer Agent	C	1,0
Übersetzer	L1-L3	4,0
Support-Personal	NA	0,6
<b>VZÄ</b>		<b>34,5</b>

## **X. Verschiedenes**

### **PROTOKOLL 24 Fragen zum Sekretariat**

#### **Beschluss**

#### **Abkommen**

#### **über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

Die Zentralkommission,

in Erwägung des am 16. Dezember 2014 zwischen dem Europarat und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt geschlossenen Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt;

in der Erwägung, dass aufgrund des Inkrafttretens des neuen Personalstatuts des Europarates am 1. Januar 2023, des neuen Statuts des Verwaltungsgerichts des Europarates ebenfalls am 1. Januar 2023 und der vom Verwaltungsgericht des Europarates am 26. Januar 2023 erlassenen neuen Geschäftsordnung die in dem Abkommen vom 16. Dezember 2014 enthaltenen Verweise auf die Bestimmungen dieser Texte veraltet sind und das Abkommen daher zwecks Aktualisierung der betreffenden Verweise geändert werden sollte;

in der Erwägung, dass diese Änderungen des Abkommens lediglich formale Fragen betreffen;

ermächtigt die Generalsekretärin, das in deutscher, englischer, französischer und niederländischer Sprache beigefügte Abkommen zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) mit der Generalsekretärin des Europarates zu unterzeichnen.

#### **Anlage**

## Anlage zu Protokoll 24

### **Accord portant modification de l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)**

Le Conseil de l'Europe et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Considérant l'Accord conclu le 16 décembre 2014 entre le Conseil de l'Europe et la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;

Vu la Résolution CM/Res(2021)6 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe du 22 septembre 2021, telle que modifiée le 11 mai 2022 et le 14 décembre 2022, adoptant le nouveau Statut du personnel du Conseil de l'Europe entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ;

Vu la Résolution CM/Res(2022)65 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe du 16 novembre 2022 adoptant le nouveau Statut du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ;

Vu le nouveau Règlement intérieur adopté par le Tribunal administratif du Conseil de l'Europe le 26 janvier 2023 ;

Considérant qu'en raison de l'entrée en vigueur de ces nouveaux textes, les références contenues dans l'Accord du 16 décembre 2014 aux dispositions du Statut du personnel, du Statut du Tribunal administratif et du Règlement intérieur du Tribunal administratif sont désormais obsolètes et qu'il convient, dès lors, de modifier cet Accord de façon à mettre à jour les références en cause ;

Considérant que de telles modifications à apporter à l'Accord ne portent que sur des questions de forme ;

Sont convenus de ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

Le texte de l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est modifié tel qu'indiqué en annexe.

#### Article 2

Le présent accord entre en vigueur dès sa signature par les deux parties.

**Agreement amending the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)**

The Council of Europe and the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Considering the Agreement concluded on 16 December 2014 between the Council of Europe and the Central Commission for the Navigation of the Rhine, on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;

Having regard to Resolution CM/Res(2021)6 of the Committee of Ministers of the Council of Europe of 22 September 2021, as amended on 11 May 2022 and 14 December 2022, adopting the new Staff Regulations of the Council of Europe which entered into force on 1 January 2023;

Having regard to Resolution CM/Res(2022)65 of the Committee of Ministers of the Council of Europe of 16 November 2022 adopting the new Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe, which entered into force on 1 January 2023;

Having regard to the new Rules of Procedure adopted by the Administrative Tribunal of the Council of Europe on 26 January 2023;

Considering that as a result of the entry into force of these new texts, the references contained in the Agreement of 16 December 2014 to the provisions of the Staff Regulations, the Statute of the Administrative Tribunal and the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal have become obsolete and that it is therefore necessary to amend that Agreement with a view to updating the references in question;

Considering that such amendments to the Agreement relate exclusively to matters of form;

Have agreed as follows:

**Article 1**

The text of the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) is amended as set out in the Annex.

**Article 2**

This agreement shall come into force upon its signature by both Parties.

## **Abkommen zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

Der Europarat und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

in Erwägung des am 16. Dezember 2014 zwischen dem Europarat und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt geschlossenen Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt;

gestützt auf die Entschließung CM/Res(2021)6 des Ministerkomitees des Europarates vom 22. September 2021, in der am 11. Mai 2022 und am 14. Dezember 2022 geänderten Fassung, zur Annahme des neuen Personalstatuts des Europarates, das am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist;

gestützt auf die Entschließung CM/Res(2022)65 des Ministerkomitees des Europarates vom 16. November 2022 zur Annahme der neuen Satzung des Verwaltungsgerichts des Europarates, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist;

gestützt auf die vom Verwaltungsgericht des Europarates am 26. Januar 2023 erlassene neue Geschäftsordnung;

in der Erwägung, dass aufgrund des Inkrafttretens dieser neuen Texte die in dem Abkommen vom 16. Dezember 2014 enthaltenen Verweise auf die Bestimmungen des Personalstatuts, des Statuts des Verwaltungsgerichts und der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts veraltet sind und das Abkommen daher zwecks Aktualisierung der betreffenden Verweise geändert werden sollte;

in der Erwägung, dass diese Änderungen des Abkommens lediglich formale Fragen betreffen;

sind wie folgt übereingekommen:

### **Artikel 1**

Der Text des Abkommens zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wird wie in der Anlage angegeben geändert.

### **Artikel 2**

Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung durch die beiden Parteien in Kraft.

**Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**

De Raad van Europa en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

gezien de op 16 december 2014 tussen de Raad van Europa en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gesloten Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart;

gezien Resolutie CM/Res(2021)6 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa van 22 september 2021, zoals gewijzigd op 11 mei 2022 en 14 december 2022, waarbij het nieuwe Personeelsstatuut van de Raad van Europa is aangenomen, dat op 1 januari 2023 in werking is getreden;

gezien Resolutie CM/Res(2022)65 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa van 16 november 2022, waarbij het nieuwe Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa is aangenomen, dat op 1 januari 2023 in werking is getreden;

gezien het nieuw Intern Reglement dat op 26 januari 2023 door het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa is aangenomen;

overwegende dat door de inwerkingtreding van deze nieuwe teksten de verwijzingen in de Overeenkomst van 16 december 2014 naar de bepalingen van het Personeelsstatuut, het Statuut van het Administratief Tribunaal en het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal niet meer actueel zijn en dat deze Overeenkomst dus moet worden gewijzigd om de betrokken verwijzingen te actualiseren;

overwegende dat de in de Overeenkomst aan te brengen wijzigingen slechts formeel van aard zijn;

zijn hetgeen hierna volgt overeengekomen:

**Artikel 1**

De tekst van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage.

**Artikel 2**

Deze Overeenkomst treedt in werking na de ondertekening door beide partijen.

Fait en français, en anglais, en allemand et en néerlandais, les quatre textes faisant également foi, en deux exemplaires originaux.

Done in French, English, German and Dutch, the four texts being equally authentic, in two original copies.

Geschehen in zwei Urschriften, jede in Französisch, Englisch, Deutsch und Niederländisch, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Gedaan in het Frans, Engels, Duits en Nederlands, de vier teksten gelijkelijk authentiek, in twee oorspronkelijke exemplaren.

