



**FRÜHJAHRSSITZUNG 2024
ANGENOMMENE BESCHLÜSSE
(2024-I)**

Straßburg, den 13. Juni 2024

FRÜHJAHRSSITZUNG 2024

ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

(2024-I)

Straßburg, den 13. Juni 2024

INHALTSVERZEICHNIS

Seiten

I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung – Zusammensetzung	5
PROTOKOLL 1 Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung	5
PROTOKOLL 2 Zusammensetzung der Zentralkommission	5
PROTOKOLL 3 Zusammensetzung der Berufungskammer	5
II. Rechtliche Fragen	6
PROTOKOLL 4 Memorandum of Understanding zwischen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) und dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC)	6
PROTOKOLL 5 Akkreditierung eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes bei der ZKR	47
III. Wirtschaftsaspekte	48
PROTOKOLL 6 Wirtschaftliche Lage der Rheinschiffahrt.....	48
IV. Schifferpatente und Besatzungen	55
PROTOKOLL 7 Änderungen der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) (§§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10)	55
PROTOKOLL 8 Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) (§ 1.02 Nummer 57) – Anpassung der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschiffahrt (ES-QIN 2024/1).....	59
PROTOKOLL 9 Änderung der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) (Anlage 1) – Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschiffahrt (Muster)	62
V. Schifffahrtsregeln und Binnenschiffahrts-informationsdienste am Rhein	65
PROTOKOLL 10 Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV)	65
PROTOKOLL 11 Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Position der Seitenlichter einzeln fahrender Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (§ 3.08 Nummern 1 Buchstabe b und 5)	65
PROTOKOLL 12 Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Meldepflicht (§12.01 Nummern 1, 2 und 9).....	69
VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe.....	73
PROTOKOLL 13 Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB)	73
VII. Automatisierte Navigation.....	73
PROTOKOLL 14 Automatisierte Navigation	73

VIII. Der Rhein als Wasserstraße.....	74
PROTOKOLL 15 Erweiterung der bestehenden schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge des Altenheimer Wassersportclubs (AWSC) bei Rhein-km 283,700, rechtes Ufer	74
PROTOKOLL 16 Errichtung von Bauwerken zur Einleitung von Wasser aus Grundwasserabsenkungen in Vogelgrün und Geiswasser am Oberrhein bei Rhein-km 218,400 und 224,500	79
PROTOKOLL 17 Absenkung des Wasserspiegels in den Oberrheinstauhaltungen zwischen Straßburg und Marckolsheim, Rhein-km 225 bis 288	85
PROTOKOLL 18 Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein	86
PROTOKOLL 19 Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2023 (2023-I-11)	90
IX. Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden sowie Kenntnisnahmen von Nichtverlängerungen von Anordnungen vorübergehender Art	92
PROTOKOLL 20 Kenntnisnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten,	92
X. Haushalt und Verwaltung	122
PROTOKOLL 21 Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2023.....	122
PROTOKOLL 22 Haushalt der Zentralkommission für 2025	122
PROTOKOLL 23 Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2023	122
PROTOKOLL 24 Verschiedenes	138
XI. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme	138
PROTOKOLL 25 Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten	138
PROTOKOLL 26 Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)	138
PROTOKOLL 27 Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 6. Dezember 2023.....	138
PROTOKOLL 28 Deutsche Initiativen	158
PROTOKOLL 29 Prioritäten der niederländischen Präsidentschaft.....	158
PROTOKOLL 30 Pressemitteilung	158
PROTOKOLL 31 Termin der nächsten Sitzung	159

ANLÄSSLICH DER FRÜHAHRSITZUNG 2024 ANGENOMMENE BESCHLÜSSE

I. Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung - Zusammensetzung

PROTOKOLL 1

Eröffnung der Sitzung – Genehmigung der Tagesordnung

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 2

Zusammensetzung der Zentralkommission

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 3

Zusammensetzung der Berufungskammer

Beschluss

Die Zentralkommission bestellt auf Vorschlag der niederländischen Delegation gemäß Artikel 45bis der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963, für die Zeit vom 13. Juni 2024 bis zum 12. Juni 2030,

Herrn Bart Jan LENSELINK zum Richter

an der Berufungskammer.

II. Rechtliche Fragen

PROTOKOLL 4
Memorandum of Understanding
zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
und dem Europäischen Komitee für Normung (CEN)
dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC)

Im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 20. Februar 2024

Die Zentralkommission,

gestützt auf die Entscheidungen des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) vom 13. Oktober 2022, mit denen dem Europäischen Komitee für Normung (CEN) und dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) der Status eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes verliehen wurde,

in der Erwägung, dass es sinnvoll ist, diese Entscheidungen durch die Festlegung von Grundsätzen und Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen der ZKR und diesen Verbänden im Hinblick auf die Standardisierungsarbeiten des CESNI zu ergänzen,

ermächtigt die Generalsekretärin, die beigefügte englische Fassung des Memorandum of Understanding mit der Generaldirektorin des Europäischen Komitees für Normung (CEN) und des Europäischen Komitees für elektrotechnische Normung (CENELEC) zu unterzeichnen. Die deutsche, französische und niederländische Fassung dieses Memorandum of Understanding ist informationshalber ebenfalls beigefügt,

bittet die Generalsekretärin mit Blick auf den befristeten Abschluss dieser Übereinkunft, ihr nach Ablauf von vier Jahren kurz schriftlich zum Verlauf der Zusammenarbeit sowie insbesondere zu deren Nutzen für die ZKR und den CESNI zu berichten.

Anlagen

Memorandum of Understanding
between
the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)
and
the European Committee for Standardization (CEN)
the European Committee for Electrotechnical Standardization (CENELEC)

Memorandum of Understanding concluded between

the European Committee for Standardization AISBL (hereinafter referred to as CEN), a non-profit international association established under Belgian law with registered office at Rue de la Science 23, 1040 Brussels (Belgium), **the European Committee for Electrotechnical Standardization** AISBL (hereinafter referred to as "CENELEC"), a non-profit international association established under Belgian law with registered office at Rue de la Science 23, 1040 Brussels (Belgium),

represented by Ms Elena Santiago Cid, Director General, duly entitled to sign

and

The **Central Commission for the Navigation of the Rhine (hereinafter referred to as CCNR)**, with its headquarters located at 2, place de la République, F-67082 Strasbourg - France, represented by Ms Lucia Luijten, Secretary General, duly entitled to sign,

hereinafter referred to individually as "the Party" or collectively as "the Parties",

Preamble

- a) This Memorandum of Understanding (hereinafter referred to as the "MoU") provides the principles and the framework for cooperation and exchange of information between the Parties regarding the works of CEN and CENELEC and the CCNR, exclusively in relation to the standardisation activities of its European committee for drawing up standards in the field of inland navigation (hereinafter referred to as "CESNI").
- b) This MoU complements the parallel CEN and CENELEC obtention of the CESNI Approved organisation status.
- c) CESNI has the following missions, in particular:
 - adopting technical standards in various fields, in particular as regards to vessels, information technology and crew to which the respective regulations at the European and international levels, including the European Union and the CCNR, will refer with a view to their application,
 - deliberating on the uniform interpretation and application of the said standards, on the method for applying and implementing the corresponding procedures, on procedures for exchanging information, and on the supervisory mechanisms among the Member States;
 - deliberating on derogations and equivalences of technical requirements for a specific craft;
 - deliberating on priority topics regarding safety of navigation, protection of the environment, and other areas of inland navigation.
- d) CEN and CENELEC are two of the three European Standardization Organizations (ESOs) whose main objective is to remove trade barriers for European industry and consumers. The mission of CEN and CENELEC is to produce European Standards to foster the European economy in global trading, the welfare of European citizens and the environment. CEN and CENELEC, through their services, have the institutional authority to provide a platform for the development and promotion of European Standards and other consensus-based publications in application of Regulation (EU) 1025/2012.

- e) Standardization plays a significant role in public policy and support of legislation in various industry sectors, the functioning of the European single market, the environment and consumer protection.
- f) CEN and CENELEC and CCNR/CESNI recognize the value of cooperating within the context of the competences and tasks entrusted to CESNI under the CCNR Resolution concerning the creation and functioning of CESNI (hereinafter referred to as “CCNR resolution CCNR 2015-I-3”).
- g) The CEN and CENELEC General Assemblies have defined the principles covering the policies of partnership with all stakeholders in the CEN-CENELEC Internal Regulations Part 2 and CEN-CENELEC Guide 25 “The concept of partnership with European organizations and other stakeholders” (hereinafter referred to as “Guide 25”). In particular, the category of 'European Institutional Stakeholder', as specified in clause 5, identifies partnerships with relevant European Commission's Agencies, Research Services, or other European intergovernmental organisations, which applies in the framework of this MoU.
- h) The Parties shall treat as confidential the terms of this MoU or all information supplied by or on behalf of either Party pursuant to this MoU which is designated by either Party as confidential. 'Confidential Information' shall refer to non-public information or material disclosed or provided by a Party to the other, either orally or in writing, within the framework of this MoU, including without limitation to, draft or unpublished standards or other technical deliverables, working documents or content of standards accessed as part of a Technical Committee, as well as any information or material pertaining to proprietary know-how or sensitive or classified matters. This does not refer to any information or material that was already into the public domain prior to this MoU.
- i) Any personal data obtained under this MoU shall be processed without prejudice to the CEN and CENELEC Privacy Policy and in accordance with Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (hereinafter referred to as the “GDPR Regulation”). Personal data accessed under this MoU shall remain confidential and shall not be disclosed to third parties without a prior written agreement of the Parties.

NOW THEREFORE, in consideration of the foregoing the Parties hereby express the following intent:

PURPOSE AND MODALITIES OF COOPERATION

1. Definitions and interpretations

The Parties agree that the following definitions apply unless otherwise stated:

- “publication”: any work that has been made publicly available by CEN/CENELEC or CESNI, such as:
 - o CEN/CENELEC standards, draft standards, draft deliverables as listed in clause 1.2 of the CEN-CENELEC Internal Regulations - Part 2

- CESNI standards, draft standards, explanatory notices, draft explanatory notices, FAQs, draft FAQs.
- “deliverable”: any other technical specification than a standard, adopted by a European standardisation organisation for repeated or continuous application and with which compliance is not compulsory (art. 2.2 of the Regulation 1025/2012), such as CEN/CENELEC technical specification (TS), CEN/CENELEC technical report (TR), CEN Workshop Agreements (CWA).
- “contribution”: any intervention, advice, proposal, deliberation or any kind of input of the other party, that serve to assist for creation of publications. The term “deliberation” excludes any voting rights in Technical Committees.

2. Purpose of the MoU

The purpose of this MoU is to form a cooperative relationship between the Parties aiming at contributing to a high uniform level of inland navigation safety, protection of the environment and the climate and digitalisation of inland navigation in Europe.

3. Areas of cooperation

The Parties agree to cooperate in the specific areas listed in Annex I of this MoU. The Parties may jointly express the intention to add new areas of cooperation or to stop cooperation in certain areas by modifying the Annex I.

4. Goals of the cooperation

The cooperation aims at ensuring complementarity of activities and consistent evolution of standards by regularly exchanging information regarding ongoing and future work, including pre-normative R&D activities, in areas of common interest to both Parties especially those areas listed in Annex I to this MoU.

5. Modalities of cooperation

5.1. Main structure of cooperation

The Cooperation is guided by the following general division of tasks:

- CESNI sets the general rules within the EU and CCNR regulatory framework.
- CEN and CENELEC consider developing detailed standards for implementation of the CESNI standards by the industry, thereby playing an important role for assuring interoperability.
- In the fields of competence of the CESNI, CESNI proposes CEN and CENELEC standards that might be useful to the industry, completing the requirements set out in the CESNI standards.
- CEN and CENELEC consider developing detailed standards as proposed by CESNI.

5.2. Detailed modalities of cooperation

5.2.1. Within the framework of the CEN and CENELEC standardisation activities, CCNR and CESNI will respect Guide 25 of CEN and CENELEC and in particular its Chapter 5 on European Institutional Stakeholder.

5.2.2. Subject to the policies, rules and guidance documents applicable to each Party, CESNI may, with regard to matters included in the Annex I:

- formulate advice on current and future CEN and CENELEC activities in accordance with Article 10 of Regulation (EU) No 1025/2012, e.g., by indicating needs and by proposing priorities;
- propose technical documents with a view to their possible incorporation in the body of European standards through their normal approval procedures;
- deliver expert advice where appropriate on the impact of European standards developed by CEN and CENELEC;
- provide input on the development of European standards as well as share information and data, related to CEN and CENELEC technical activities in the areas of cooperation specified in the Annex I, where appropriate.
- inform CEN and CENELEC about any activity that could be relevant to the work of CEN and CENELEC on European standards requested by the European Commission under Article 10 of Regulation 1025/2012 in the field of inland navigation or in relation with CCNR regulations on Rhine navigation.

5.2.3. Subject to the policies, rules and guidance documents applicable to each Party, the Parties may, with regard to matters included in the Annex I:

- attend and participate in meetings of the other Party;
- share information and data related to the other Party's activities and with its prior written consent.

5.2.4. The participation in identified Technical Committees of CEN and CENELEC or in the CESNI activities is subject to the rules established by the concerned Party.

5.2.5. Whenever appropriate within the scope of this MoU, each Party informs the other of relevant events it organises, (such as the initiation of standards procedures, publication of policy documents and initiation of public consultation procedures and other public events).

5.2.6. Whenever appropriate within the scope of this MoU, the Parties may meet in order to exchange views, inform on ongoing developments and cooperate on policy or technical matters of common interest to both Parties.

5.2.7. The Parties express the intention to commit to take reasonable measures in order to avoid divulging to third parties not linked to the activities covered by this MoU any information or documents on such cooperation, unless required so by law or unless otherwise agreed upon by the Parties.

- 5.2.8. The Parties understand that nothing in this MoU or the cooperation which takes place within its scope should be construed to lead to one Party holding the other liable for any damages suffered by it as a result of the cooperation under this MoU.

6. Communication

- 6.1 In order to facilitate cooperation and exchange of information, the Parties appoint the following contact persons:

CEN and CENELEC:

- Mr. Thierry Legrand, Mobility – Account Manager (CCMC).
- All legal or contractual matters shall also be addressed to the CEN-CENELEC Legal Department (legal@cencenelec.eu).

CCNR/CESNI:

- Mr. Han Grooten-Feld, CESNI assistant

Each Party shall notify the other in writing should any of the contacts above change.

- 6.2 All communications, requests for information or assistance are made under this MoU to the indicated contact persons. Electronic communication may be used as a means of communication under this MoU.

- 6.3 Communications and/or documents are exchanged in the English language.

7. Copyright and acknowledgment of contributions

- 7.1. The copyright of CEN and CENELEC publications or any intellectual property rights (IPR) of CEN and CENELEC, including intellectual property rights contained on CEN and CENELEC standards or other deliverables, whatever their nature or origin, remain the exclusive property of CEN and/or CENELEC.
- 7.2. CCNR acknowledges the need for CEN and CENELEC to secure the legal protection of the copyright on their European standards or other deliverables in accordance with CEN-CENELEC Guide 10 "Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications".
- 7.3. CEN and CENELEC acknowledge that the publications made by CESNI are in the public domain and available for distribution and exploitation in all forms known at present, free of charge, worldwide and in the official languages of CCNR (German, French, Dutch and English).