Pour le Conseil de l'Europe,

For the Council of Europe,

Für den Europarat,

Voor de Raad van Europa,

Strasbourg, le XX XXX 2023

Strasbourg, XX XXX 2023

Straßburg, XX XXX 2023

Straatsburg, XX XXX 2023

Pour la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

For the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

Voor de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

Strasbourg, le XX XXX 2023

Strasbourg, XX XXX 2023

Straßburg, XX XXX 2023

Straatsburg, XX XXX 2023

Marija Pejčinović Burić

Secrétaire Générale

Secretary General

Generalsekretärin

Secretaris-generaal

Lucia Luijten

Secrétaire Générale

Secretary General

Generalsekretärin

Secretaris-generaal

*Annexe à l'Accord modifiant l'Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)*

**Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)**

Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Considérant que la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est une organisation internationale bénéficiant d'une immunité de juridiction, ainsi qu'il ressort de l'article 12 de l'accord conclu le 10 mai 1978 entre la CCNR et le Gouvernement de la République française, relatif au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ses privilèges et immunités sur le territoire français ;

Considérant que, dès lors, les litiges relatifs au travail entre cette Organisation et ses agents ne peuvent être portés devant une juridiction nationale ;

Considérant cependant que les agents de la CCNR doivent, comme ceux appartenant à d'autres organisations internationales, bénéficier d'un droit de recours de caractère juridictionnel pour les litiges relatifs à leur emploi ;

Vu la demande de reconnaissance de la compétence du Tribunal Administratif pour les litiges entre les agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ladite Commission, présentée par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin par lettre du 23 octobre 2013 adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, et la réponse favorable de ce dernier en date du 12 mars 2014 ;

Considérant l'utilité de conclure l'accord prévu à l'article ~~15, paragraphe 2, du Statut du Tribunal Administratif, tel que modifié par la Résolution CM/Res(2014)4 adoptée par le Comité des Ministres le 11 juin 2014~~ **2.3 du Statut du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe ;**

Vu la décision du 26 novembre 2014 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe autorisant le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe à signer le présent accord ;

Vu la Résolution 2014-II-25 du 4 décembre 2014 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin autorisant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à signer le présent accord ;

Vu ~~les articles 59 à 61 du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe relatifs aux voies de recours ouvertes aux agents du Conseil de l'Europe, son Annexe XI portant Statut du Tribunal Administratif~~ **l'article 14 du Statut du personnel du Conseil de l'Europe, le Statut du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe** ainsi que le Règlement intérieur du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe établi par celui-ci ;

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe ayant donné un avis favorable à la conclusion du présent accord ;

Dûment mandatés par leurs organisations respectives,

Sont convenus de ce qui suit :



## Article 1

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe (ci-après le Tribunal Administratif) est compétent pour statuer sur les recours engagés, dans les conditions précisées à l'article ~~60~~ **14** du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe **et à l'article 7 du Statut du Tribunal Administratif**, contre les ~~actes d'ordre administratif décisions administratives~~ prises par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, telles que définies ~~à l'article 59, paragraphe 2, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe à l'article 14, paragraphes 3 et 4, du Statut du personnel du Conseil de l'Europe~~ ou aux articles pertinents des textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Les personnes habilitées à introduire un recours devant le Tribunal Administratif sont celles visées par les textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. En cas de contestation sur le point de savoir s'il est compétent, il revient au Tribunal Administratif d'en décider, conformément à l'article ~~4.2.6~~ de son Statut.

## Article 2

Dans l'exercice de cette compétence, les références faites au Conseil de l'Europe et à son Secrétaire Général qui sont contenues ~~aux articles 59, paragraphe 9, et 60 à l'article 14~~ du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, dans le Statut du Tribunal Administratif et dans le Règlement intérieur de celui-ci, sont à considérer comme visant la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et son Secrétaire Général.

## Article 3

1. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin demeure libre d'organiser la phase du contentieux antérieure à la saisine du Tribunal Administratif, prévue à l'instar de l'article ~~59~~ **14** du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, ou de ne pas prévoir une telle phase. Dans ce dernier cas, l'article ~~60, paragraphe 3, 7.2~~ du Statut du ~~Personnel du Conseil de l'Europe Tribunal Administratif~~ s'applique en tenant compte de cette faculté. Le point de départ du délai prévu audit ~~paragraphe 3 article 7.2~~ est fixé en conséquence de ce qui précède.
2. En outre, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ayant prévu une procédure de conciliation facultative entre les phases de la réclamation administrative et du recours devant le Tribunal Administratif, le conciliateur est nommé par le président du Tribunal Administratif, après examen de toutes les candidatures déposées auprès du Greffe du Tribunal Administratif, qui est en charge de toutes les procédures administratives y afférentes.
3. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et le conciliateur ayant la faculté de décider de surseoir à l'exécution de l'acte contesté, ~~le paragraphe 4 de l'article 60 du Statut du Personnel l'article 12.4 du Statut du Tribunal Administratif~~ s'applique en permettant le maintien du sursis à exécution pendant la procédure devant le Tribunal Administratif, sauf si le président du Tribunal Administratif, dûment saisi à cet effet, en décide autrement. Il est entendu que, après le dépôt de son recours, un agent peut introduire une demande de sursis à exécution, même s'il ne l'a pas fait devant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ou le conciliateur ou si sa requête a été rejetée.

## Article 4

1. ~~Conformément à l'article 18.5 du Statut du Tribunal Administratif,~~ La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte le paiement de toute indemnité accordée à la partie requérante par le Tribunal Administratif y compris les frais dont le remboursement est prescrit à l'article ~~18 11,~~ paragraphes ~~2 et 3~~ **3 et 4**, du Statut du Tribunal Administratif.
2. ~~Conformément à l'article 4.6 du Statut du Tribunal Administratif,~~ La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte également les frais occasionnés par les recours portés devant le Tribunal Administratif, à savoir :
  - a) les frais réels de voyage et de séjour des juges du Tribunal Administratif et les indemnités qui leurs sont allouées ;
  - b) les frais réels d'interprétation ;

- c) les frais réels pour le travail accompli par le greffe du Tribunal Administratif *prorata temporis*, y compris le travail effectué dans le cadre de la procédure de nomination du conciliateur ; et, s'il y a lieu, les frais de mission du Greffier du Tribunal Administratif et des autres membres du greffe ;
- d) les frais réels de traduction des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances dans la deuxième langue officielle du Conseil de l'Europe ainsi que, si nécessaire pour les besoins de l'examen des recours, des documents de la procédure dans une ou deux langues officielles du Conseil de l'Europe, toutes ces traductions étant établies par les soins du greffe du Tribunal Administratif ;
- e) les frais de traduction des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances dans des langues officielles de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, autres que les langues officielles du Conseil de l'Europe, ces traductions étant établies par les soins de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- f) les frais réels de publication sur papier et/ou en version électronique des **sentences jugements**, des décisions et des ordonnances du Tribunal Administratif ainsi que de toute autre publication établie par le greffe du Tribunal Administratif afin de faire connaître l'activité développée pour la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- g) s'il en a ainsi été décidé par le Tribunal Administratif, les frais réels justifiés de transport et de séjour exposés par les témoins qui ont été entendus ainsi que les honoraires et les frais justifiés de transport et de séjour exposés par les experts qui ont été mandatés par le Tribunal Administratif ;
- h) les autres frais non prévus par cet accord qu'une décision du Tribunal Administratif mettrait à la charge de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans l'exercice de son activité judiciaire.

Ces frais sont calculés selon les règles en vigueur au Conseil de l'Europe et les taux fixés par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, sauf ceux de la lettre h) qui sont fixés par le Tribunal Administratif.

#### Article 5

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin s'engage à donner exécution aux **sentences jugements** du Tribunal Administratif **conformément à l'article 14.7 du Statut du Tribunal Administratif** et à en informer celui-ci selon les dispositions de ~~l'article 60, paragraphe 6, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe~~ **l'article 16 du Statut du Tribunal Administratif**. Ladite Commission s'engage également ~~à mettre en application l'article 26, paragraphe 2, dernière phrase, du Règlement intérieur du Tribunal Administratif, s'agissant du refus d'un témoin de comparaître ou de déposer~~ **à imposer aux membres de son personnel l'obligation de comparaître en tant que témoin devant le Tribunal et de fournir les renseignements demandés si celui-ci décide de les entendre, en application de l'article 16, paragraphe 4, du Règlement intérieur du Tribunal Administratif.**

#### Article 6

Les parties signataires du présent accord s'engagent à résoudre à l'amiable tout différend susceptible d'intervenir entre elles, relatif à la mise en œuvre du présent accord.

#### Article 7

Le présent accord entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties.

*Annex to the Agreement amending the Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)*

**Agreement on extending the jurisdiction of the Administrative Tribunal of the Council of Europe to officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)**

The Secretary General of the Council of Europe and the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine,

Considering that the Central Commission for the Navigation of the Rhine is an international organisation enjoying immunity from jurisdiction under Article 12 of the Agreement concluded on 10 May 1978 between the CCNR and the Government of the French Republic concerning the headquarters of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and its privileges and immunities in French territory;

Considering that consequently, work-related disputes between this Organisation and its officials cannot be brought before a national court;

Considering, however, that CCNR officials must, like those belonging to other international organisations, enjoy a right of appeal of a judicial nature in disputes relating to their employment;

Having regard to the request for recognition of the Administrative Tribunal's jurisdiction over disputes between officials of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Commission, submitted by the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine in a letter dated 23 October 2013 to the Secretary General of the Council of Europe, and to the latter's positive reply dated 12 March 2014;

Considering the expediency of concluding the agreement provided for in Article ~~15, paragraph 2 of the Statute of the Administrative Tribunal as amended by Resolution CM/Res(2014)4 adopted by the Committee of Ministers on 11 June 2014~~ **2.3 of the Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe;**

Having regard to the decision of 26 November 2014 of the Committee of Ministers of the Council of Europe authorising the Secretary General of the Council of Europe to sign this agreement;

Having regard to Resolution 2014-II-25 of 4 December 2014 of the Central Commission for the Navigation of the Rhine authorising the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine to sign this agreement;

Having regard to ~~Articles 59 to 61 of the Council of Europe Staff Regulations on remedies available to Council of Europe officials, to Appendix XI thereto containing the Statute of the Administrative Tribunal~~ **Article 14 of the Council of Europe Staff Regulations, to the Statute of the Administrative Tribunal of the Council of Europe**, and to the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal of the Council of Europe drawn up by the latter;

The Administrative Tribunal of the Council of Europe having given an opinion in favour of concluding this agreement;

Duly empowered by their respective organisations,

Have agreed as follows:

## Article 1

The Administrative Tribunal of the Council of Europe (hereinafter "the Administrative Tribunal") shall have jurisdiction to determine appeals brought, under the conditions defined in Article ~~60-14~~ of the Council of Europe Staff Regulations **and Article 7 of the Statute of the Administrative Tribunal**, against administrative ~~acts decisions~~ by the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine, according to their definition in Article ~~59, paragraph 2 14, paragraphs 3 and 4~~ of the Council of Europe Staff Regulations or in the relevant provisions of the statutory and regulatory texts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine. The persons entitled to bring an appeal before the Administrative Tribunal shall be those coming under the statutory and regulatory texts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine. In the event of a dispute as to whether it has jurisdiction, it shall rest with the Administrative Tribunal to settle the matter in accordance with Article ~~4-2.6~~ of its Statute.

## Article 2

In exercising this jurisdiction, the references made to the Council of Europe and its Secretary General in Articles ~~59, paragraph 9 and 60 14~~ of the Council of Europe Staff Regulations, in the Statute of the Administrative Tribunal and in its Rules of Procedure shall be understood as referring to the Central Commission for the Navigation of the Rhine and its Secretary General.

## Article 3

1. The Central Commission for the Navigation of the Rhine remains free to arrange the phase of litigation preceding referral to the Administrative Tribunal, provision for this phase being made as in Article ~~59 14~~ of the Council of Europe Staff Regulations, or not to make such provision. In the latter case, Article ~~60, paragraph 3 7.2~~ of the ~~Council of Europe Staff Regulations Statute of the Administrative Tribunal~~ shall apply with due regard to this possibility. The starting point of the time limit prescribed in the aforesaid ~~paragraph 3 Article 7.2~~ is set in consequence of the foregoing.
2. In addition, whereas the Central Commission for the Navigation of the Rhine has provided for an optional conciliation procedure between the phases of administrative complaint and appeal to the Administrative Tribunal, the conciliator is appointed by the President of the Administrative Tribunal after consideration of all candidatures lodged with the Registry of the Administrative Tribunal, which is in charge of all administrative procedures concerning them.
3. The Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the conciliator being empowered to decide to stay the execution of the disputed act, ~~paragraph 4 of Article 60 of the Staff Regulations Article 12.4 of the Statute of the Administrative Tribunal~~ applies so as to allow the stay of execution to be maintained during the proceedings before the Administrative Tribunal, unless the President of the Administrative Tribunal, duly petitioned to that effect, decides otherwise. It is understood that after lodging an appeal, an official may bring a request for stay of execution, even if he/she has not done so before the Secretary General of the Central Commission for the Navigation of the Rhine or the conciliator or if his/her application has been rejected.