- 7.4. CCNR accepts to assign to CEN and CENELEC the necessary copyright to the content of CESNI contributions to CEN and CENELEC and to allow CEN and CENELEC to reproduce, publish and distribute these as part of CEN and CENELEC deliverables and publications. These copyrights are granted to CEN free of charge, worldwide and cover all languages and all forms of exploitation known at present. However, CEN and CENELEC shall not use, reproduce, or modify CESNI publications, in whole or in parts, in their own publications, without the prior written permission of CCNR.
- 7.5. CEN and CENELEC understands and accepts that any granting of copyright on CESNI contributions does not preclude CESNI from continuing to exploit its own contributions without any limitation for its own purposes.
- 7.6. CEN and CENELEC accept to assign CCNR the necessary copyright to the content of CEN's and CENELEC's contributions to CESNI activities and allow CESNI to reproduce, publish and distribute these as part of CESNI deliverables and/or publications. This excludes any copyrighted elements contained in any CEN and CENELEC publications or in any subsequent publications deriving from the national implementations thereof by the CEN and CENELEC Members.
- 7.7. CCNR and/or CESNI shall not use or reproduce any part of CEN and CENELEC publications, in any form or by any means, in their own publications, without the prior written permission of CEN and CENELEC. This MoU does not cover any terms and conditions for accessing, using and/or reproducing CEN and CENELEC publications, in whole or in parts, by CCNR and/or CESNI.
- 7.8. CESNI understands and accepts that any granting of copyrights on CEN's and CENELEC's contributions does not preclude CEN and CENELEC from continuing to exploit its own contributions without any limitation for its own purposes.
- 7.9. The Parties acknowledge that publications by third parties (including CEN and CENELEC members and CESNI member states), whatever their nature or origin, remain the exclusive property of their rightful owners unless agreed otherwise.

8. Costs of Access to publications

The conditions for accessing and using CEN's and CENELEC's publications shall be subject to two separate license agreements.

9. Dispute resolution and laws of the Parties

- 9.1. This MoU does not modify or supersede any laws, regulations and requirements in force in, or applying to the Parties.

10. Amendment and termination

- 10.1. This MoU will enter into force once the decision to grant CEN and CENELEC the status of approved organisation of the CESNI has entered into force. It will remain in force for a period of five (5) years from the date of its signature by both Parties and be automatically extended for subsequent periods of five years. It may be amended at any time by written agreement between the Parties.
- 10.2. This MoU is governed by the laws of Belgium. In the event of any inconsistency or problem arising under or resulting from this MoU, the Parties express the intention to solve it amicably. In the absence of mutually agreeable resolution, any dispute, controversy or claim arising out of, or in relation to, this MoU, including the validity, invalidity, breach, or termination thereof, shall be resolved in accordance with the Belgian law rules.
- 10.3. Either Party may terminate this MoU at any time upon three months written notice to the other Party.

IN WITNESS WHEREOF, this MoU in English is made out in two original copies and is duly signed by authorized representatives of the Parties.

For and on behalf of CCNR

Name: Lucia LUIJTEN

Designation: Secretary General

Place of signature: Strasbourg

Date of signature:

Signature:

For and on behalf of CEN and CENELEC

CEN

Name: Elena SANTIAGO CID

Designation: Director General

Place of signature: Brussels

Date of signature:

Signature:

CENELEC

Name: Elena SANTIAGO CID

Designation: Director General

Place of signature: Brussels

Date of signature:

Signature:

Annex
Specific Areas of Cooperation

CESNI and CEN will cooperate in the following areas:

- 1) Work of the CEN technical committee CEN TC 15 - Inland Navigation Vessels
- 2) Work of the CEN technical committee CEN/TC 191 - Fixed firefighting systems
- 3) Work of the CEN technical committee CEN/TC 464 - Small Crafts
- 4) Work of the CEN technical committee CEN/TC 268 - Cryogenic vessels and specific hydrogen technologies applications
- 5) Work of the CEN technical committee CEN/TC 282 - Installation and equipment for LNG
- 6) Work of the CENELEC reporting secretariat CLC SR 105 - Fuel cell technologies
- 7) Work of the CEN-CENELEC joint technical committee CEN-CENELEC JTC 13 – Cybersecurity
- 8) Work of the CEN Workshops CEN/WS 106 - Specification for bunkering of methanol
- 9) Work of the CEN technical committee CEN/TC 326 - Natural gas vehicles - Fuelling and operation

Mémoire d'entente
entre
la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
et
le Comité européen de normalisation (CEN)
le Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC)

Mémoire d'entente conclu entre

le Comité européen de normalisation AISBL (ci-après dénommé CEN), association internationale sans but lucratif de droit belge ayant son siège rue de la Science 23, 1040 Bruxelles (Belgique), **le Comité européen de normalisation électrotechnique AISBL** (ci-après dénommé CENELEC), association internationale sans but lucratif de droit belge ayant son siège rue de la Science 23, 1040 Bruxelles (Belgique),

représentés par Mme Elena Santiago Cid, Directrice générale, dûment habilitée à signer les présentes, et

la **Commission centrale pour la navigation du Rhin (ci-après dénommée CCNR)**, dont le siège est situé 2, place de la République, F-67082 Strasbourg - France, représentée par Mme Lucia Luijten, Secrétaire générale, dûment habilitée à signer les présentes,

ci-après dénommées individuellement « la Partie » ou collectivement « les Parties »,

Préambule

- a) Le présent Mémoire d'entente définit les principes et le cadre de la coopération et de l'échange d'informations entre les Parties en ce qui concerne les travaux du CEN et du CENELEC et de la CCNR, et ce exclusivement pour ce qui a trait aux activités de standardisation de son Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (ci-après dénommé « CESNI »).
- b) Le présent Mémoire d'entente complète le statut d'organisation agréée auprès du CESNI, obtenu parallèlement par le CEN et le CENELEC.
- c) Le CESNI est investi des missions suivantes, qui consistent notamment à :
 - adopter des standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations respectives aux niveaux européen et international, notamment celles de l'Union européenne et de la CCNR, se référeront en vue de leur application ;
 - délibérer sur l'interprétation et l'application uniformes desdits standards, sur les modalités d'application et de mise en œuvre des procédures y afférentes, sur les procédures d'échange d'informations ainsi que sur les mécanismes de contrôle entre les États membres ;
 - délibérer sur les dérogations et équivalences aux prescriptions techniques pour un bâtiment déterminé ;
 - délibérer sur des thèmes prioritaires concernant la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement et d'autres domaines de la navigation intérieure.
- d) Le CEN et le CENELEC sont deux des trois organismes européens de normalisation ayant pour objectif principal la suppression des barrières commerciales pour l'industrie et les consommateurs européens. La mission du CEN et du CENELEC consiste à produire des normes européennes pour favoriser l'économie européenne dans le cadre du commerce mondial, le bien-être des citoyens européens et l'environnement. Le CEN et le CENELEC, à travers leurs services, disposent de l'autorité institutionnelle pour fournir une plateforme dédiée au développement et à la promotion des normes européennes et d'autres publications reposant sur le consensus en application du règlement (UE) 1025/2012.

- e) La normalisation/standardisation joue un rôle majeur dans les politiques publiques et le soutien apporté à la législation dans divers secteurs industriels, le fonctionnement du marché unique européen, l'environnement et la protection des consommateurs.
- f) Le CEN et le CENELEC, ainsi que la CCNR et le CESNI, reconnaissent l'intérêt que revêt la coopération dans le cadre des compétences et des tâches confiées au CESNI en vertu de la résolution de la CCNR relative à la création et au fonctionnement du CESNI (ci-après dénommée « résolution 2015-I-3 de la CCNR »).
- g) Les assemblées générales du CEN et du CENELEC ont défini les principes régissant les politiques de partenariat avec l'ensemble des parties prenantes au Règlement intérieur du CEN-CENELEC, partie 2, et au Guide 25 du CEN-CENELEC intitulé « The concept of partnership with European organizations and other stakeholders » (ci-après dénommé « Guide 25 »). En particulier, la catégorie des parties prenantes institutionnelles européennes, telle que définie à l'Article 5, recouvre les partenariats avec les agences de la Commission européenne, les services de recherche ou d'autres organisations intergouvernementales européennes, qui s'appliquent dans le cadre du présent Mémoire d'entente.
- h) Les Parties respecteront le caractère confidentiel des termes du présent Mémoire d'entente et de l'ensemble des informations fournies par ou au nom de l'une ou l'autre des Parties en vertu du présent Mémoire d'entente et désignées comme confidentielles par l'une ou l'autre des Parties. Par « informations confidentielles », on entend les informations ou documents non publics divulgués ou fournis par une Partie à l'autre, oralement ou par écrit, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, y compris et sans limitation, les projets de normes/standards ou les normes/standards non publié(e)s ou d'autres livrables techniques, les documents de travail ou le contenu des normes consultés dans le cadre d'un comité technique, ainsi que toute information ou document concernant un savoir-faire exclusif ou des questions sensibles ou classifiées. Il ne s'agit pas d'informations ou d'éléments d'information qui se trouvaient déjà dans le domaine public avant l'entrée en vigueur du présent Mémoire d'entente.
- i) Toute donnée à caractère personnel obtenue dans le cadre du présent Mémoire d'entente sera traitée sans préjudice des règles de confidentialité du CEN et du CENELEC et conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (ci-après dénommé le « règlement général sur la protection des données »). Les données à caractère personnel auxquelles le présent Mémoire d'entente donne accès restent confidentielles et ne sauraient être divulguées à des tiers sans l'accord écrit préalable des Parties.

EN CONSÉQUENCE, compte tenu de ce qui précède, les Parties déclarent, par les présentes, être animées de l'intention exposée ci-après.

OBJET ET MODALITÉS DE LA COOPÉRATION

1. Définitions et interprétations

Les Parties conviennent que, sauf indication contraire, les définitions suivantes s'appliqueront :

- « publication » : tous travaux rendus publics par le CEN/CENELEC ou le CESNI, tels que :
 - o normes, projets de normes, projets de livrables du CEN/CENELEC tels qu'énoncés au paragraphe 1.2 du Règlement Intérieur du CEN-CENELEC - Partie 2 ;
 - o standards, projets de standards, notices explicatives, projets de notices explicatives, FAQ, projets de FAQ du CESNI.

- « livrable » : toute spécification technique autre qu'une norme, adoptée par une organisation européenne de normalisation pour application répétée ou continue et dont le respect n'est pas obligatoire (art. 2.2 du règlement 1025/2012), telle que la spécification technique (TS) du CEN/CENELEC, le rapport technique (TR) du CEN/CENELEC, les accords d'atelier du CEN (CWA)).
- « contribution » : toute intervention, conseil, proposition, délibération ou tout type d'apport de l'autre Partie, qui sert à aider à la création de publications. Le terme « délibération » exclut tout droit de vote au sein des comités techniques.

2. Objet du Mémoire d'entente

Le présent Mémoire d'entente a pour objet d'établir une relation de coopération entre les Parties afin de contribuer à un niveau de sécurité élevé et uniforme en navigation intérieure, à la protection de l'environnement et du climat et à la numérisation de la navigation intérieure en Europe.

3. Domaines de coopération

Les Parties conviennent de coopérer dans les domaines spécifiques énoncés à l'annexe I du présent Mémoire d'entente. Les Parties peuvent exprimer conjointement leur intention d'ajouter de nouveaux domaines de coopération ou de mettre fin à leur coopération dans certains domaines en modifiant l'annexe I.

4. Objectifs de la coopération

La coopération vise à assurer la complémentarité des activités et l'évolution cohérente des normes/standards à travers des échanges réguliers d'informations sur les travaux en cours et à venir, y compris les activités prénormatives de recherche et développement, dans les domaines d'intérêt commun pour les deux Parties, en particulier les domaines énoncés à l'annexe I du présent Mémoire d'entente.

5. Modalités de la coopération

5.1. Structure principale de la coopération

La coopération est guidée par la répartition générale des tâches présentée ci-après :

- Le CESNI fixe les règles générales dans le cadre réglementaire de l'UE et de la CCNR.
- Le CEN et le CENELEC envisagent d'élaborer des normes détaillées aux fins de la mise en œuvre des standards du CESNI par le secteur, jouant ainsi un rôle important pour assurer l'interopérabilité.
- Dans les domaines de compétence du CESNI, celui-ci propose à CEN et CENELEC des normes susceptibles d'être utiles au secteur, en complétant les exigences définies dans les standards du CESNI.
- Le CEN et le CENELEC envisagent d'élaborer des normes détaillées comme le propose le CESNI.

5.2. Modalités détaillées de la coopération

5.2.1. Dans le cadre des activités de normalisation du CEN et du CENELEC, la CCNR et le CESNI respecteront le Guide 25 du CEN et du CENELEC, et en particulier son chapitre 5 sur les parties prenantes institutionnelles européennes.

5.2.2. Sous réserve des principes, règles et documents d'orientation applicables à chaque Partie, le CESNI peut, en ce qui concerne les domaines énoncés à l'annexe I :

- formuler des avis sur les activités actuelles et futures du CEN et du CENELEC conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 1025/2012, par exemple en indiquant les besoins et en proposant des priorités ;
- proposer des documents techniques en vue de leur incorporation éventuelle dans le corpus normatif européen par le biais de leurs procédures d'approbation normales ;
- fournir, le cas échéant, des conseils d'experts sur l'incidence des normes européennes élaborées par le CEN et le CENELEC ;
- contribuer, le cas échéant, à l'élaboration de normes européennes et partager des informations et des données relatives aux activités techniques du CEN et du CENELEC dans les domaines de coopération indiqués à l'annexe I.
- informer le CEN et le CENELEC de toute activité susceptible d'intéresser les travaux menés par le CEN et le CENELEC sur des normes européennes, dont l'élaboration est demandée par la Commission européenne en vertu de l'article 10 du règlement 1025/2012, dans le domaine de la navigation intérieure ou en relation avec les règlements de la CCNR relatifs à la navigation sur le Rhin.

5.2.3. Sous réserve des principes, règles et documents d'orientation applicables à chaque Partie, les Parties peuvent, en ce qui concerne les domaines énoncés à l'annexe I :

- assister et participer aux réunions de l'autre Partie ;
- partager des informations et des données relatives aux activités de l'autre Partie, avec le consentement écrit préalable de celle-ci.

5.2.4. La participation aux comités techniques nommément désignés relevant du CEN et du CENELEC ou aux activités du CESNI est soumise aux règles établies par la Partie concernée.

5.2.5. Le cas échéant, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, chaque Partie informe l'autre des événements pertinents qu'elle organise (tels que le lancement de procédures de normalisation/standardisation, la publication de documents d'orientation et le lancement de procédures de consultation publique et d'autres événements publics).

5.2.6. Le cas échéant, dans le cadre du présent Mémoire d'entente, les Parties peuvent se réunir afin d'échanger leurs vues, de s'informer des développements en cours et de coopérer sur des questions de principe ou techniques d'intérêt commun pour les deux Parties.

5.2.7. Les Parties expriment l'intention de s'engager à prendre des mesures raisonnables pour éviter de divulguer à des tiers non liés aux activités couvertes par le présent Mémoire d'entente toute information ou document relatif à cette coopération, sauf si la loi l'exige ou si les Parties en décident autrement.

5.2.8. Les Parties comprennent que rien dans le présent Mémoire d'entente ou dans la coopération qui s'inscrit dans son cadre ne saurait être interprété comme conduisant une Partie à tenir l'autre pour responsable de tout dommage qu'elle aurait subi du fait de la coopération relevant du présent Mémoire d'entente.