## Article 4

1. **1. In accordance with Article 18.5 of the Statute of the Administrative Tribunal,** ~~T~~the Central Commission for the Navigation of the Rhine shall defray any compensation awarded to the appellant by the Administrative Tribunal including the costs whose reimbursement is prescribed in Article ~~18 11~~, paragraphs ~~2 and 3 3 and 4~~ of the Statute of the Administrative Tribunal.
2. **In accordance with Article 4.6 of the Statute of the Administrative Tribunal,** ~~T~~the Central Commission for the Navigation of the Rhine shall also defray the costs arising from appeals brought before the Administrative Tribunal, viz.:
  - a) the actual travel and subsistence expenses of the judges of the Administrative Tribunal and the indemnities allocated to them;

- b) the actual cost of interpretation;
- c) the actual expenses for the work performed by the Registry of the Administrative Tribunal pro rata temporis, including work in connection with the procedure for appointing the conciliator and, if appropriate, the official journey expenses of the Registrar of the Administrative Tribunal and the other members of the Registry;
- d) the actual cost of translating judgments, decisions and orders into the second official language of the Council of Europe and, if necessary for the examination of appeals, translating the procedural documents into one or both official languages of the Council of Europe, all these translations being made by the efforts of the Registry of the Administrative Tribunal;
- e) the cost of translating judgments, decisions and orders into official languages of the Central Commission for the Navigation of the Rhine other than the Council of Europe official languages, these translations being made by the efforts of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;
- f) the actual cost of paper and/or electronic publication of the Administrative Tribunal's judgments, decisions and orders together with any other publication by the Registry of the Administrative Tribunal intended to make known the activity pursued on behalf of the Central Commission for the Navigation of the Rhine;
- g) if the Administrative Tribunal so decides, the actual and properly vouched travel and subsistence expenses incurred by the witnesses heard, together with the fees and the properly vouched travel and subsistence expenses of the experts commissioned by the Administrative Tribunal;
- h) such other costs, not contemplated by this agreement, as a decision of the Administrative Tribunal may charge to the Central Commission for the Navigation of the Rhine in the pursuit of its judicial activity.

These costs shall be calculated according to the rules in force at the Council of Europe and the rates established by the Committee of Ministers of the Council of Europe, excepting those under h) above, which shall be fixed by the Administrative Tribunal.

#### **Article 5**

The Central Commission for the Navigation of the Rhine undertakes to execute the judgments of the Administrative Tribunal **in accordance with Article 14.7 of the Statute of the Administrative Tribunal** and to inform it of the execution in accordance with the provisions of ~~Article 60, paragraph 6 of the Council of Europe Staff Regulations~~ **Article 16 of the Statute of the Administrative Tribunal**. The Commission also undertakes to ~~apply Rule 26, paragraph 2, last sentence, of the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal, concerning a witness's refusal to appear or to give evidence~~ **impose on its officials the obligation to appear as witnesses before the Tribunal and to provide information requested should the Tribunal decide to hear them, in accordance with Rule 16, paragraph 4 of the Rules of Procedure of the Administrative Tribunal.**

#### **Article 6**

The signatories to this agreement undertake to reach a friendly settlement of any dispute that may arise between them regarding the implementation of this agreement.

#### **Article 7**

This agreement shall come into force upon its signature by both Parties.

*Anlage zum Abkommen zur Änderung des Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)*

**Abkommen über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**

Der Generalsekretär des Europarates und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt,

in der Erwägung, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eine internationale Organisation ist, die, wie aus Artikel 12 des Abkommens zwischen der ZKR und der Regierung der Französischen Republik über den Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 10. Mai 1978 hervorgeht, von der Gerichtsbarkeit befreit ist;

in der Erwägung, dass Arbeitsstreitigkeiten zwischen dieser Organisation und deren Bediensteten nicht vor ein nationales Gericht gebracht werden können;

in der Erwägung, dass den Bediensteten der ZKR wie den Bediensteten anderer internationaler Organisationen für Arbeitsstreitigkeiten gleichwohl ein gerichtlicher Rechtsbehelf zur Verfügung stehen muss;

gestützt auf den Antrag auf Anerkennung der Gerichtsbarkeit des Verwaltungsgerichts für Streitigkeiten zwischen den Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Zentralkommission, den der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mit Schreiben vom 23. Oktober 2013 beim Generalsekretär des Europarates gestellt hat, und die positive Antwort des Generalsekretärs des Europarates vom 12. März 2014;

in der Erwägung, dass es zweckmäßig erscheint, ein Abkommen gemäß **Artikel 2.3 des Statuts des Verwaltungsgerichts des Europarates Artikel 15 Absatz 2 des Statuts des Verwaltungsgerichts in der mit der Entschließung CM/Res(2014)4 des Ministerkomitees vom 11. Juni 2014 geänderten Fassung** zu schließen;

gestützt auf die Entscheidung des Ministerkomitees des Europarates vom 26. November 2014 betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs des Europarates zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf Beschluss 2014-II-25 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 4. Dezember 2014 betreffend die Ermächtigung des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zur Unterzeichnung dieses Abkommens;

gestützt auf **Artikel 14 des Personalstatuts des Europarates, das Statut des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die Artikel 59 bis 61 des Personalstatuts des Europarates betreffend die Rechtsbehelfe der Bediensteten des Europarates, dessen Anhang XI über das Statut des Verwaltungsgerichts des Europarates** sowie die vom Verwaltungsgericht erlassene Geschäftsordnung des Gerichts;

unter Hinweis darauf, dass das Verwaltungsgericht des Europarates eine befürwortende Stellungnahme zum Abschluss dieses Abkommens abgegeben hat;

von ihrer jeweiligen Organisation gehörig beauftragt,

sind wie folgt übereingekommen:

## Artikel 1

Das Verwaltungsgericht des Europarates (im Folgenden „Verwaltungsgericht“) ist für die Entscheidung über Klagen zuständig, die nach Maßgabe des Artikels ~~60~~ **14** des Personalstatuts des Europarates **sowie des Artikels 7 des Statuts des Verwaltungsgerichts** gegen ~~die~~ **Verwaltungsakte** des Generalsekretärs der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt im Sinne des ~~Artikels 59 Absatz 2 Artikels 14 Absätze 3 und 4~~ des Personalstatuts des Europarates oder der einschlägigen Artikel der Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erhoben werden. Klageberechtigt vor dem Verwaltungsgericht sind die in den Statuten und Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vorgesehenen Personen. Bei Streitigkeiten über die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts entscheidet das Gericht gemäß Artikel **4 2.6** seines Statuts.

## Artikel 2

Bei der Wahrnehmung dieser Zuständigkeit sind die in ~~Artikel 59 Absatz 9 und Artikel 60 Artikel 14~~ des Personalstatuts des Europarates, im Statut des Verwaltungsgerichts und in dessen Geschäftsordnung enthaltenen Bezugnahmen auf den Europarat und dessen Generalsekretär als Bezugnahmen auf die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und dessen Generalsekretär zu verstehen.