6. Communication

6.1. Afin de faciliter la coopération et l'échange d'informations, les Parties désignent les personnes de contact suivantes :

CEN et CENELEC:

- M. Thierry Legrand, Mobility - Account Manager (CCMC).
- Toutes les questions juridiques ou contractuelles sont à adresser également au service juridique du CEN-CENELEC (legal@cencenelec.eu).

CCNR/CESNI :

- M. Han Grooten-Feld, assistant CESNI

Chaque Partie avisera par écrit l'autre Partie de tout changement concernant l'une des personnes de contact susmentionnées.

6.2. Toutes communications, demandes d'information ou d'assistance sont adressées, en vertu du présent Mémoire d'entente, aux personnes de contact indiquées. Les moyens de communication électroniques peuvent être utilisés dans le cadre du présent Mémoire d'entente.

6.3. Les communications et/ou documents sont échangés en langue anglaise.

7. Droits d'auteur et reconnaissance des contributions

7.1. Les droits d'auteur relatifs aux publications du CEN et du CENELEC ou tous droits de propriété intellectuelle du CEN et du CENELEC, y compris les droits de propriété intellectuelle contenus dans les normes du CEN et du CENELEC ou dans d'autres livrables, quelle que soit leur nature ou leur origine, demeurent la propriété exclusive du CEN et/ou du CENELEC.

7.2. La CCNR reconnaît la nécessité pour le CEN et le CENELEC d'assurer la protection juridique des droits d'auteur sur leurs normes européennes ou autres livrables conformément au Guide 10 du CEN-CENELEC, intitulé « Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications ».

7.3. Le CEN et le CENELEC reconnaissent que les publications du CESNI relèvent du domaine public et peuvent être distribuées et exploitées sous toutes les formes connues à ce jour, gratuitement, dans le monde entier et dans les langues officielles de la CCNR (allemand, français, néerlandais et anglais).

- 7.4. La CCNR accepte d'octroyer au CEN et au CENELEC les droits d'auteur nécessaires sur le contenu des contributions du CESNI et autorise le CEN et le CENELEC à les reproduire, publier et distribuer en tant que livrables et publications du CEN et du CENELEC. Ces droits d'auteur sont octroyés au CEN à titre gratuit, pour le monde entier et couvrent toutes les langues et toutes les formes d'exploitation connues à ce jour. Cela étant, le CEN et le CENELEC ne sauraient utiliser, reproduire ou modifier les publications du CESNI, en tout ou en Partie, dans leurs propres publications, sans l'autorisation écrite préalable de la CCNR.
- 7.5. Le CEN et le CENELEC comprennent et acceptent que tout octroi de droits d'auteur sur les contributions du CESNI ne saurait empêcher le CESNI de continuer à exploiter ses propres contributions sans aucune restriction pour ses propres besoins.
- 7.6. Le CEN et le CENELEC acceptent d'octroyer à la CCNR les droits d'auteur nécessaires sur le contenu des contributions du CEN et du CENELEC aux activités du CESNI et autorisent le CESNI à les reproduire, publier et distribuer en tant que livrables et/ou des publications du CESNI. Ceci exclut tous les éléments protégés par les droits d'auteurs contenus dans des publications du CEN et du CENELEC ou dans des publications consécutives à leur mise en œuvre nationale par les Membres du CEN et du CENELEC.
- 7.7. La CCNR et/ou le CESNI ne sauraient utiliser ou reproduire aucun extrait des publications du CEN et du CENELEC, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, dans leurs propres publications, sans l'autorisation écrite préalable du CEN et du CENELEC. Le présent Mémoire d'entente ne couvre pas les modalités et conditions d'accès, d'utilisation et/ou de reproduction des publications du CEN et du CENELEC, en tout ou en Partie, par la CCNR et/ou le CESNI.
- 7.8. Le CESNI comprend et accepte que tout octroi de droits d'auteur sur les contributions du CEN et du CENELEC ne saurait empêcher le CEN et le CENELEC de continuer à exploiter leurs propres contributions sans aucune restriction pour leurs propres besoins.
- 7.9. Les Parties reconnaissent que les publications de tiers (y compris les membres du CEN et du CENELEC et les États membres du CESNI), quelle que soit leur nature ou leur origine, demeurent la propriété exclusive de leurs propriétaires légitimes, sauf s'il en a été convenu autrement.

8. Coûts de l'accès aux publications

Les conditions d'accès et d'utilisation des publications du CEN et du CENELEC feront l'objet de deux accords de licence distincts.

9. Règlement des différends et droit des parties

- 9.1 Le présent Mémoire d'entente ne modifie ni ne remplace les lois, règlements et prescriptions en vigueur ou s'appliquant aux Parties.

10. Modification et résiliation

- 10.1. Le présent Mémoire d'entente entrera en vigueur lorsque la décision d'accorder au CEN et au CENELEC le statut d'organisation agréée du CESNI aura pris effet. Il restera en vigueur pendant une durée de cinq (5) ans à compter de la date de sa signature par les deux Parties et sera automatiquement reconduit pour des périodes successives de cinq ans. Il peut être modifié à tout moment par accord écrit entre les Parties.
- 10.2. Le présent Mémoire d'entente est régi par le droit belge. En cas d'incohérence ou de problème découlant du présent Mémoire d'entente, les Parties expriment leur intention de trouver une solution amiable. En l'absence d'un règlement mutuellement acceptable, tout litige, controverse ou réclamation découlant du présent Mémoire d'entente ou en rapport avec celui-ci, y compris en rapport avec sa validité, son invalidité, sa violation ou sa résiliation, sera réglé conformément aux règles du droit belge.
- 10.3. Chacune des Parties peut résilier le présent Mémoire d'entente à tout moment sous réserve d'un préavis écrit de trois mois adressé à l'autre Partie.

EN FOI DE QUOI, la version anglaise du présent Mémoire d'entente, est établie en deux exemplaires originaux, dûment signés par les représentants autorisés des Parties.

Pour et au nom de la CCNR

Nom : Lucia LUIJTEN

Fonction : Secrétaire générale

Lieu de signature : Strasbourg

Date de signature :

Signature :

Pour et au nom du CEN et du CENELEC

CEN

Nom : Elena SANTIAGO CID

Fonction : Directrice générale

Lieu de signature : Bruxelles

Date de signature :

Signature :

CENELEC

Nom : Elena SANTIAGO CID

Fonction : Directrice générale

Lieu de signature : Bruxelles

Date de signature :

Signature :

Annexe
Domaines spécifiques de coopération

Le CESNI et le CEN coopéreront dans les domaines suivants :

- 1) Travaux du Comité technique CEN/TC 15 - Bateaux de navigation intérieure
- 2) Travaux du comité technique CEN/TC 191 - Systèmes fixes de lutte contre l'incendie
- 3) Travaux du comité technique CEN/TC 464 - Petits navires
- 4) Travaux du comité technique CEN/TC 268 - Récipients cryogéniques
- 5) Travaux du comité technique CEN/TC 282 - Installations et équipements relatifs au GNL
- 6) Travaux du secrétariat rapporteur du CENELEC CLC SR 105 - Technologies des piles à combustible
- 7) Travaux du comité technique commun CEN-CENELEC JTC 13 – Cybersécurité
- 8) Travaux des ateliers CEN/WS 106 - Ships and marine technology - Specification for bunkering of methanol
- 9) Travaux du comité technique CEN/TC 326 - Natural gas vehicles - Fuelling and operation

Memorandum of Understanding
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
und
dem Europäischen Komitee für Normung (CEN)
dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC)

Memorandum of Understanding geschlossen zwischen

dem Europäischen Komitee für Normung AISBL (im Folgenden „CEN“), einem internationalen gemeinnützigen Verein nach belgischem Recht mit Sitz Rue de la Science 23, 1040 Brüssel (Belgien),
dem Europäischen Komitee für elektrotechnische Normung AISBL (im Folgenden „CENELEC“), einem internationalen gemeinnützigen Verein nach belgischem Recht mit Sitz Rue de la Science 23, 1040 Brüssel (Belgien),

vertreten durch Frau Elena Santiago Cid, Generaldirektorin, mit Unterschriftsberechtigung,

und

der **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt** (im Folgenden „ZKR“), mit Sitz 2, place de la République, F-67082 Straßburg (Frankreich),

vertreten durch Frau Lucia Luijten, Generalsekretärin, mit Unterschriftsberechtigung,

im Folgenden einzeln als „Partei“ und gemeinsam als „Parteien“ bezeichnet,

Präambel

- a) Dieses Memorandum of Understanding (im Folgenden „MoU“) enthält die Grundsätze und Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Parteien zu den Arbeiten des CEN, des CENELEC und der ZKR, ausschließlich in Bezug auf die Standardisierungstätigkeiten ihres Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (im Folgenden „CESNI“).
- b) Parallel zu diesem MoU wird dem CEN und dem CENELEC der Status eines anerkannten Verbandes des CESNI gewährt.
- c) Der CESNI besitzt insbesondere die folgenden Aufgaben:
 - in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, technische Standards zu erlassen, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der Europäischen Union und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen,
 - über die einheitliche Auslegung und Anwendung dieser Standards, die Modalitäten der Anwendung und Durchführung der entsprechenden Verfahren, die Verfahren für den Informationsaustausch und die Überwachungsmechanismen zwischen den Mitgliedstaaten zu beraten,
 - über Abweichungen und Gleichwertigkeiten in Bezug auf die technischen Vorschriften für ein bestimmtes Fahrzeug zu beraten,
 - über wichtige Themen der Sicherheit der Schifffahrt, des Umweltschutzes und anderer Bereiche der Binnenschifffahrt zu beraten.
- d) Das CEN und das CENELEC sind zwei der drei europäischen Normungsorganisationen (ESOs), deren Hauptziel die Beseitigung von Handelshemmnissen für die europäische Industrie und die europäischen Verbraucher ist. Der Auftrag des CEN und des CENELEC besteht in der Erstellung europäischer Normen, um die europäische Wirtschaft im globalen Handel zu fördern, das Wohlergehen der europäischen Bürger zu gewährleisten und den Umweltschutz voranzutreiben. Das CEN und das CENELEC besitzen im Rahmen ihrer Dienste die institutionelle Kompetenz, eine Plattform für die Entwicklung und Förderung europäischer Normen und anderer auf Konsens gegründeter Veröffentlichungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 bereitzustellen.

- e) Normung/Standardisierung spielt eine bedeutende Rolle in der öffentlichen Ordnung und bei der Unterstützung der Gesetzgebung in verschiedenen Industriezweigen, dem Funktionieren des europäischen Binnenmarktes, dem Umwelt- und dem Verbraucherschutz.
- f) Das CEN und das CENELEC und die ZKR/der CESNI erkennen an, wie wertvoll eine Zusammenarbeit im Rahmen der dem CESNI gemäß dem ZKR-Beschluss zur Einrichtung und Arbeitsweise des CESNI (im Folgenden „ZKR-Beschluss ZKR 2015-I-3“) übertragenen Zuständigkeiten und Aufgaben ist.
- g) Die Generalversammlungen des CEN und des CENELEC haben die generellen Grundsätze für Partnerschaften mit sämtlichen Interessenträgern in der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung Teil 2 und im CEN-CENELEC-Leitfaden 25 „The concept of partnership with European organizations and other stakeholders“ (im Folgenden „Leitfaden 25“) festgelegt. Insbesondere unter der in Abschnitt 5 dargelegten Kategorie „europäischer institutioneller Interessenträger“ werden Partnerschaften mit einschlägigen Agenturen oder Forschungseinrichtungen der Europäischen Kommission oder sonstigen europäischen zwischenstaatlichen Organisationen, wie im Falle dieses MoU, genannt.
- h) Die Parteien behandeln die Bedingungen dieses MoU sowie alle Informationen, die von oder im Auftrag einer der Parteien gemäß diesem MoU bereitgestellt und von einer der Parteien als vertraulich eingestuft werden, vertraulich. Unter „vertraulichen Informationen“ werden nicht öffentliche Informationen oder Materialien verstanden, die eine Partei der anderen Partei im Rahmen dieses MoU mündlich oder schriftlich mitteilt oder bereitstellt, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Entwürfe für oder unveröffentlichte Normen oder andere technische Dokumente, Arbeitsdokumente oder Inhalt von Normen, auf die im Rahmen eines Technischen Komitees zugegriffen wird, sowie Informationen oder Materialien, die geschütztes Know-how oder sensible oder als Verschlussache eingestufte Angelegenheiten betreffen. Hierzu gehören keine Informationen oder Materialien, die bereits vor diesem MoU öffentlich zugänglich waren.
- i) Alle im Rahmen dieses MoU erhaltenen personenbezogenen Daten werden unbeschadet der Datenschutzbestimmungen des CEN und des CENELEC und im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (im Folgenden „DSGVO“) verarbeitet. Personenbezogene Daten, auf die im Rahmen dieses MoU zugegriffen wird, sind vertraulich zu behandeln und dürfen ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Parteien nicht an Dritte weitergegeben werden.

DIES VORAUSGESCHICKT bekunden die Parteien die folgende Absicht:

ZWECK UND MODALITÄTEN DER ZUSAMMENARBEIT

1. Begriffsbestimmungen und Auslegungen

Die Parteien vereinbaren, dass, sofern nicht anders angegeben, die folgenden Begriffsbestimmungen gelten:

- „Veröffentlichung“: jedes Werk, das von CEN/CENELEC oder CESNI öffentlich bereitgestellt wurde, wie:
 - o Normen, Normentwürfe, Dokumententwürfe des CEN/CENELEC gemäß Auflistung in Abschnitt 1.2 der CEN-CENELEC-Geschäftsordnung Teil 2;

- Standards, Standardentwürfe, Erläuterungen, Erläuterungsentwürfe, FAQ, FAQ-Entwürfe des CESNI.
- „Dokument“: jede sonstige technische Spezifikation mit Ausnahme europäischer Normen, die von einer europäischen Normungsorganisation zur wiederholten oder ständigen Anwendung angenommen wird, deren Einhaltung jedoch nicht zwingend vorgeschrieben ist (Art. 2 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012), wie eine Technische Spezifikation (TS) des CEN/CENELEC, ein Technischer Report (TR) des CEN/CENELEC, CEN Workshop Agreements (CWA).
- „Beitrag“: alle Interventionen, Empfehlungen, Vorschläge, Beratungen oder jedwede Art von Einsatz der anderen Partei, die bei der Erstellung von Veröffentlichungen hilfreich sind. Der Begriff „Beratungen“ schließt jegliche Stimmrechte in den Technischen Komitees aus.

2. Zweck des MoU

Zweck dieses MoU ist der Aufbau einer kooperativen Beziehung zwischen den Parteien mit dem Ziel, zu einem einheitlich hohen Sicherheitsniveau der Binnenschifffahrt, zum Schutz von Umwelt und Klima und zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt in Europa beizutragen.

3. Bereiche der Zusammenarbeit

Die Parteien vereinbaren eine Zusammenarbeit in den in Anlage I dieses MoU aufgeführten konkreten Bereichen. Die Parteien können durch eine Änderung von Anlage I gemeinsam die Absicht bekunden, neue Bereiche der Zusammenarbeit aufzunehmen oder die Zusammenarbeit in bestimmten Bereichen zu beenden.