## Artikel 3

1. Der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bleibt es unbenommen, das Verfahrensstadium vor der analog zu Artikel ~~59~~ **14** des Personalstatuts des Europarates vorgesehenen Anrufung des Verwaltungsgerichts frei zu gestalten oder auf ein solches Stadium zu verzichten. Im letzteren Fall findet Artikel ~~60 Absatz 3~~ **7.2** des ~~Personals~~ **Statuts des Europarates des Verwaltungsgerichts** unter Berücksichtigung dieser Möglichkeit Anwendung. Der Beginn der in ~~jenem Absatz Artikel 7.2~~ genannten Frist ist dem Vorstehenden entsprechend festzulegen.
2. Da die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zwischen der Verwaltungsbeschwerde und der Klage vor dem Verwaltungsgericht ein fakultatives Schlichtungsverfahren vorgesehen hat, wird der Schlichter zudem nach Prüfung aller beim Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts eingereichten Bewerbungen vom Präsidenten des Verwaltungsgerichts ernannt. Der Gerichtskanzler ist für alle damit verbundenen Verwaltungsarbeiten zuständig.
3. Da der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Schlichter beschließen können, die angefochtene Entscheidung auszusetzen, ist ggf. ~~Artikel 60 Absatz 4 des Personalstatuts Artikel 12.4 des Statuts des Verwaltungsgerichts~~ anzuwenden, der es erlaubt, die Aussetzung der Entscheidung während des Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht aufrecht zu erhalten, sofern der in dieser Sache ordnungsgemäß angerufene Präsident des Verwaltungsgerichts nichts anderes beschließt. Es besteht Einvernehmen darüber, dass ein Bediensteter nach Einreichung seiner Klage einen Antrag auf Aussetzung der Entscheidung stellen kann. Dies gilt auch, wenn er dies beim Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt oder beim Schlichter unterlassen hat, oder wenn sein Antrag abgelehnt wurde.

## Artikel 4

1. ~~Gemäß Artikel 18.5 des Statuts des Verwaltungsgerichts trägt die Die~~ Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ~~trägt~~ die Kosten der dem Kläger vom Verwaltungsgericht ggf. zugesprochenen Entschädigung, einschließlich der gemäß Artikel ~~11 18~~ Absätze ~~2 3~~ und ~~4 3~~ des Statuts des Verwaltungsgerichts zu erstattenden Kosten.
2. ~~Gemäß Artikel 4.6 des Statuts des Verwaltungsgerichts trägt Dd~~ die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ~~trägt~~ ferner die durch die Klageerhebung beim Verwaltungsgericht verursachten Kosten, d. h.
  - a) die tatsächlichen Reise- und Aufenthaltskosten der Richter des Verwaltungsgerichts und die Entschädigungen der Richter;
  - b) die tatsächlichen Dolmetschkosten;

- c) die tatsächlichen Kosten für die vom Gerichtskanzler des Verwaltungsgerichts geleistete Arbeit (*prorata temporis*), einschließlich der Arbeit im Rahmen des Verfahrens zur Ernennung des Schlichters; und ggf. die Reisekosten des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts und der anderen Mitglieder der Gerichtskanzlei;
- d) die tatsächlichen Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verordnungen in die zweite Amtssprache des Europarates und, soweit erforderlich, zur Prüfung von Klagen und Verfahrensdokumenten in einer oder zwei Amtssprachen des Europarates, wobei diese Übersetzungen von der Gerichtskanzlei des Verwaltungsgerichts gefertigt werden;
- e) die Kosten für die Übersetzung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen in die Amtssprachen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die nicht gleichzeitig Amtssprachen des Europarates sind, wobei diese Übersetzungen von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gefertigt werden;
- f) die tatsächlichen Kosten für die Veröffentlichung der Urteile, Entscheidungen und Verfügungen des Verwaltungsgerichts in Papier- und/oder elektronischer Form sowie alle sonstigen Veröffentlichungen des Gerichtskanzlers des Verwaltungsgerichts zur Bekanntmachung der für die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durchgeführten Tätigkeiten;
- g) falls das Verwaltungsgericht so entscheidet, die den gehörten Zeugen tatsächlich entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten sowie die Honorare der vom Verwaltungsgericht beauftragten Sachverständigen und die diesen entstandenen und nachgewiesenen Reise- und Aufenthaltskosten;
- h) alle sonstigen, in diesem Abkommen nicht vorgesehenen Kosten, soweit sie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durch Entscheidung des Verwaltungsgerichts in Wahrnehmung der Rechtsprechungstätigkeit auferlegt werden.  
Diese Kosten werden nach den im Europarat geltenden Vorschriften und den vom Ministerkomitee des Europarates festgelegten Sätzen berechnet, ausgenommen diejenigen nach Buchstabe h, die vom Verwaltungsgericht festgesetzt werden.

#### Artikel 5

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt verpflichtet sich, die Urteile des Verwaltungsgerichts **gemäß Artikel 14.7 des Statuts des Verwaltungsgerichts** durchzuführen und das Gericht nach den Bestimmungen des Artikels ~~16 60 Absatz 6~~ des Personalstatuts des Europarates davon in Kenntnis zu setzen. Die Zentralkommission verpflichtet sich, **ihren Bediensteten die Pflicht aufzuerlegen, als Zeugen vor dem Gericht zu erscheinen und die verlangten Auskünfte zu erteilen, wenn das Gericht gemäß Artikel 16 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts deren Vernehmung beschließt.** ~~ferner zur Anwendung des Artikels 26 Absatz 2 letzter Satz der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichts betreffend das Nichterscheinen von Zeugen und die Verweigerung der Zeugenaussage.~~

#### Artikel 6

Die unterzeichnenden Parteien dieses Abkommens verpflichten sich, Streitigkeiten untereinander über die Umsetzung dieses Abkommens auf gütlichem Wege beizulegen.

#### Artikel 7

Dieses Abkommen tritt mit Unterzeichnung durch die beiden Parteien in Kraft.



*Bijlage bij de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)*

### **Overeenkomst inzake de uitbreiding van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa tot de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)**

De secretaris-generaal van de Raad van Europa en de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

overwegende dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart een internationale organisatie is die gerechtelijke immunititeit geniet krachtens artikel 12 van de overeenkomst die op 10 mei 1978 tussen haar en de Regering van de Franse Republiek is gesloten met betrekking tot de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar voorrechten en immunititeiten op het Franse grondgebied;

overwegende dat, gelet op het voorafgaande, de arbeidsgeschillen tussen deze Organisatie en haar medewerkers niet aanhangig gemaakt kunnen worden bij een nationale jurisdictie;

overwegende dat de medewerkers van de CCR echter, in navolging van de medewerkers van andere internationale organisaties, moeten beschikken over een recht van beroep van gerechtelijke aard voor geschillen die hun dienstverband betreffen;

gezien het verzoek tot erkenning van de bevoegdheid van het Administratief Tribunaal voor geschillen tussen de medewerkers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en deze Commissie, dat door de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart schriftelijk op 23 oktober 2013 is ingediend bij de secretaris-generaal van de Raad van Europa en gelet op het positieve antwoord van deze laatste van 12 maart 2014;

overwegende dat het zinvol is de overeenkomst te sluiten die is voorzien in artikel ~~15, tweede lid, van het Statuut van het Administratief Tribunaal, laatstelijk gewijzigd bij Resolutie CM/Res(2014)4, die op 11 juni 2014 2.3 van het Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa door het Comité van Ministers is aangenomen;~~

gezien besluit van 26 november 2014 van het Comité van Ministers van de Raad van Europa waarbij de secretaris-generaal van de Raad van Europa toestemming wordt verleend om tot de ondertekening van de onderhavige Overeenkomst over te gaan;

gezien besluit 2014-II-25 van 4 december 2014 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart waarbij de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart toestemming wordt verleend om de onderhavige Overeenkomst te ondertekenen;

gezien ~~de artikelen 59 tot en met 61 van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa inzake de beroepsmiddelen die openstaan voor de medewerkers van de Raad van Europa, gezien Bijlage XI houdende artikel 14 van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa, gezien het Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa bij het bedoelde Personeelsstatuut~~ en gezien het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa dat door deze laatste is vastgesteld;

gezien het positieve advies van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa met betrekking tot de totstandkoming van de onderhavige Overeenkomst;

daartoe naar behoren gemachtigd door hun respectieve Organisaties,

zijn hetgeen hierna volgt overeengekomen:

## Artikel 1

Het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa (hierna het "Administratief Tribunaal") is bevoegd uitspraak te doen over een beroep dat aanhangig gemaakt is overeenkomstig de vereisten van artikel ~~60~~ **14** van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa **en van artikel 7 van het Statuut van het Administratief Tribunaal** tegen administratieve **handelingenbeslissingen** van de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, zoals bepaald in artikel ~~59, tweede lid, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa~~ **14, derde en vierde lid, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa** of in de dienovereenkomstige artikelen van de statutaire en reglementaire teksten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Welke personen het recht hebben bij het Administratief Tribunaal een beroep aanhangig te maken, is bepaald in de statutaire en reglementaire teksten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Het Administratief Tribunaal neemt overeenkomstig artikel **4 2.6** van zijn Statuut een beslissing indien zijn bevoegdheid wordt aangevochten.

## Artikel 2

Bij de uitoefening van deze bevoegdheid moeten de verwijzingen naar de Raad van Europa en zijn secretaris-generaal in ~~de artikelen 59, negende lid, en 60 artikel 14~~ van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa alsmede in het Statuut en in het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal worden opgevat als verwijzingen naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en haar secretaris-generaal.

## Artikel 3

1. In navolging van artikel ~~59~~ **14** van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa staat het de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vrij de fase van het geschil voorafgaand aan de aanhangigmaking bij het Administratief Tribunaal naar eigen goeddunken te organiseren, of van een dergelijke fase af te zien. In het laatste geval vindt artikel ~~60, derde lid, 7.2~~ van het ~~Personeelsstatuut~~ **Statuut van het Administratief Tribunaal van de Raad van Europa** toepassing, waarbij rekening wordt gehouden met deze mogelijkheid. Het begin van de termijn zoals bedoeld in het eerder genoemde ~~derde lid artikel 7.2~~ wordt met inachtneming van het voorafgaande vastgesteld.
2. Aangezien de Centrale Commissie voor de Rijnvaart na de fase van het administratieve bezwaar en voor de fase van de aanhangigmaking van het beroep bij het Administratief Tribunaal een facultatieve bemiddelingsprocedure heeft voorzien, wordt bovendien door de president van het Administratief Tribunaal, na alle kandidaturen die bij de Griffie van het Administratief Tribunaal zijn ingediend, onderzocht te hebben, een bemiddelaar benoemd die belast wordt met alle overeenkomstige administratieve procedures.
3. Aangezien de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de bemiddelaar de tenuitvoerlegging van de omstreden **handeling beslissing** kunnen opschorten, vindt ~~het vierde lid van artikel 60 van het Personeelsstatuut~~ **artikel 12.4 van het Statuut van het Administratief Tribunaal** toepassing, met dien verstande dat de tenuitvoerlegging van de omstreden handeling gedurende de procedure voor het Administratief Tribunaal wordt opgeschort, tenzij de president van het Administratief Tribunaal op grond van een hiertoe ingediend verzoek, anders beslist. Een medewerker kan ook na het aanhangig maken van het beroep een verzoek tot opschorting van de tenuitvoerlegging van de omstreden handeling indienen, zelfs wanneer hij dit verzoek niet eerder aan de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart of aan de bemiddelaar deed of wanneer zijn verzoek werd afgewezen.

## Artikel 4

1. **Overeenkomstig artikel 18.5 van het Statuut van het Administratief Tribunaal, gaat D**de schadevergoeding die door het Administratief Tribunaal aan verzoekster wordt toegekend, inclusief de kosten die vergoed moeten worden krachtens artikel ~~14 18, tweede en derde~~ **en vierde** lid, van het Statuut van het Administratief Tribunaal, ~~gaan~~ ten laste van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

2. **Overeenkomstig artikel 4.6 van het Statuut van het Administratief Tribunaal, dient Dde** Centrale Commissie voor de Rijnvaart ~~dient~~ tevens op te komen voor de volgende kosten van het voor het Administratief Tribunaal aanhangig gemaakte beroep:
- a) de daadwerkelijk gemaakte reis- en verblijfskosten van de rechters van het Administratief Tribunaal en de hun toegekende vergoedingen;
  - b) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor tolken;
  - c) de daadwerkelijk gemaakte kosten pro rata temporis in verband met de werkzaamheden van de Griffie van het Administratief Tribunaal, met inbegrip van de verrichte werkzaamheden voor de benoeming van de bemiddelaar en, in voorkomend geval, de reiskosten van de griffier van het Administratief Tribunaal en van de andere leden van de Griffie;
  - d) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de vertaling van de **gerechtelijke** uitspraken, beslissingen en beschikkingen in de tweede officiële taal van de Raad van Europa en, voor zover nodig, om kennis te kunnen nemen van een aanhangig gemaakt beroep of van de procedurestukken in één of twee officiële talen van de Raad van Europa, waarbij deze vertalingen door de Griffie van het Administratief Tribunaal worden verzorgd;
  - e) de kosten voor de vertaling van de uitspraken, beslissingen en beschikkingen in de officiële talen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart die geen officiële talen van de Raad van Europa zijn, waarbij deze vertalingen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden verzorgd;
  - f) de daadwerkelijk gemaakte kosten voor de publicatie op papier en/of in elektronische vorm van de uitspraken, beslissingen en beschikkingen van het Administratief Tribunaal en voor elke andere publicatie die door de Griffie van het Administratief Tribunaal wordt verzorgd, teneinde de ten behoeve van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart verrichte activiteiten openbaar te maken;
  - g) de daadwerkelijk gemaakte en gemotiveerde reis- en verblijfskosten van de gehoorde getuigen, alsmede de honoraria en gemaakte en gemotiveerde reis- en verblijfskosten van de deskundigen die door het Administratief Tribunaal werden aangetrokken, voor zover dit door het Administratief Tribunaal zo werd besloten;
  - h) de overige kosten die niet in deze Overeenkomst zijn voorzien en die krachtens een beslissing van het Administratief Tribunaal in het kader van de uitoefening van zijn gerechtelijke activiteit ten laste van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart moeten gaan.

Deze kosten worden berekend overeenkomstig de geldende regels van de Raad van Europa en de tarieven die door het Comité van Ministers van de Raad van Europa zijn vastgesteld, met uitzondering van de kosten als bedoeld in onderdeel h, die door het Administratief Tribunaal worden vastgesteld.