4. Ziele der Zusammenarbeit

Ziel der Zusammenarbeit ist es, mithilfe eines regelmäßigen Informationsaustauschs über laufende und künftige Arbeiten, einschließlich pränormativer FuE-Tätigkeiten, in für beide Parteien interessanten Bereichen, insbesondere den in Anlage I dieses MoU aufgeführten Bereichen, eine Komplementarität der Tätigkeiten und eine konsistente Entwicklung von Normen sicherzustellen.

5. Modalitäten der Zusammenarbeit

5.1. Grundzüge der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit basiert auf der folgenden allgemeinen Aufgabenteilung:

- Der CESNI legt die allgemeinen Vorschriften im Rechtsrahmen der EU und der ZKR fest.
- Das CEN und das CENELEC erwägen die Ausarbeitung detaillierter Normen für die Umsetzung der CESNI-Standards durch die Industrie und spielen damit eine wichtige Rolle bei der Gewährleistung der Interoperabilität.
- Der CESNI schlägt in seinen Zuständigkeitsbereichen CEN- und CENELECNormen vor, die für die Industrie von Nutzen sein könnten und die Anforderungen der CESNI-Standards ergänzen.
- Das CEN und das CENELEC erwägen die Ausarbeitung detaillierter Normen gemäß dem Vorschlag des CESNI.

5.2. Detaillierte Modalitäten der Zusammenarbeit

5.2.1. Im Rahmen der Normungstätigkeiten des CEN und des CENELEC beachten die ZKR und der CESNI Leitfadens 25 des CEN und des CENELEC, insbesondere dessen Kapitel 5 über europäische institutionelle Interessenträger.

5.2.2. Vorbehaltlich der für jede Partei geltenden Richtlinien, Vorschriften und Leitlinien kann der CESNI in Bezug auf die in Anlage I aufgeführten Angelegenheiten:

- Empfehlungen zu derzeitigen und künftigen Tätigkeiten des CEN und des CENELEC gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 aussprechen, z. B. durch die Angabe von Bedürfnissen und das Vorschlagen von Prioritäten;
- technische Dokumente im Hinblick auf deren eventuelle Aufnahme in das europäische Normenwerk über die regulären Genehmigungsverfahren vorschlagen;
- ggf. Expertenrat zu den Auswirkungen von durch das CEN und das CENELEC ausgearbeiteten europäischen Normen bereitstellen;
- sich bei der Entwicklung europäischer Normen einbringen und ggf. Informationen und Daten im Zusammenhang mit technischen Tätigkeiten des CEN und des CENELEC in den in Anlage I aufgeführten Bereichen der Zusammenarbeit mitteilen;
- das CEN und das CENELEC über jegliche Aktivitäten informieren, die für die Arbeit des CEN und des CENELEC an durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 in Auftrag gegebenen europäischen Normen im Bereich der Binnenschifffahrt oder in Verbindung mit den ZKR-Verordnungen zur Rheinschifffahrt relevant sein könnten.

5.2.3. Vorbehaltlich der für jede Partei geltenden Richtlinien, Vorschriften und Leitlinien können die Parteien in Bezug auf die in Anlage I aufgeführten Angelegenheiten:

- an den Sitzungen der anderen Partei teilnehmen und mitwirken;
- Informationen und Daten in Bezug auf die Tätigkeiten der anderen Partei mit deren vorheriger schriftlicher Zustimmung weitergeben.

5.2.4. Die Beteiligung an bestimmten Technischen Komitees des CEN und des CENELEC oder an den Tätigkeiten des CESNI unterliegt den von der betreffenden Partei festgelegten Vorschriften.

5.2.5. Sofern dies im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses MoU angemessen ist, informiert jede Partei die andere über von ihr organisierte relevante Ereignisse (wie die Einleitung von Normenverfahren, die Veröffentlichung von Grundsatzdokumenten und die Einleitung von öffentlichen Anhörungsverfahren und andere öffentliche Ereignisse).

5.2.6. Sofern dies im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses MoU angemessen ist, können die Parteien Zusammenkünfte für die Zwecke eines Meinungsaustauschs, einer Unterrichtung über laufende Entwicklungen und einer Zusammenarbeit in politischen oder technischen Angelegenheiten von gemeinsamem Interesse für beide Parteien abhalten.

5.2.7. Die Parteien bekunden ihre Absicht, sich für die Ergreifung angemessener Maßnahmen einzusetzen, um die Weitergabe von Informationen oder Dokumenten zu dieser Zusammenarbeit an Dritte, die nicht mit den von diesem MoU erfassten Aktivitäten in Zusammenhang stehen, zu verhindern, es sei denn, dies ist gesetzlich vorgeschrieben oder die Parteien haben etwas anderes vereinbart.

- 5.2.8. Die Parteien sind sich darüber einig, dass nichts in diesem MoU oder der Zusammenarbeit, die in dessen Rahmen erfolgt, so auszulegen ist, dass eine Partei die andere Partei für Schäden verantwortlich machen kann, die ihr durch die Zusammenarbeit im Rahmen dieses MoU entstehen.

6. Kommunikation

- 6.1. Zur Erleichterung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs benennen die Parteien die folgenden Ansprechpartner:

CEN und CENELEC:

- Herr Thierry Legrand, Account Manager Mobility (CCMC).
- Alle rechtlichen oder vertraglichen Anliegen sind auch an die Rechtsabteilung von CEN-CENELEC (legal@cencenelec.eu) zu richten.

ZKR/CESNI:

- Herr Han Grooten-Feld, Assistent des CESNI

Die Vertragsparteien unterrichten einander schriftlich bei einer Änderung der oben genannten Ansprechpartner.

- 6.2. Jegliche Kommunikation, Auskunfts- oder Unterstützungersuchen im Rahmen dieses MoU erfolgt bzw. erfolgen über die angegebenen Ansprechpartner. Die Kommunikation im Rahmen dieses MoU kann in elektronischer Form erfolgen.

- 6.3. Die Kommunikations- und Dokumentensprache ist Englisch.

7. Urheberrecht und dessen Einräumung für Beiträge

- 7.1. Das Urheberrecht für die Veröffentlichungen des CEN und des CENELEC und alle Rechte des CEN und des CENELEC an geistigem Eigentum, einschließlich der Rechte an geistigem Eigentum in Verbindung mit Normen oder anderen Dokumenten des CEN und des CENELEC, unabhängig von ihrer Art und ihrem Ursprung, liegen ausschließlich beim CEN und/oder beim CENELEC.
- 7.2. Die ZKR erkennt an, dass das CEN und das CENELEC den gesetzlichen Urheberrechtsschutz für ihre europäischen Normen und sonstigen Dokumente gemäß dem CEN-CENELEC-Leitfaden 10 „Policy on dissemination, sales and copyright of CEN-CENELEC Publications“ sicherstellen müssen.
- 7.3. Das CEN und das CENELEC erkennen an, dass die Veröffentlichungen des CESNI öffentlich zugänglich sind und in den Amtssprachen der ZKR (Deutsch, Französisch, Niederländisch und Englisch) weltweit unentgeltlich in allen derzeit bekannten Formen verbreitet und verwertet werden können.

- 7.4. Die ZKR stimmt der Übertragung des notwendigen Urheberrechts für den Inhalt der CESNI-Beiträge für das CEN und das CENELEC an das CEN und das CENELEC zu und gestattet dem CEN und dem CENELEC, diese als Teil von CEN- und CENELEC-Dokumenten und -Veröffentlichungen zu vervielfältigen, zu veröffentlichen und zu verbreiten. Diese Urheberrechte werden dem CEN unentgeltlich weltweit übertragen und erstrecken sich auf alle Sprachen und alle derzeit bekannten Formen der Verwertung. Gleichwohl dürfen das CEN und das CENELEC Veröffentlichungen des CESNI weder ganz noch teilweise ohne vorherige schriftliche Genehmigung der ZKR in ihren eigenen Veröffentlichungen verwenden, wiedergeben oder ändern.
- 7.5. Das CEN und das CENELEC nehmen zur Kenntnis und akzeptieren, dass jegliche Einräumung des Urheberrechts für Beiträge des CESNI der weiteren uneingeschränkten Verwertung dieser Beiträge durch den CESNI für dessen eigene Zwecke nicht entgegensteht.
- 7.6. Das CEN und das CENELEC stimmen der Übertragung des notwendigen Urheberrechts für den Inhalt der CEN- und CENELEC-Beiträge zu den CESNI-Tätigkeiten an die ZKR zu und gestatten dem CESNI, diese als Teil von CESNI-Dokumenten und/oder -Veröffentlichungen zu vervielfältigen, zu veröffentlichen und zu verbreiten. Dies schließt jegliche urheberrechtlich geschützten Bestandteile in jeglichen CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen oder späteren Veröffentlichungen, die sich aus den nationalen Umsetzungen dieser Veröffentlichungen durch CEN- und CENELEC-Mitglieder ergeben, aus.
- 7.7. Die ZKR und/oder der CESNI dürfen Teile von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen ohne vorherige schriftliche Genehmigung des CEN und des CENELEC in keiner Art und Weise in ihren eigenen Veröffentlichungen verwenden oder wiedergeben. Dieses MoU erstreckt sich nicht auf die Bedingungen für den Zugang zu, die Nutzung und/oder die Vervielfältigung von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen in ihrer Gesamtheit oder in Teilen durch die ZKR und/oder den CESNI.
- 7.8. Der CESNI nimmt zur Kenntnis und akzeptiert, dass jegliche Einräumung von Urheberrechten für Beiträge des CEN und des CENELEC der weiteren uneingeschränkten Verwertung dieser Beiträge durch das CEN und das CENELEC für deren eigene Zwecke nicht entgegensteht.
- 7.9. Die Parteien erkennen an, dass Veröffentlichungen Dritter (einschließlich CEN- und CENELEC-Mitglieder und CESNI-Mitgliedstaaten) unabhängig von ihrer Art und ihrem Ursprung ausschließliches Eigentum ihrer rechtmäßigen Eigentümer bleiben, sofern nichts anderes vereinbart wurde.

8. Kosten des Zugangs zu Veröffentlichungen

Die Bedingungen für den Zugang zu und die Nutzung von CEN- und CENELEC-Veröffentlichungen werden durch zwei separate Lizenzvereinbarungen geregelt.

9. Streitbeilegung und für die Parteien relevante Rechtsvorschriften

- 9.1. Dieses MoU ändert oder ersetzt nicht die jeweiligen in Kraft befindlichen oder für die Parteien geltenden Gesetze, Verordnungen und Vorschriften.

10. Änderung und Beendigung

- 10.1. Dieses MoU tritt mit Inkrafttreten der Entscheidung in Kraft, mit dem dem CEN und dem CENELEC der Status eines anerkannten Verbandes des CESNI gewährt wird. Es wird für einen Zeitraum von fünf (5) Jahren ab dem Zeitpunkt seiner Unterzeichnung durch beide Parteien geschlossen und verlängert sich jeweils automatisch um weitere fünf Jahre. Es kann jederzeit durch eine schriftliche Vereinbarung zwischen den Parteien geändert werden.
- 10.2. Dieses MoU unterliegt belgischem Recht. Für den Fall, dass Unstimmigkeiten oder Probleme im Rahmen dieses MoU bestehen oder sich daraus ergeben, erklären die Parteien ihre Absicht, diese gütlich zu lösen. In Ermangelung einer für beide Seiten akzeptablen Lösung erfolgt die Beilegung sämtlicher Streitigkeiten, Auseinandersetzungen oder Ansprüche, die sich aus oder im Zusammenhang mit diesem MoU, einschließlich dessen Gültigkeit, Ungültigkeit, Verletzung oder Beendigung, ergeben, nach belgischem Recht.
- 10.3. Jede Partei kann dieses MoU jederzeit mit einer Frist von drei Monaten schriftlich beenden.

ZU URKUND DESSEN wird die englische Fassung dieses MoU in zwei Urschriften ausgefertigt und von bevollmächtigten Vertretern der Parteien ordnungsgemäß unterzeichnet.

Für und im Namen der ZKR

Name: Lucia LUIJTEN

Funktion: Generalsekretärin

Ort der Unterzeichnung: Straßburg

Datum der Unterzeichnung:

Unterschrift:

Für und im Namen des CEN und des CENELEC

CEN

Name: Elena SANTIAGO CID

Funktion: Generaldirektorin

Ort der Unterzeichnung: Brüssel

Datum der Unterzeichnung:

Unterschrift:

CENELEC

Name: Elena SANTIAGO CID

Funktion: Generaldirektorin

Ort der Unterzeichnung: Brüssel

Datum der Unterzeichnung:

Unterschrift:

Anlage
Konkrete Bereiche der Zusammenarbeit

Der CESNI und das CEN werden in folgenden Bereichen zusammenarbeiten:

- 1) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 15 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt“ des CEN
- 2) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 191 „Ortsfeste Brandbekämpfungsanlagen“ des CEN
- 3) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 464 „Kleine Wasserfahrzeuge“ des CEN
- 4) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 268 „Kryo-Behälter und spezielle Einsatzgebiete der Wasserstofftechnologie“ des CEN
- 5) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 282 „Anlagen und Ausrüstung für Flüssigerdgas“ des CEN
- 6) Arbeiten des CENELEC-Berichter-Sekretariats CLC SR 105 „Brennstoffzellentechnologien“
- 7) Arbeiten des Gemeinsamen Technischen Komitees CEN-CENELEC JTC 13 „Cybersicherheit“ von CEN-CELENEC
- 8) Arbeiten des CEN Workshops CEN/WS 106 „Spezifikation für die Bunkerung von Methanol“
- 9) Arbeiten des Technischen Komitees CEN/TC 326 „Erdgasfahrzeuge – Betankung und Betrieb“ des CEN

Memorandum van Overeenstemming
tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
en
het Europees Comité voor Normalisatie (CEN)
het Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie (CENELEC)

Memorandum van Overeenstemming gesloten tussen

het **Europees Comité voor Normalisatie** IVZW (hierna 'CEN' genoemd), een internationale vereniging zonder winstoogmerk naar Belgisch recht, waarvan de statutaire zetel is gevestigd te 1040 Brussel (België), Wetenschapsstraat 23, het **Europees Comité voor Elektrotechnische Normalisatie** IVZW (hierna 'CENELEC' genoemd), een internationale vereniging zonder winstoogmerk naar Belgisch recht, waarvan de statutaire zetel is gevestigd te 1040 Brussel (België), Wetenschapsstraat 23,

vertegenwoordigd door mevrouw Elena Santiago Cid, directeur-generaal, naar behoren gemachtigd dit Memorandum te ondertekenen,

en

de **Centrale Commissie voor de Rijnvaart** (hierna 'CCR' genoemd), waarvan de zetel is gevestigd te 67082 Straatsburg (Frankrijk), 2, Place de la République, vertegenwoordigd door mevrouw Lucia Luijten, secretaris-generaal, naar behoren gemachtigd dit Memorandum te ondertekenen,

hierna afzonderlijk 'de partij' of gezamenlijk 'de partijen' genoemd.