#### **Artikel 5**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is gehouden de uitspraken van het Administratief Tribunaal ten uitvoer te brengen **overeenkomstig artikel 14.7 van het Statuut van het Administratief Tribunaal**, en het Administratief Tribunaal overeenkomstig de bepalingen van artikel ~~60, zesde lid 6, van het Personeelsstatuut van de Raad van Europa 16 van het Statuut van het Administratief Tribunaal~~ hierover te informeren. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ~~verplichtverbindt~~ zich ~~er tevens toe artikel 26, tweede lid, laatste volzin, van het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal toe te passen met betrekking tot de weigering van een getuige om te verschijnen of een verklaring af te leggen.~~ ertoe haar personeelsleden te verplichten als getuige voor het Administratief Tribunaal te verschijnen en de gevraagde inlichtingen te verstrekken indien het Administratief Tribunaal besluit hen te horen **overeenkomstig artikel 16, vierde lid, van het Intern Reglement van het Administratief Tribunaal.**

#### **Artikel 6**

De partijen bij deze Overeenkomst verplichten zich tot de minnelijke schikking van elk geschil dat tussen de partijen kan ontstaan met betrekking tot de uitvoering van deze Overeenkomst.

#### **Artikel 7**

Deze Overeenkomst treedt in werking na de ondertekening door beide partijen.

**PROTOKOLL 25**  
**Zusammensetzung des Sekretariats**

**I.**  
**Verlängerung des Mandats der Generalsekretärin**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

in Erwartung der gewünschten Überarbeitung der Personalordnung des Sekretariats und insbesondere von dessen Artikel 32,

unter Bezugnahme auf Artikel 1 der Geschäftsordnung,

ausnahmsweise,

unter Berücksichtigung der Interessen der Organisation,

stimmt zu, den Dienstvertrag von Frau Lucia LUIJTEN als Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bis zum 31. Oktober 2025 zu verlängern, insbesondere damit sie ein volles Mandat von vier Jahren ausüben kann, wie in Artikel 10 der Personalordnung des Sekretariats vorgesehen.

**II.**  
**Verlängerung des Mandats des Chefindgenieurs**

**Beschluss**

Die Zentralkommission

beschließt, mit Wirkung vom 1. Juli 2024, den Dienstvertrag von Herrn Raphaël WISSELMANN für das Amt des Chefindgenieurs der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt um vier Jahre zu verlängern.

**III.**

**Außerordentliche Verlängerung des Beschäftigungsverhältnisses mit einem Bediensteten**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

in Erwartung der gewünschten Überarbeitung der Personalordnung des Sekretariats und insbesondere von dessen Artikel 32,

unter Bezugnahme auf Artikel 1 der Geschäftsordnung,

auf begründeten Vorschlag ihrer Generalsekretärin unter Berücksichtigung der Interessen der Organisation und im Einvernehmen mit dem betreffenden Bediensteten,

ausnahmsweise,

stimmt zu, den Dienstvertrag das Beschäftigungsverhältnis mit Herrn Harm DIEPENBROEK als Bediensteter der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt um zwei Jahre ab dem 1. März 2024 zu verlängern,

weist darauf hin, dass die Arbeitszeit von Herrn DIEPENBROEK während dieser Verlängerung nicht mehr als 50 % einer Vollzeitstelle betragen darf, und

stellt fest, dass die Personalordnung des Sekretariats für den Bediensteten für die Dauer der Verlängerung zu denselben Bedingungen gilt wie bisher.

**PROTOKOLL 26**  
**Änderung der Personalordnung**

**Beschluss<sup>1</sup>**

Die Zentralkommission,

auf Vorschlag ihres Unterausschusses für Verwaltungsfragen,

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

Dieser Beschluss tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

**Anlage**

---

<sup>1</sup> Bei Enthaltung der deutschen Delegation angenommener Beschluss.

**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						15 155	477	12 612	370	
10. Dienstaltersstufe						14 678	477	12 242	370	2 Jahre
9. Dienstaltersstufe						14 200	477	11 872	370	2 Jahre
8. Dienstaltersstufe			16 040	526	2 ans	13 723	477	11 502	370	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe			15 513	526	2 ans	13 246	477	11 131	370	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	17 162	708	14 987	526	2 ans	12 768	477	10 761	370	1 Jahr
5. Dienstaltersstufe	16 454	708	14 461	526	2 ans	12 291	477	10 391	246	1 Jahr
4. Dienstaltersstufe	15 746	708	13 934	353	1 an	11 814	307	10 145	246	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	15 038	472	13 581	353	1 an	11 507	307	9 899	246	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	14 566	472	13 228	353	1 an	11 200	307	9 653	246	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	14 093		12 875		1 an	10 893		9 407		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	10 822	313	9 523	294	7 612	226	5 693	133	
10. Dienstaltersstufe	10 509	313	9 229	294	7 386	226	5 560	133	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	10 196	313	8 935	294	7 159	226	5 427	133	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	9 883	313	8 641	294	6 933	226	5 295	133	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	9 570	313	8 348	294	6 707	226	5 162	133	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	9 257	313	8 054	294	6 480	226	5 030	133	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 943	313	7 760	294	6 254	226	4 897	133	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	8 630	211	7 466	195	6 027	149	4 764	133	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	8 419	211	7 272	195	5 878	149	4 632	133	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	8 208	211	7 077	196	5 729	149	4 499	133	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 997		6 881		5 580		4 367		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	5 605	139	4 944	124	4 329	109	3 749	93	3 322	85	
10. Dienstaltersstufe	5 466	139	4 820	124	4 220	109	3 656	93	3 237	85	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	5 327	139	4 695	124	4 111	109	3 563	93	3 153	85	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	5 189	139	4 571	124	4 001	109	3 470	93	3 068	85	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	5 050	139	4 446	124	3 892	109	3 377	93	2 984	85	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 911	139	4 322	124	3 783	109	3 284	93	2 899	85	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 773	139	4 197	124	3 674	109	3 192	93	2 814	85	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	4 634	139	4 073	124	3 565	109	3 099	93	2 730	85	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	4 495	139	3 948	124	3 456	109	3 006	93	2 645	85	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	4 356	139	3 824	124	3 347	109	2 913	93	2 560	85	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	4 218		3 700		3 237		2 820		2 476		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	4 715	110	4 247	99	3 863	91	3 476	80	3 197	75	2 905	69	
10. Dienstaltersstufe	4 605	110	4 148	99	3 772	91	3 397	80	3 121	75	2 836	69	3 Jahre
9. Dienstaltersstufe	4 495	110	4 049	99	3 681	91	3 317	80	3 046	75	2 766	69	3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	4 385	110	3 950	99	3 590	91	3 237	80	2 970	75	2 697	69	2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	4 275	110	3 852	99	3 500	91	3 158	80	2 895	75	2 628	69	2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	4 165	110	3 753	99	3 409	91	3 078	80	2 819	75	2 558	69	2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	4 055	110	3 654	99	3 318	91	2 999	80	2 744	75	2 489	69	2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	3 944	110	3 555	99	3 227	91	2 919	80	2 668	75	2 419	69	1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	3 834	110	3 456	99	3 137	91	2 840	80	2 593	75	2 350	69	1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	3 724	110	3 357	99	3 046	91	2 760	80	2 517	75	2 281	69	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	3 614		3 258		2 955		2 681		2 442		2 211		1 Jahr