Preamble

- a) Dit Memorandum van Overeenstemming (hierna 'MvO' genoemd) legt de beginselen en het kader vast voor samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de partijen met betrekking tot de werkzaamheden van CEN en CENELEC en de CCR, uitsluitend wat betreft de standaardiseringsactiviteiten van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (hierna 'CESNI' genoemd).
- b) Dit MvO hangt samen met de gelijktijdige verkrijging door CEN en CENELEC van de status van erkende organisatie bij CESNI.
- c) CESNI heeft onder andere de volgende taken:
 - goedkeuring van technische standaarden op diverse gebieden, vooral met betrekking tot de schepen, informatietechnologie en bemanningen, waarnaar de respectieve regelgevingen op Europees en internationaal niveau, met inbegrip van die van de Europese Unie en de CCR, zullen verwijzen voor hun toepassing;
 - overleg over de uniforme uitleg en toepassing van de bedoelde standaarden, de methode voor de toepassing en implementatie van de voorziene procedures, de uitwisseling van informatie en de toezichthoudende mechanismen in de lidstaten;
 - overleg over de afwijkingen en gelijkwaardigheid met betrekking tot de technische voorschriften voor bepaalde schepen;
 - overleg over onderwerpen die prioritair zijn voor de veiligheid van de scheepvaart, de bescherming van het milieu en andere belangrijke binnenvaartaspecten.
- d) CEN en CENELEC zijn twee van de drie Europese normalisatieorganisaties (ENO's), waarvan het voornaamste doel is handelsbelemmeringen voor Europese bedrijven en consumenten weg te nemen. CEN en CENELEC hebben als taak Europese normen vast te stellen om de Europese economie in de wereldhandel, het welzijn van de Europese burgers en het milieu te bevorderen. CEN en CENELEC hebben de institutionele bevoegdheid om via hun diensten een platform te bieden voor de ontwikkeling en bevordering van Europese normen en andere op consensus berustende publicaties op grond van Verordening (EU) 1025/2012.

- e) Normalisatie speelt een belangrijke rol in het overheidsbeleid en de ondersteuning van wetgeving in verschillende bedrijfstakken, het functioneren van de Europese eengemaakte markt en de milieu- en consumentenbescherming.
- f) CEN en CENELEC en de CCR/CESNI erkennen de waarde van samenwerking in het kader van de bevoegdheden en taken die aan CESNI zijn toevertrouwd bij het CCR-besluit over de instelling en werkwijze van CESNI (hierna 'CCR-besluit 2015-I-3' genoemd).
- g) De algemene vergaderingen van CEN en CENELEC hebben de beginselen voor het beleid inzake partnerschappen met stakeholders vastgelegd in deel 2 van het Intern Reglement van CEN-CENELEC en Richtsnoer 25 van CEN-CENELEC die betrekking heeft op 'Het concept van partnerschappen met Europese organisaties en andere stakeholders' (hierna 'Richtsnoer 25' genoemd). Onder de in punt 5 van deze richtsnoer bedoelde categorie 'Europese institutionele stakeholders' vallen in het bijzonder partnerschappen met relevante agentschappen van de Europese Commissie, onderzoeksdiensten of andere Europese intergouvernementele organisaties, zoals het partnerschap in het kader van dit MvO.
- h) De partijen verbinden zich tot de vertrouwelijke behandeling van de bepalingen van dit MvO en alle informatie die door of namens een partij wordt verstrekt op grond van dit MvO en die door een partij als vertrouwelijk wordt aangemerkt. Onder 'vertrouwelijke informatie' wordt verstaan niet-openbare informatie die of niet-openbaar materiaal dat mondeling of schriftelijk door een partij aan de andere wordt bekendgemaakt of verstrekt in het kader van dit MvO, met inbegrip van, maar niet beperkt tot, ontwerpnormen, niet-gepubliceerde normen of andere technische producten, werkdocumenten of inhoud van normen waartoe toegang is verkregen in het kader van een technisch comité, alsmede informatie die of materiaal dat betrekking heeft op door intellectueel eigendomsrecht beschermde knowhow of gevoelige of geheime aangelegenheden. Informatie die of materiaal dat al voor dit MvO openbaar was, valt hier niet onder.
- i) Persoonsgegevens die zijn verkregen op grond van dit MvO worden verwerkt onverminderd het privacybeleid van CEN en CENELEC en in overeenstemming met Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (hierna 'AVG' genoemd). Persoonsgegevens waartoe toegang is verkregen op grond van dit MvO blijven vertrouwelijk en worden niet bekendgemaakt aan derden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de partijen.

DERHALVE maken de partijen in het licht van het voorgaande het volgende voornemen kenbaar:

DOEL EN MODALITEITEN VAN DE SAMENWERKING

1. Definities en interpretaties

De partijen komen overeen dat de volgende definities van toepassing zijn, tenzij anders vermeld:

- 'publicatie': elk werk dat door CEN/CENELEC of CESNI openbaar is gemaakt, zoals:
 - o normen, ontwerpnormen en ontwerpproducten van CEN/CENELEC, zoals bedoeld in punt 1.2 van deel 2 van het Intern Reglement van CEN-CENELEC;

- standaarden, ontwerpstandaarden, toelichtingen, ontwerptoelichtingen, FAQ's en ontwerp-FAQ's van CESNI.
- 'product': een door een Europese normalisatieorganisatie vastgestelde technische specificatie voor herhaalde of voortdurende toepassing, waarvan de naleving niet verplicht is en die geen norm is (artikel 2.2 van Verordening 1025/2012), zoals een technische specificatie van CEN/CENELEC (TS), een technisch rapport van CEN/CENELEC (TR) of een workshop-afspraken van CEN (CWA).
- 'bijdrage': een tussenkomst, advies, voorstel, overleg of elke vorm van inbreng van de andere partij, die als ondersteuning dient bij het tot stand komen van publicaties. Het begrip 'overleg' sluit stemrecht in de technische comités uit.

2. Doel van het MvO

Dit MvO heeft tot doel een samenwerkingsverband tussen de partijen tot stand te brengen om bij te dragen aan een hoog uniform niveau van veiligheid in de binnenvaart, de bescherming van het milieu en het klimaat, en de digitalisering van de binnenvaart in Europa.

3. Gebieden van samenwerking

De partijen komen overeen samen te werken op de specifieke gebieden die in bijlage I bij dit MvO zijn vermeld. De partijen kunnen gezamenlijk het voornemen kenbaar maken om op aanvullende gebieden samen te werken of de samenwerking op bepaalde gebieden te beëindigen door bijlage I te wijzigen.

4. Doelstellingen van de samenwerking

De samenwerking is erop gericht te waarborgen dat werkzaamheden elkaar aanvullen en samenhangende normen worden ontwikkeld door regelmatig informatie uit te wisselen over lopende en toekomstige werkzaamheden, waaronder prenormatieve O&O-activiteiten, op gebieden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de partijen en in het bijzonder de in bijlage I bij dit MvO vermelde gebieden.

5. Modaliteiten van de samenwerking

5.1. Hoofdstructuur van de samenwerking

De samenwerking is gebaseerd op de volgende algemene taakverdeling:

- CESNI stelt de algemene regels vast binnen het regelgevingskader van de EU en de CCR.
- CEN en CENELEC beraden zich op de ontwikkeling van nadere normen voor de implementatie van de CESNI-standaarden door het bedrijfsleven en spelen daarmee een belangrijke rol bij het waarborgen van interoperabiliteit.
- CESNI stelt op zijn bevoegdheidsgebieden standaarden voor aan CEN en CENELEC die nuttig kunnen zijn voor het bedrijfsleven, ter aanvulling van de voorschriften die in de CESNI-standaarden zijn vastgelegd.
- CEN en CENELEC beraden zich op de ontwikkeling van nadere normen zoals voorgesteld door CESNI.

5.2. Nadere modaliteiten van de samenwerking

5.2.1. De CCR en CESNI zorgen in het kader van de normalisatiewerkzaamheden van CEN en CENENELEC voor de naleving van Richtsnoer 25 van CEN en CENELEC en in het bijzonder van punt 5 daarvan, dat betrekking heeft op Europese institutionele stakeholders.

5.2.2. CESNI kan, met inachtneming van de voor elke partij geldende beleidslijnen, regels en richtsnoeren, voor de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden:

- advies uitbrengen over de lopende en toekomstige werkzaamheden van CEN en CENELEC in overeenstemming met artikel 10 van Verordening (EU) nr. 1025/2012, bijvoorbeeld door aan te geven wat de behoeften zijn en door prioriteiten voor te stellen;
- technische documenten voorstellen, zodat deze eventueel kunnen worden opgenomen in het Europese normenstelsel volgens de normale goedkeuringsprocedures;
- waar nodig deskundig advies geven over de gevolgen van Europese normen die door CEN en CENELEC zijn ontwikkeld;
- bijdragen aan de ontwikkeling van Europese normen, alsook informatie en gegevens uitwisselen in verband met de technische werkzaamheden van CEN en CENELEC op de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden, waar van toepassing;
- CEN en CENELEC informeren over alle activiteiten die relevant kunnen zijn voor de werkzaamheden van CEN en CENELEC aan Europese normen waar de Europese Commissie om heeft verzocht op grond van artikel 10 van Verordening 1025/2012 en die betrekking hebben op de binnenvaart of verband houden met reglementen van de CCR voor de Rijnvaart.

5.2.3. De partijen kunnen, met inachtneming van de voor elke partij geldende beleidslijnen, regels en richtsnoeren, voor de in bijlage I vermelde samenwerkingsgebieden:

- vergaderingen van de andere partij bijwonen en eraan deelnemen;
- informatie en gegevens uitwisselen die verband houden met de werkzaamheden van de andere partij, met diens voorafgaande schriftelijke toestemming.

5.2.4. Om deel te nemen aan specifieke technische comités van CEN en CENELEC of aan werkzaamheden van CESNI moeten de door de betreffende partij vastgestelde regels in acht worden genomen.

5.2.5. Waar passend binnen het toepassingsgebied van dit MvO, informeert elke partij de andere over belangrijke activiteiten die zij onderneemt (zoals het starten van normalisatieprocedures, het publiceren van beleidsdocumenten en het starten van openbare raadplegingsprocedures en andere openbare activiteiten).

5.2.6. Waar passend binnen het toepassingsgebied van dit MvO, kunnen de partijen bijeenkomen om van gedachten te wisselen, informatie te verstrekken over lopende ontwikkelingen en samen te werken op beleids- of technische gebieden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de partijen.

5.2.7. De partijen maken het voornemen kenbaar redelijke maatregelen te nemen om te voorkomen dat informatie of documenten over de onderhavige samenwerking worden bekendgemaakt aan derden die niet betrokken zijn bij de onder dit MvO vallende werkzaamheden, tenzij dit bij wet verplicht is of anderszins door de partijen is overeengekomen.

- 5.2.8. De partijen zijn het erover eens dat dit MvO of de samenwerking die op grond daarvan plaatsvindt niet zo mag worden geïnterpreteerd dat de ene partij de andere aansprakelijk kan stellen voor eventuele schade die zij heeft geleden als gevolg van de samenwerking op grond van dit MvO.

6. Communicatie

- 6.1. Elke partij wijst een contactpersoon aan, om de samenwerking en informatie-uitwisseling te vergemakkelijken:

CEN en CENELEC:

- Dhr. Thierry Legrand, Accountmanager – Mobiliteit (CCMC).
- Juridische of contractuele vragen moeten ook aan de juridische dienst van CEN-CENELEC worden gericht (legal@cencenelec.eu).

CCR/CESNI:

- Dhr. Han Grooten-Feld, assistent CESNI.

Elke partij stelt de andere partij schriftelijk op de hoogte van wijzigingen met betrekking tot deze contactpersonen.

- 6.2. Alle mededelingen en verzoeken om informatie of ondersteuning op grond van dit MvO worden aan de aangewezen contactpersonen gericht. Het gebruik van elektronische communicatiemiddelen is toegestaan in het kader van dit MvO.

- 6.3. Mededelingen en/of documenten worden in het Engels uitgewisseld.

7. Auteursrecht en erkenning van bijdragen

- 7.1. Het auteursrecht op publicaties van CEN en CENELEC of enige intellectuele eigendomsrechten (IER) van CEN en CENELEC, met inbegrip van de intellectuele eigendomsrechten op normen of andere producten van CEN en CENELEC, komen ongeacht de aard en herkomst ervan uitsluitend CEN en/of CENELEC toe.
- 7.2. De CCR erkent dat het voor CEN en CENELEC noodzakelijk is de rechtsbescherming van het auteursrecht op hun Europese normen of andere producten veilig te stellen in overeenstemming met Richtsnoer 10 van CEN-CENELEC die betrekking heeft op het 'Beleid inzake de verspreiding en de verkoop van en het auteursrecht op publicaties van CEN-CENELEC'.
- 7.3. CEN en CENELEC erkennen dat de publicaties van CESNI tot het publieke domein behoren en beschikbaar zijn om in alle op dit moment bekende vormen, kosteloos, wereldwijd en in de officiële talen van de CCR (Duits, Frans, Nederlands en Engels) te worden verspreid en gebruikt.

- 7.4. De CCR stemt ermee in CEN en CENELEC het noodzakelijke auteursrecht op de inhoud van bijdragen van CESNI aan de werkzaamheden van CEN en CENELEC te verlenen en CEN en CENELEC toe te staan deze bijdragen te reproduceren, publiceren en verspreiden als onderdeel van de producten en publicaties van CEN en CENELEC. Dit auteursrecht wordt kosteloos en wereldwijd aan CEN verleend en geldt voor alle talen en alle op dit moment bekende vormen van gebruik. CEN en CENELEC mogen publicaties van CESNI echter niet geheel of gedeeltelijk gebruiken, reproduceren of aanpassen in eigen publicaties, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de CCR.
- 7.5. CEN en CENELEC begrijpen en stemmen ermee in dat het verlenen van het auteursrecht op bijdragen van CESNI er niet aan in de weg staat dat CESNI eigen bijdragen onbeperkt blijft gebruiken voor eigen doeleinden.
- 7.6. CEN en CENELEC stemmen ermee in de CCR het noodzakelijke auteursrecht op de inhoud van bijdragen van CEN en CENELEC aan de werkzaamheden van CESNI te verlenen en CESNI toe te staan deze bijdragen te reproduceren, publiceren en verspreiden als onderdeel van producten en/of publicaties van CESNI. Auteursrechtelijk beschermde elementen die zijn opgenomen in publicaties van CEN en CENELEC of in daaropvolgende publicaties die verschijnen in het kader van de nationale implementatie daarvan door de leden van CEN en CENELEC, zijn hiervan uitgesloten.
- 7.7. De CCR en/of CESNI mogen geen delen van publicaties van CEN en CENELEC, in welke vorm of op welke wijze dan ook, gebruiken of reproduceren in eigen publicaties, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van CEN en CENELEC. Dit MvO heeft geen betrekking op de voorwaarden voor de toegang tot, het gebruik en/of de reproductie van gehele of gedeeltelijke publicaties van CEN en CENELEC door de CCR en/of CESNI.
- 7.8. CESNI begrijpt en stemt ermee in dat het verlenen van het auteursrecht op bijdragen van CEN en CENELEC er niet aan in de weg staat dat CEN en CENELEC eigen bijdragen onbeperkt blijven gebruiken voor eigen doeleinden.
- 7.9. De partijen erkennen dat publicaties van derden (met inbegrip van de leden van CEN en CENELEC en de lidstaten van CESNI), ongeacht de aard of herkomst ervan, uitsluitend de rechtmatige eigenaars ervan toekomen, tenzij anders overeengekomen.

8. Kosten van toegang tot publicaties

De voorwaarden voor toegang tot en gebruik van publicaties van CEN en CENELEC worden geregeld in twee afzonderlijke licentieovereenkomsten.

9. Geschillenbeslechting en door de partijen toegepaste wetgeving

- 9.1. Dit MvO wijzigt of vervangt de wetgeving, regelgeving en voorschriften die van kracht zijn voor of van toepassing zijn op de partijen niet.

10. Wijziging en beëindiging

- 10.1. Dit MvO treedt in werking zodra de beslissing om CEN en CENELEC de status van erkende organisatie bij CESNI te verlenen van kracht is geworden. Het MvO geldt voor een periode van vijf (5) jaar vanaf de datum van ondertekening ervan door de partijen en wordt automatisch verlengd voor opeenvolgende perioden van vijf jaar. De overeenkomst kan op ieder moment bij schriftelijke overeenkomst tussen de partijen worden gewijzigd.
- 10.2. Op dit MvO is het Belgische recht van toepassing. De partijen maken het voornemen kenbaar om meningsverschillen of problemen uit hoofde van of in verband met dit MvO in der minne te regelen. Als niet tot een wederzijds aanvaardbare oplossing kan worden gekomen, zullen geschillen, betwistingen of vorderingen uit hoofde van of in verband met dit MvO en de geldigheid, ongeldigheid, schending of beëindiging daarvan, worden geregeld volgens de Belgische rechtsregels.
- 10.3. Elke partij kan dit MvO op ieder moment beëindigen door de andere partij daarvan drie maanden van tevoren schriftelijk in kennis te stellen.

TEN BLIJKE WAARVAN dit MvO in het Engels is opgesteld in twee originele exemplaren en naar behoren is ondertekend door de gemachtigde vertegenwoordigers van de partijen.

Voor en namens de CCR

Naam: Lucia LUIJTEN

Hoedanigheid: secretaris-generaal

Plaats van ondertekening: Straatsburg

Datum van ondertekening:

Handtekening:

Voor en namens CEN en CENELEC

CEN

Naam: Elena SANTIAGO CID

Hoedanigheid: directeur-generaal

Plaats van ondertekening: Brussel

Datum van ondertekening:

Handtekening:

CENELEC

Naam: Elena SANTIAGO CID

Hoedanigheid: directeur-generaal

Plaats van ondertekening: Brussel

Datum van ondertekening:

Handtekening:

Bijlage
Specifieke gebieden van samenwerking

CESNI en CEN zullen op de volgende gebieden samenwerken:

- 1) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 15 – Binnenschepen'
- 2) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 191 – Vast ingebouwde brandblusinstallaties'
- 3) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 464 – Kleine schepen'
- 4) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 268 - Cryogene schepen en specifieke toepassingen van waterstoftechnologieën'
- 5) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 282 – LNG-installatie en -uitrusting'
- 6) Werkzaamheden van het rapportage-secretariaat van CENELEC 'CLC/SR 105 – Brandstofceltechnologieën'
- 7) Werkzaamheden van het gezamenlijk technisch comité van CEN-CENELEC 'JTC 13 – Cybersecurity'
- 8) Werkzaamheden van de workshops van CEN 'CEN/WS 106 – Specificatie voor het bunkeren van methanol'
- 9) Werkzaamheden van het technisch comité van CEN 'CEN/TC 326 – Voertuigen op aardgas - Brandstofvoorziening en gebruik'

PROTOKOLL 5
Akkreditierung eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes bei der ZKR

Beschluss

Die Zentralkommission,

unter Hinweis auf den vom Internationalen Technischen Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen eingereichten Anerkennungsantrag vom 30. April 2024,

unter Hinweis auf die Geschäftsordnung der ZKR, insbesondere deren Abschnitt 12 über die Akkreditierung und Beteiligung nichtstaatlicher anerkannter Verbände,

unter Hinweis auf die Regelung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes (Beschluss KVP 2001-I-3-II, Punkt I-2), insbesondere Artikel 1 über die Einräumung des Status,

nach eingehender Prüfung der Übereinstimmung des Antrags des Internationalen Technischen Komitees für vorbeugenden Brandschutz- und Feuerlöschwesen mit den Kriterien für die Einräumung des Status gemäß Artikel 1 der Regelung,

in der Feststellung, dass das Internationale Technische Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen sich zur Einhaltung der Pflichten, die mit dem Status eines anerkannten Verbandes nach Artikel 3 der Regelung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes verknüpft sind, verpflichtet,

entscheidet, dem Internationalen Technischen Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen den Status eines anerkannten nichtstaatlichen Verbandes für eine stillschweigend verlängerbare Dauer von fünf Jahren einzuräumen,

lädt das Internationale Technische Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen ein, sich an den Arbeiten der ZKR zu beteiligen, insbesondere im Bereich der Polizeivorschriften, der technischen Vorschriften, der Ausbildung, der beruflichen Befähigungen, der Beförderung gefährlicher Güter, der Automatisierung und der Infrastruktur,

weist darauf hin, dass die Umsetzung der Beschlüsse zu den nichtstaatlichen anerkannten Verbänden im Verfahren für die Teilnahme der nichtstaatlichen anerkannten Verbände an den Arbeiten der ZKR festgelegt ist (Anlage zur Regelung des Status eines nichtstaatlichen anerkannten Verbandes),

beauftragt die Generalsekretärin, vorstehenden Beschluss an das Internationale Technische Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen zu übermitteln.

III. Wirtschaftsaspekte

PROTOKOLL 6 Wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt

Beschluss

Die Zentralkommission,

nach Kenntnisnahme des mündlichen Berichts des Vorsitzenden ihres Wirtschaftsausschusses,

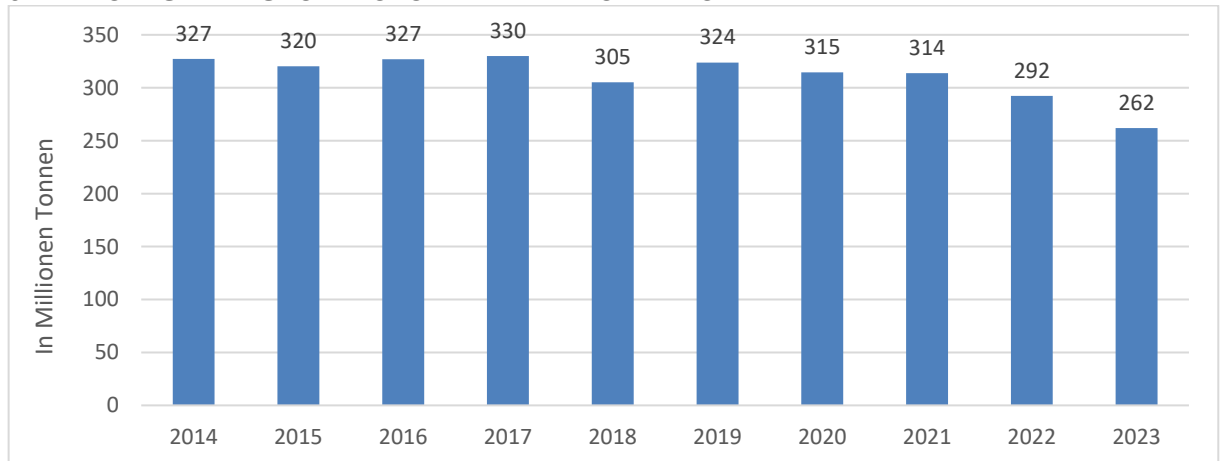
nimmt Kenntnis vom Bericht über die wirtschaftliche Lage der Rheinschifffahrt für das Jahr 2023.

Anlage

1. Güterverkehr im Jahr 2023

Die Gütermengen, die im Jahr 2023 auf dem Rhein befördert wurden, litten deutlich unter der Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage. Das Transportvolumen in Höhe von 262 Millionen Tonnen war noch geringer als im Niedrigwasserjahr 2022. Der Rückgang im Jahr 2023 betrug -10,4% gegenüber dem Vorjahr. Die oben genannte Eintrübung der wirtschaftlichen Lage machte sich vor allem in der Trockengüteschifffahrt und in der Containerschifffahrt negativ bemerkbar.

ABBILDUNG 1: GÜTERVERKEHR IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT* – JÄHRLICHES TRANSPORTVOLUMEN IN MILLIONEN TONNEN



Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

* In früheren Berichten wurden nur die Beförderungsmengen auf dem traditionellen Rhein, d. h. dem Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze, gemeldet. Von nun an wird es möglich sein, über die Beförderungsmengen auf dem gesamten Rhein von Basel bis zur Nordsee (einschließlich der Verbindung nach Antwerpen über die Rhein-Schelde-Verbindung) zu berichten. Bei der Berechnung der Gesamtmenge der auf dem gesamten Rhein beförderten Güter wurden alle Maßnahmen ergriffen, um Doppelzählungen zu vermeiden.

Abbildung 2 macht deutlich, dass vor allem das volumenstarke Segment der Sande, Erden, Kies und Baustoffe bereits seit mehreren Jahren Mengeneinbußen zu verzeichnen hat. Neben der Niedrigwasserperiode in 2022 können vor allem wirtschaftliche Faktoren dafür verantwortlich gemacht werden. Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine hat zu Störungen in der Lieferkette bei Baustoffen geführt. Zudem hat die hohe Inflation eine Anhebung der Zinssätze notwendig gemacht. Die gestiegenen Finanzierungskosten im Bausektor haben die Baukonjunktur negativ beeinflusst.

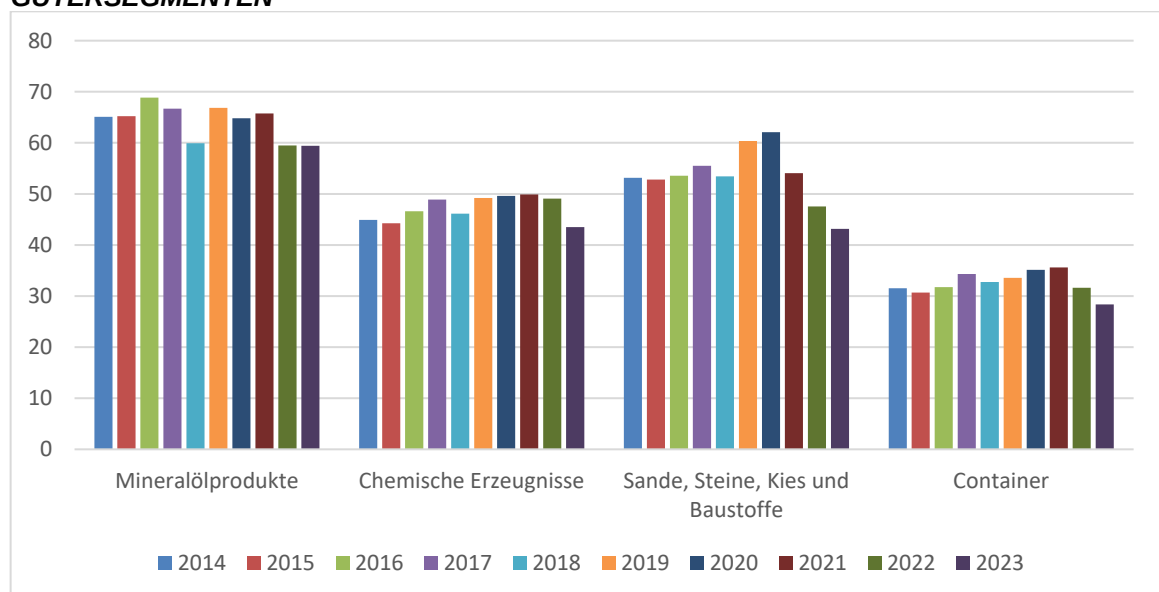
Insgesamt wurde der Güterverkehr auf dem gesamten Rhein im Jahr 2023 durch Faktoren wie eine geringere Gesamtnachfrage aufgrund der hohen Inflation, den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine und andere geopolitische Konflikte, die zu einer weltweiten Konjunkturabkühlung führten, negativ beeinflusst. Um ein Beispiel zu nennen: Die Chemieproduktion im größten Erzeugerland (Deutschland) ging im Jahr 2023 um -11% zurück, was auf eine geringere Gesamtnachfrage nach Chemikalien zurückzuführen ist. Dieser Rückgang ist identisch mit dem Rückgang des Chemietransports auf dem Rhein um -11,4%.

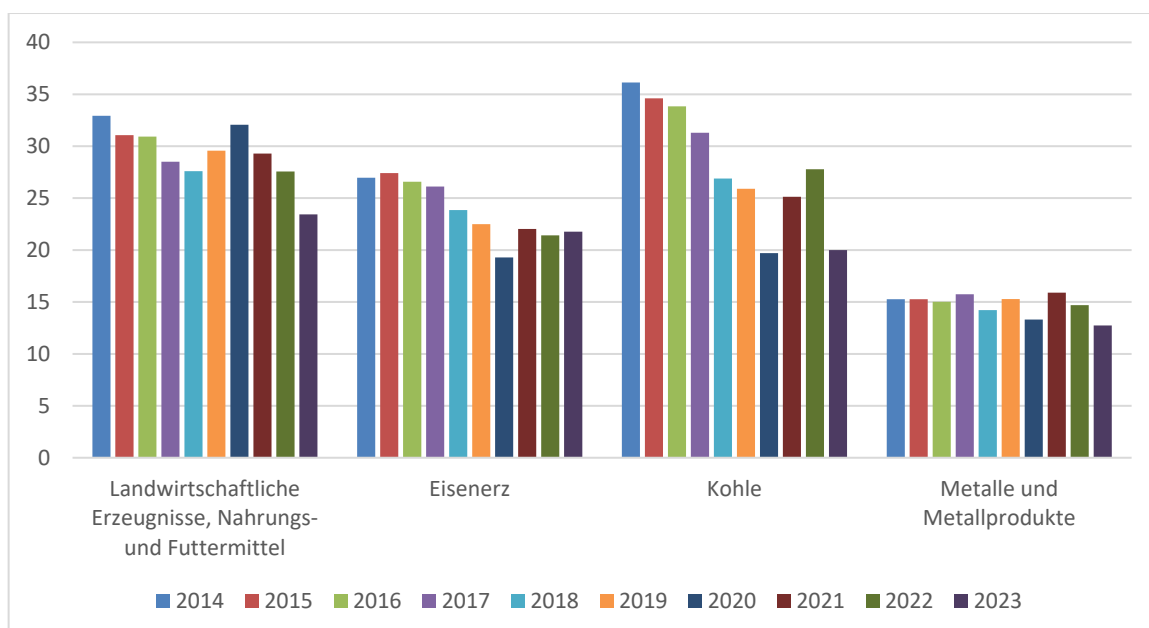
Auch in anderen Gütersegmenten erklärt sich der Rückgang in der Binnenschifffahrt durch den Rückgang in anderen Wirtschaftssektoren wie dem Welthandel. Die Seeverkehrsstatistik ist repräsentativ für den Welthandel, da 90% des gesamten Welthandels über den Seeverkehr abgewickelt werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist es wichtig, auf den Seecontainerverkehr im Rotterdamer Hafen zu verweisen, der 2023 im Vergleich zu 2022 um -7% zurückging. Die Hauptgründe dafür sind der geringere Verbrauch, die geringere Produktion in Europa und der Verlust von Mengen von und nach Russland aufgrund der Sanktionen. Dieser Rückgang ist geringer als der Rückgang der Container-Binnenschifffahrt auf dem Rhein (-10,4%). Dies lässt den Schluss zu, dass die Binnenschifffahrt nicht nur unter den oben genannten Faktoren litt, sondern zudem auch Marktanteile im Containerverkehr an andere Verkehrsträger verloren hat.