Kategorie L (Artikel 12)

Dienstaltersstufe	L3	Wert der Dienstaltersstufe	L2	Wert der Dienstaltersstufe	L1	Wert der Dienstaltersstufe	Dauer der Dienstaltersstufe
10. Dienstaltersstufe	9 610	285	7 723	228			
9. Dienstaltersstufe	9 326	285	7 495	228			3 Jahre
8. Dienstaltersstufe	9 041	285	7 266	228			2 Jahre
7. Dienstaltersstufe	8 757	285	7 038	228			2 Jahre
6. Dienstaltersstufe	8 472	285	6 810	228			2 Jahre
5. Dienstaltersstufe	8 188	285	6 581	228			2 Jahre
4. Dienstaltersstufe	7 903	285	6 353	228			1 Jahr
3. Dienstaltersstufe	7 618	285	6 124	228			1 Jahr
2. Dienstaltersstufe	7 334	285	5 896	228	4 802	185	1 Jahr
1. Dienstaltersstufe	7 049		5 667		4 618		1 Jahr



**PROTOKOLL 27**  
**Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende**

**I.**  
**Einstellung des Schleusenbetriebes**  
**auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem 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 kanalisiertem Rhein oberhalb von Straßburg in den Nächten vom 24. auf den 25. Dezember 2023 und vom 31. Dezember 2023 auf den 1. Januar 2024 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 2023 sowie vom 31. Dezember 2023 auf den 1. Januar 2024 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 2024 bis 31. Dezember 2024

keine Einwände hervorruft.

**PROTOKOLL 28**  
**Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten**

Kein Beschluss.

**PROTOKOLL 29**  
**Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards**  
**im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)**

Kein Beschluss

**PROTOKOLL 30**

**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 40bis: Ahndung der Zuwiderhandlungen gegen die Schiffahrtspolizeilichen 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 schiffahrtspolizeilichen 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

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde
DEUTSCHLAND	*
BELGIEN	11. März 2004
FRANKREICH	
NIEDERLANDE	21. Januar 2000
SCHWEIZ	5. Oktober 2000

\* In der Tabelle war irrtümlich das Datum 18. Dezember 2002 angegeben. Deutschland hat nämlich nie eine Ratifizierungsurkunde für das Zusatzprotokoll Nr. 5 hinterlegt.

**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.

Unterzeichnerstaaten	Hinterlegung der Ratifikationsurkunde	Hinterlegung der Kündigungsurkunde
DEUTSCHLAND <sup>1</sup>	9. März 1999	7. Juni 2018
BELGIEN		
FRANKREICH		
LUXEMBURG <sup>2</sup>	8. Juli 1993	7. Juni 2018
NIEDERLANDE <sup>3</sup>	16. April 1997	7. Juni 2018
SCHWEIZ <sup>4</sup>	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 <sup>1</sup>	11. Juli 2013	Ratifikation 27. September 2018
Österreich		
Belgien <sup>2</sup>	27. September 2012	Ratifikation 25. August 2022
Bulgarien		
Frankreich	27. September 2012	-
Ungarn		Beitritt 7. März 2018
Luxemburg <sup>3</sup>	27. September 2012	Ratifikation 25. September 2014
Niederlande <sup>4</sup>	29. November 2012	Annahme 7. Juni 2018
Polen	3. Dezember 2013	
Serbien <sup>5</sup>	18. Januar 2013	Ratifikation 18. Juni 2013
Slowakei		
Schweiz		

**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.

**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)**

<b>Vertragsparteien</b>	<b>Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde</b>
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	

**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

Hinterlegung der Ratifikationsurkunde:

Ungarn: 7. Mai 2002  
Luxemburg: 25. März 2004  
Rumänien: 3. April 2004  
Schweiz: 19. Mai 2004<sup>1</sup>  
Kroatien: 7. Dezember 2004  
Tschechische Republik: 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<sup>2</sup>  
Ukraine: 17. April 2014

---

<sup>1</sup> **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.

<sup>2</sup> **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 beigefügte Verordnung ist am 28. Februar 2009 in Kraft getreten.

Verwahrer: Generalsekretär der Vereinten Nationen

Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde:

Russische Föderation: Beitritt am 10. Oktober 2002

Niederlande: Annahme am 30. April 2003

Ungarn: Beitritt am 4. Mai 2004

Österreich: Beitritt am 9. November 2004

Bulgarien: Ratifikation am 7. März 2006

Luxemburg: Ratifikation am 24. Mai 2007

Deutschland: Ratifikation am 31. Januar 2008

Moldau: Annahme am 19. Februar 2008

Frankreich: Genehmigung am 3. April 2008

Rumänien: Beitritt am 3. Dezember 2008

Kroatien: Ratifikation am 4. März 2009

Slowakei: Ratifikation am 20. Oktober 2009

Ukraine: Beitritt am 28. Januar 2010

Polen: Beitritt am 25. Juni 2010

Serbien: Beitritt am 6. Januar 2011

Schweiz: Beitritt am 8. Februar 2011

Tschechische Republik: Ratifikation am 21. September 2011

Belgien: Beitritt am 17. Juni 2014



**PROTOKOLL 31**  
**Mannheimer Ministererklärung von 2018**  
**Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Ziele**

**Beschluss**

Die Zentralkommission,

unter Bezugnahme auf die am 17. Oktober 2018 in Mannheim unterzeichnete Ministererklärung (Protokoll 2018-II-6) und insbesondere auf deren Absatz 8,

nimmt den in der Anlage beigefügten Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Ziele an,

dankt ihren Ausschüssen für ihre Arbeit und fordert sie auf, in diesem Sinne fortzufahren,

beabsichtigt, weiterhin am Ende jedes Vorsitzes über die Fortschritte bei der Umsetzung dieser Erklärung zu berichten

**Anlage**

## 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 Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 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 Binnenschifffahrtswartungsdienste (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 dienten 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 Binnenschifffahrtsberufe 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 Binnenschifffahrt 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 Seeschifffahrt in die Binnenschifffahrt. 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 Binnenschifffahrt 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 Binnenschifffahrt 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.

## 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 Central Commission for the Navigation of the Rhine 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-Alps 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.

**PROTOKOLL 32**  
**Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 7. Juni 2023**

**Beschluss**

Die Niederschrift der Plenartagung vom 7. Juni 2023 wird genehmigt.

**PROTOKOLL 33**  
**Pressemitteilung**

**Beschluss**

Der Pressemitteilungsentwurf wird wie üblich nach der Plenartagung den von den Delegationen benannten Kontaktstellen zur Genehmigung übermittelt. Mit der Veröffentlichung auf der Website der ZRK gilt er als angenommen.

**PROTOKOLL 34**  
**Termin der nächsten Sitzung**

**Beschluss**

Die nächste Plenarsitzung findet am 13. Juni 2024, in Straßburg, statt.

\*\*\*