Die Erklärung für das eher positive Ergebnis bei Eisenerz ist die Wiederauffüllung der Eisenerzvorräte im Jahr 2023. Die Eisenerzvorräte wurden wieder aufgefüllt, nachdem im Jahr 2022 aufgrund der geringen Stahlproduktion nur wenig Eisenerz importiert wurde. Das negative Ergebnis für landwirtschaftliche Erzeugnisse ist auf Dürre und Überschwemmungen und die daraus resultierenden Ernteaufschläge in der europäischen Landwirtschaft zurückzuführen. Die Getreideernte in den Rheinstaatn fiel 2023 außergewöhnlich niedrig aus.

Es ist auch zu beobachten, dass der Kohletransport im Jahr 2023 im Gegensatz zum Vorjahr nicht boomte. Der Grund dafür ist der Rückgang der Nachfrage nach Kohle im Energiesektor. Das mengenmäßig größte Gütersegment, die Mineralölprodukte, konnte im Jahr 2023 immerhin das Vorjahresergebnis erreichen.

ABBILDUNG 2: GÜTERVERKEHR IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT* NACH GÜTERSEGMENTEN





Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat

* Gesamter Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur Nordsee (einschließlich Rhein-Schelde-Verbindung nach Antwerpen)

TABELLE 1: ENTWICKLUNG DER JÄHRLICHEN FRACHTMENGE IN DER GESAMTEN RHEINSCHIFFFAHRT* NACH DEN WICHTIGSTEN GÜTERARTEN – MENGE IN MILLIONEN TONNEN

	2022 (Mio. t)	2023 (Mio. t)	Änderungsrate 2023 gegenüber 2022
Mineralölzeugnisse	59,48	59,42	-0,1%
Chemische Erzeugnisse	49,08	43,50	-11,4%
Sande, Erden, Kies, Baustoffe	47,55	43,17	-9,2%
Container	31,64	28,36	-10,4%
Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel	27,56	23,44	-14,9%
Eisenerz	21,42	21,77	+1,6%
Kohle	27,78	20,00	-28,0%
Metalle und Metallprodukte	14,69	12,74	-13,3%
Gesamt **	292,0	262,0	-10,4%

Quelle: Analyse ZKR nach Daten von Destatis und Rijkswaterstaat.

* Gesamter Rhein = Rhein von Rheinfelden (CH) bis zur Nordsee (einschließlich Rhein-Schelde-Verbindung nach Antwerpen)

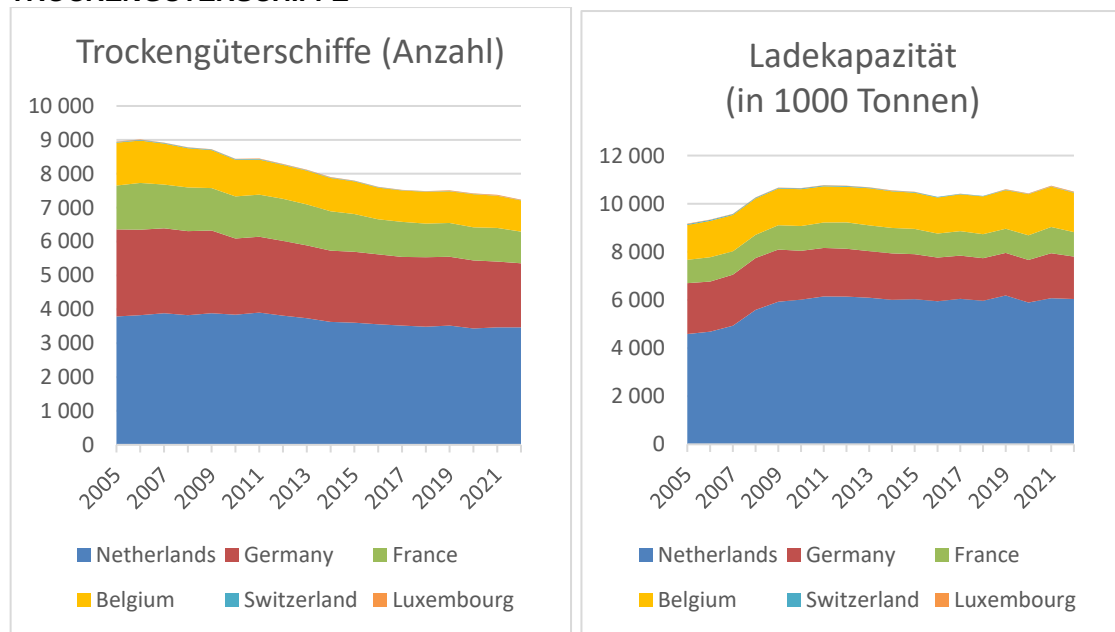
** Das Gesamtergebnis ergibt sich nicht aus der Summe der einzelnen Güterarten, da hier nur die wichtigsten Güterarten verzeichnet sind.

2. Angebotsseite - Flottendaten

Da die Flottendaten für Frankreich und die Schweiz für 2023 noch nicht vorhanden sind, enden die Abbildungen 3 und 4 im Jahr 2022.

Die niederländische Flotte stellt das größte Laderaumangebot in Westeuropa zur Verfügung. Die Anzahl der niederländischen Binnenschiffe im Bereich Trockengüter beträgt knapp die Hälfte der Gesamtzahl an Trockenladungsschiffen in Westeuropa. Der Laderaum der niederländischen Trockengüterschiffe beträgt sogar 57% des gesamten Laderaumangebots der westeuropäischen Flotte.

ABBILDUNG 3: ENTWICKLUNG DER FLOTTE IN WESTEUROPA - TROCKENGÜTERSCHIFFE



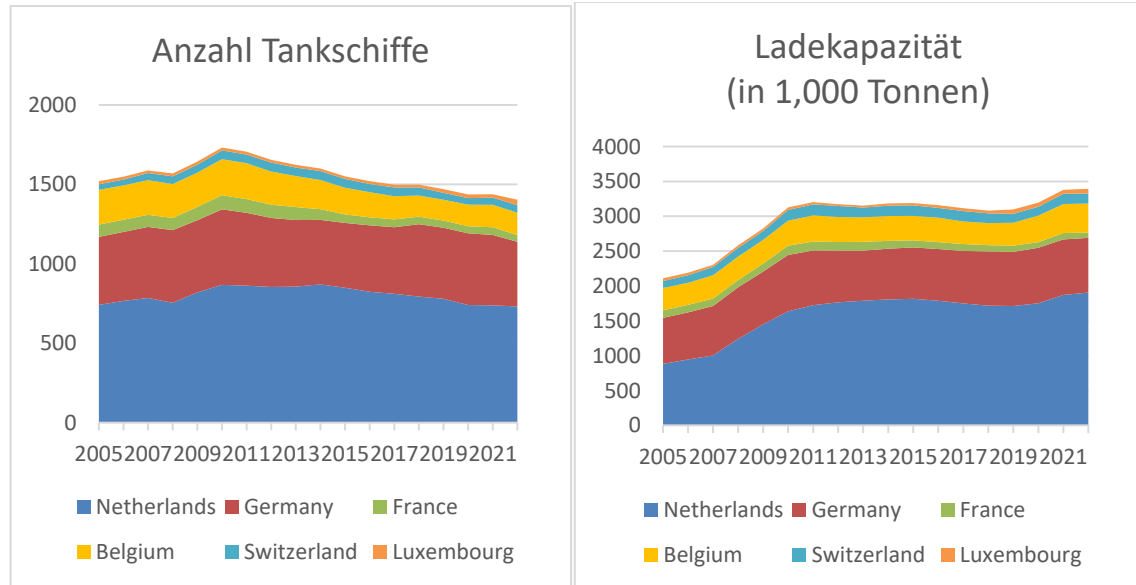
Quellen: VNF (Frankreich), CBS/Rijkswaterstaat (Niederlande), ITB ((Belgien), Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (Deutschland), Flottenregister (Luxemburg), Schweizerische Rheinhäfen (Schweiz)

Die Zahl der Trockengüterschiffe nimmt allerdings ab. Zwischen 2012 und 2022 betrug der Rückgang der Zahl der Schiffe etwa -13%. Das Laderaumangebot hat hingegen nur um rund -2% abgenommen. Dies ist darauf zurück zu führen, dass vor allem kleine Schiffe den Markt verlassen haben und größere Schiffe hinzugekommen sind. Dadurch ist der gesamte Laderaum fast konstant geblieben.

F

Auch die Zahl der Tankschiffe hat in den letzten Jahren abgenommen. Zwischen 2012 und 2022 betrug der Rückgang etwa -15%. Der Laderaum der westeuropäischen Tankschiffe ist im selben Zeitraum hingegen um rund +7% gestiegen. Dies ist auf die strukturelle Erneuerung der Tankschiffsflotte zurückzuführen, welche durch den Wechsel von Einhüllen- zu Doppelhüllenschiffen geprägt war.

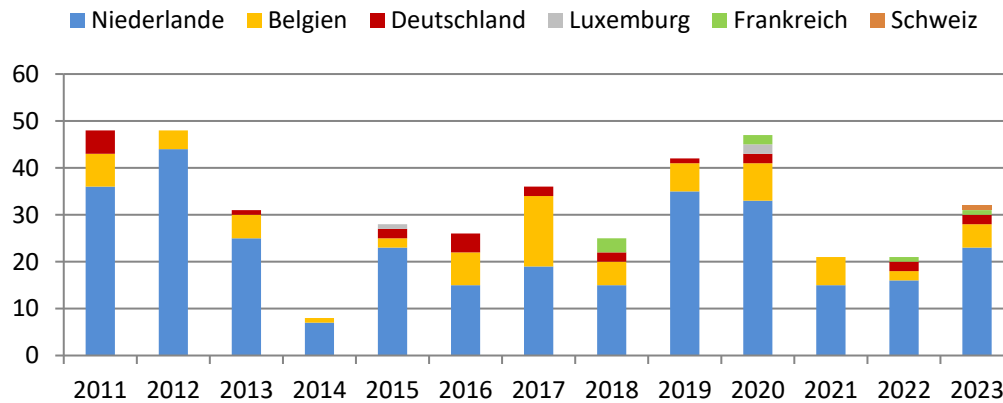
ABBILDUNG 4: ENTWICKLUNG DER FLOTTE IN WESTEUROPA - TANKSCHIFFE



Quellen: siehe Abbildung 3

Im Jahr 2023 sind 32 neue Trockengüterschiffe auf den westeuropäischen Markt gekommen, was einen Anstieg gegenüber den beiden Vorjahren bedeutete. Allein in den Niederlanden wurden 23 neue Schiffe registriert.

ABBILDUNG 5: ANZAHL DER NEUBAUTEN VON TROCKENGÜTERSCHIFFEN

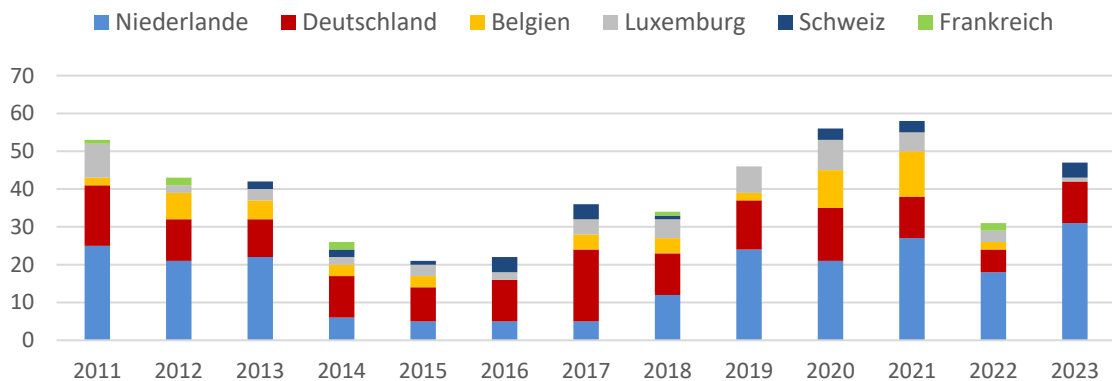


Quelle: IVR

Im Jahr 2023 wurden wie schon im Vorjahr Schubleichter vom Rhein in den Donaauraum verkauft. Für die ersten zehn Monate des Jahres 2023 waren dies rund 100 Trockengüterschiffe aus den Niederlanden, Belgien und Deutschland.

Im Jahr 2023 sind 47 neue Tankschiffe auf den westeuropäischen Markt gekommen; allein 31 davon wurden in den Niederlanden registriert.

ABBILDUNG 6: ANZAHL DER NEUBAUTEN VON TANKSCHIFFEN



Quelle: IVR

Ferner sind sechs neue Schubboote und Schleppboote auf den Markt gekommen, vier davon in den Niederlanden. Es wurden rund zehn kleinere bis mittlere Schubboote in den Donaumaum verkauft.

3. Ausblick auf die Transportnachfrage

Im Jahr 2023 wuchs die Weltwirtschaft um +3,2%. Dieselbe Rate wird auch für die Jahre 2024 und 2025 erwartet. Sie liegt unter dem historischen (2000-2019) Jahresdurchschnitt von +3,8%. Dies spiegelt die restriktive Geldpolitik und die Rücknahme der fiskalischen Unterstützung wider. Für die Rheinschifffahrt ist vor allem das Wachstum in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften von Interesse. Dieses wird leicht ansteigen, wobei der Anstieg hauptsächlich eine Erholung im Euroraum von dem niedrigen Wachstum im Jahr 2023 widerspiegelt. Das Wachstum im Euroraum wird sich den Projektionen zufolge von seiner niedrigen Rate von schätzungsweise +0,4% im Jahr 2023, die die relativ hohe Belastung durch den Krieg in der Ukraine widerspiegelt, auf +0,8% im Jahr 2024 und +1,5% im Jahr 2025 erhöhen. Es wird ein stärkerer Haushaltskonsum erwartet, da die Auswirkungen des Schocks bei den Energiepreisen abklingen und ein Rückgang der Inflation das Wachstum des Realeinkommens unterstützt. Das Wachstum in Deutschland, welches für die Rheinschifffahrt eine wesentliche Rolle spielt, wird sich ebenfalls erholen, von -0,3% in 2023 auf +0,2% in 2024 und +1,3% in 2025. Vor dem Hintergrund dieser Wirtschaftsprognosen wird für die Transportnachfrage daher eine leichte Erholung in 2024 und 2025 erwartet.

Betrachtet man die einzelnen Segmente, so deutet die nahe Zukunft auf eine moderate, aber unsichere Erholung der wichtigsten Märkte für die Binnenschifffahrt hin:

- Während das Vertrauen in den Chemiesektor im ersten Quartal 2024 einen Aufwärtstrend verzeichnet und ein Rückgang der Inflation erwartet wird, ist es noch zu früh, um zu sagen, ob sich die chemische Industrie auf dem Weg der Erholung befindet.
- Was den Stahlsektor betrifft, so wird die anhaltende wirtschaftliche und geopolitische Unsicherheit das Wachstum des Stahlmarktes in den kommenden Quartalen weiter beeinträchtigen. Es gibt jedoch erste Anzeichen dafür, dass die weltweite Stahlnachfrage im Jahr 2025 wieder anziehen wird.
- Der Containertransport in der Binnenschifffahrt ist trotz der Prognosen als Wachstumsmarkt rückläufig. Dennoch könnte sich eine Erholung abzeichnen, da die beförderten Mengen im April 2024 mit denen im April 2023 vergleichbar waren und sich das Wachstum des Containertransports im Seeverkehr ab 2024 bei etwa +3% pro Jahr stabilisieren dürfte.

IV. Schifferpatente und Besatzungen

PROTOKOLL 7 Änderungen der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) (§§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10)

1. Mit ihrem im schriftlichen Verfahren gefassten Beschluss 2022-II-9 vom 8. November 2022 hat die ZKR die neue RheinSchPersV angenommen, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist.
2. Die RheinSchPersV enthält in Kapitel 16 die Modalitäten für den Erwerb des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt. Bei der Überarbeitung der RheinSchPersV hatten sich die Mitgliedstaaten dafür entschieden, das rheinische System beizubehalten, d. h. die Anforderung, dass der Bewerber einen zugelassenen Lehrgang absolviert haben muss, der mit einer Abschlussprüfung bestanden ist.
3. Die Richtlinie (EU) 2017/2397 sieht jedoch zwei mögliche Wege zum Erwerb des Befähigungszeugnisses vor: den zugelassenen Lehrgang, wie in der RheinSchPersV, oder das alleinige Bestehen einer Verwaltungsprüfung.
4. Einige ZKR-Mitgliedstaaten möchten Bewerbern die Möglichkeit des zweiten Wegs bieten.
5. Daher schlägt der STF-Ausschuss vor, §§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10 zu ändern, um den Mitgliedstaaten Flexibilität zu geben, die Modalitäten für den Erwerb der Befähigung selbst zu wählen.
6. 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 vorgeschlagenen Änderungen ermöglichen es den ZKR-Mitgliedstaaten, einen neuen Weg zum Erwerb des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt anzubieten, nämlich das alleinige Bestehen einer Verwaltungsprüfung. Dadurch wird das Rheinsystem modernisiert und vereinfacht und bleibt für Bewerber attraktiv.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Die ZKR könnte sich dafür entscheiden, die Bestimmungen der RheinSchPersV unverändert beizubehalten. Dies könnte jedoch die MS, die sich einen zweiten Weg für den Erwerb der Befähigung wünschen, einschränken.

Folgen dieser Änderungen

Eine Änderung der RheinSchPersV hätte den Vorteil, dass in den Mitgliedstaaten dieselben klaren und transparenten Regelungen gelten würden.

Diese Änderungen ermöglichen es den ZKR- und EU-Mitgliedstaaten, sowohl die Anforderungen der Richtlinie als auch die der RheinSchPersV zu erfüllen, ohne die bereits von einigen ZKR-Mitgliedstaaten getroffenen Entscheidungen zu beeinträchtigen.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Ohne eine Änderung könnten einige Mitgliedstaaten Bewerber für das Befähigungszeugnis für die Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt verlieren. Dies würde die Attraktivität des Rheinsystems beeinträchtigen.

Beschluss

Die Zentralkommission,

in dem Bestreben, die Einheit des Rheinregimes zu gewährleisten,

bezugnehmend auf ihren Beschluss vom 8. November 2022 (2022-II-9) zur Annahme der neuen Rheinschiffspersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist,

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

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

unter Berücksichtigung der Richtlinie (EU) 2017/2397 und zur Harmonisierung des Rechtsrahmens des Rheins und der Europäischen Union, um gleichwertige Bedingungen zum Erwerb der Befähigungen zu gewährleisten und dadurch die Mobilität der Beschäftigten und die Attraktivität von beruflichen Tätigkeiten in der Binnenschifffahrt zu erhöhen,

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

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung der §§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10 der Rheinschiffspersonalverordnung.

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Januar 2025 in Kraft.

Anlage

**Änderungen der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)
(§§ 16.02, 16.03, 16.04 und 16.10)**

1. § 16.02 wird wie folgt gefasst:

„§ 16.02

Erwerb des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt

1. Um erstmals ein Befähigungszeugnis als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt zu erhalten, muss der Bewerber mindestens 18 Jahre alt sein und über die im ES-QIN (Teil I, Kapitel 5) aufgeführten Befähigungen verfügen. Diese gelten als vorhanden, wenn die betreffende Person eine Prüfung gemäß § 16.03 bestanden hat, die organisiert wurde
 - a) als Teil eines zugelassenen Lehrgangs gemäß § 16.04, oder
 - b) unter der Verantwortung einer zuständigen Behörde.
2. Das Befähigungszeugnis für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt besteht für fünf Jahre.
3. Wer die Erneuerung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt beantragt, muss die in Nummer 1 genannte Prüfung erneut erfolgreich ablegen.“

2. § 16.03 wird wie folgt gefasst:

„§ 16.03

Prüfung für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt

Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil.

Der theoretische Teil der Prüfung ist bestanden, wenn der Bewerber den Erwerb der im ES-QIN (Teil I, Kapitel 5) aufgeführten Kenntnisse unter Beweis gestellt hat.

Der praktische Teil der Prüfung ist bestanden, wenn der Bewerber die praktische Prüfung gemäß dem ES-QIN (Teil II, Kapitel 2) erfolgreich abgelegt hat. Der praktische Teil der Prüfung wird an Bord eines Fahrzeugs oder an einer Landanlage abgenommen, die den technischen Anforderungen des ES-QIN (Teil II, Kapitel 2) entsprechen.“

3. § 16.04 wird wie folgt gefasst:

**„§ 16.04
Lehrgang für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt**

Der in § 16.02 Satz 2 Nummer 1 Buchstabe a genannte Lehrgang muss von der zuständigen Behörde gemäß den in § 16.05 festgelegten Bedingungen zugelassen werden und besteht aus

- a) einer theoretischen Ausbildung zum Erwerb der im ES-QIN (Teil I, Kapitel 5) aufgeführten Kenntnisse und
- b) einer praktischen Ausbildung zum Erwerb der im ES-QIN (Teil II, Kapitel 2) aufgeführten Fertigkeiten.“

4. § 16.10 Titel und Nummer 1 werden wie folgt gefasst:

**„§ 16.10
Nachweise der Befähigung**

1. Nach bestandener Abschlussprüfung gemäß § 16.03 stellt die zuständige Behörde ein Befähigungszeugnis als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt nach dem Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) aus.“

PROTOKOLL 8

Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) (§ 1.02 Nummer 57) – Anpassung der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des aktualisierten Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN 2024/1)

1. Die ZKR hat mit Beschluss 2015-I-3 den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) errichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses beinhalten die Annahme technischer Standards in verschiedenen Bereichen, namentlich in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, auf welche die anwendbaren europäischen und internationalen Regelwerke, darunter die der Europäischen Union (EU) und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.
2. Mit ihrem im schriftlichen Verfahren gefassten Beschluss 2022-II-9 vom 8. November 2022 hat die ZKR die neue RheinSchPersV angenommen, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist.
3. Auf seiner Sitzung am 11. April 2024 hat der CESNI die Ausgabe 2024/1 des ES-QIN angenommen. Diese Ausgabe enthält im Vergleich zum ES-QIN 2019/1 verschiedene Änderungen, insbesondere in folgenden Bereichen:
 - Ergänzungen zur Stärkung bestimmter Befähigungen auf Führungsebene für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter;
 - Aktualisierung der Verweise auf den ES-TRIN (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe);
 - Aktualisierung der Verweise auf den ES-RIS (Europäischer Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste);
 - Aktualisierung der Terminologie und Vereinheitlichung mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/182 der Kommission;
 - redaktionelle Verbesserungen und Klarstellungen.
4. Der ES-QIN ist kein bindender Standard. Damit dieser Standard anwendbar wird, können internationale Organisationen oder Drittstaaten in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen. Die ZKR und die EU beabsichtigen eine koordinierte Inkraftsetzung des ES-QIN 2024/1 mit Wirkung zum 1. Januar 2025 mittels Verweises in ihrem jeweiligen Rechtsrahmen.
5. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen

Die Änderungen zielen darauf ab, den Verweis auf den ES-QIN in § 1.02 Nummer 57 RheinSchPersV zu aktualisieren.

Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

Folgen dieser Änderungen

Die Begriffsbestimmung für den ES-QIN in § 1.02 Nummer 57 RheinSchPersV wird aktualisiert.

Folgen, die die Ablehnung der Änderungen mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Allerdings wäre dann keine koordinierte Umsetzung des ES-QIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich.

Beschluss

Die Zentralkommission,

Bezug nehmend auf ihren Beschluss vom 8. November 2022 (2022-II-9) zur Annahme der neuen Rheinschiffspersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist,

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

gestützt auf Beschluss 2015-I-3 betreffend die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI),

unter Hinweis auf den Europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN), Ausgabe 2024/1, angenommen am 11. April 2024 durch den CESNI,

unter Berücksichtigung der Richtlinie (EU) 2017/2397 und zur Harmonisierung des Rechtsrahmens des Rheins und der Europäischen Union, um gleichwertige Bedingungen zum Erwerb der Befähigungen zu gewährleisten und dadurch die Mobilität der Beschäftigten und die Attraktivität von beruflichen Tätigkeiten in der Binnenschifffahrt zu erhöhen,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt weiter zu verbessern,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 1.02 Nummer 57 der Rheinschiffspersonalverordnung.

Die Änderungen in der Anlage treten am 1. Januar 2025 in Kraft.

Anlage

**Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)
(§ 1.02 Nummer 57) – Anpassung der RheinSchPersV zur Berücksichtigung des
aktualisierten Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt
(ES-QIN 2024/1)**

Die Rheinschiffspersonalverordnung wird wie folgt geändert:

§ 1.02 Nummer 57 wird wie folgt gefasst:

„57. „ES-QIN“ der Europäische Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt, Ausgabe 2024/1¹.“

¹ Europäischer Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN), Ausgabe 2024/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2024-I-1 vom 11. April 2024

PROTOKOLL 9

Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) (Anlage 1) – Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)

1. Die mit Beschluss 2022-II-9 angenommene neue Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) ist am 1. April 2023 in Kraft getreten.
2. Die Anlage 1 der RheinSchPersV enthält das Muster des ärztlichen Zeugnisses, das im Rahmen von CESNI zur Harmonisierung entwickelt wurde.
3. Auf ihrer Sitzung am 23. Mai 2024 hat die CESNI-Arbeitsgruppe für die Befähigungen (CESNI/QP) eine Ergänzung des Musters für den Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt beschlossen. Durch diesen Zusatz wird das Muster mit den CESNI-Standards für medizinische Tauglichkeit (ES-QIN, Teil IV) in Einklang gebracht.
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 sollen

Die Änderung zielt darauf ab, die Anlage 1 der RheinSchPersV mit dem aktualisierten CESNI-Muster für den Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt zu harmonisieren.

Durch den zusätzlichen Eintrag wird das Muster mit den CESNI-Standards für medizinische Tauglichkeit (ES-QIN, Teil IV) in Einklang gebracht.

Anerkannte Ärzte können so vermerken, dass das Farbunterscheidungsvermögen aufgrund der Ausnahmeregelung in Anhang 1 zum Teil IV des ES-QIN als ausreichend gilt. Danach gelten Inhaber eines gemäß der Richtlinie 96/50/EG des Rates ausgestellten Schifferpatents, deren mit dem Anomaloskop gemessener Anomal-Quotient für das Farbsehen zwischen 0,7 und 3,0 liegt, weiterhin als tauglich, wenn ihr Befähigungszeugnis vor dem 1. April 2004 ausgestellt wurde.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderung.

Folgen dieser Änderung

Die Anlage 1 der RheinSchPersV wird aktualisiert. Die betroffenen Patentinhaber konnten seit Inkrafttreten der RheinSchPersV am 1. April 2023 und noch bis zum Inkrafttreten der Änderung am 1. Januar 2025 die Übergangsbestimmungen des Kapitels 20 der RheinSchPersV und die Bestimmungen des Teils IV des ES-QIN in Anspruch nehmen. Die Schwierigkeit bestand darin, dass es für die Ärzte nicht möglich war, die Anwendung der Ausnahmeregelung korrekt zu dokumentieren.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Es wäre möglich, auf diese Änderung zu verzichten. Das Muster in der Anlage 1 könnte so beibehalten werden.

Dies hätte jedoch zwei Konsequenzen:

- 1) Ärzte hätten keine Möglichkeit, die Anwendung der Ausnahmeregelung im Tauglichkeitsnachweis anzukreuzen; dies könnte sie dazu zwingen, handschriftliche Eintragungen vorzunehmen, die nicht harmonisiert und damit schlechter lesbar sind.
- 2) Das von den ZKR-Mitgliedstaaten ausgestellte Muster wäre nicht mit den anderen CESNI-Mitgliedstaaten harmonisiert.

Beschluss

Die Zentralkommission,

Bezug nehmend auf ihren Beschluss vom 8. November 2022 (2022-II-9) zur Annahme der neuen Rheinschiffspersonalverordnung, die am 1. April 2023 in Kraft getreten ist,

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

in dem Bemühen, die praktischen Probleme der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Beschlusses 2022-II-9 hinsichtlich der Dokumentation des Sehvermögens von Inhabern bestimmter Schifferpatente, die vor dem 1. April 2004 ausgestellt wurden, wirksam zu lösen,

mit dem Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt weiter zu verbessern,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von Anlage 1 der Rheinschiffspersonalverordnung.

Die Änderung in der Anlage treten am 1. Januar 2025 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 9

**Änderung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)
Anlage 1 – Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)**

Die Anlage 1 der Rheinschiffspersonalverordnung wird wie folgt geändert:

Nach den Wörtern „□ 09 Beschränkte Aufgabe“ werden in einer neuen Zeile nicht eingerückt die folgenden Wörter eingefügt:

„□ Tauglich, sofern das Schifferpatent nach Richtlinie 96/50/EG vor dem 1. April 2004 ausgestellt wurde“

V. Schifffahrtsregeln und Binnenschifffahrts-informationsdienste am Rhein

PROTOKOLL 10 Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) (§ 4.07)

Beschluss

Die Zentralkommission verlängert in Anwendung des § 1.22a der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung folgende Anordnung vorübergehender Art:

§ 4.07 Nummer 3, 3. Satz - Inland AIS und Inland ECDIS
(angenommen mit Beschluss 2014-I-12, zuletzt verlängert mit Beschluss 2021-I-12).

Die Vorschrift gilt vom 1. Dezember 2024 bis zum 30. November 2027.

PROTOKOLL 11 Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) betreffend die Position der Seitenlichter einzeln fahrender Fahrzeuge mit Maschinenantrieb (§ 3.08 Nummern 1 Buchstabe b und 5)

1. Kapitel 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) enthält die allgemeinen und besonderen Vorschriften für die Bezeichnung der Fahrzeuge und insbesondere für Lichter. In § 3.08 sind die Vorschriften für die Nachtbezeichnung einzeln fahrender Fahrzeuge mit Maschinenantrieb festgelegt. Gemäß § 3.08 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV müssen die Seitenlichter bei einem einzeln fahrenden Fahrzeug mit Maschinenantrieb „in gleicher Höhe und in einer Ebene senkrecht zur Längsebene des Fahrzeugs gesetzt werden [...]“; sie müssen mindestens 1 m tiefer als das Topplicht und mindestens 1 m hinter diesem gesetzt und binnenbords derart abgeblendet werden, dass das grüne Licht nicht von Backbord, das rote Licht nicht von Steuerbord gesehen werden kann“.
2. Traditionell wurden die Seitenlichter auf dem Hinterschiff geführt, sodass ein erheblicher Abstand zwischen den Seitenlichtern und dem Topplicht vorhanden war. Aufgrund eines sich ändernden Schiffsbaus sind die Seitenlichter heute manchmal auf dem Vorschiff angebracht, was das Sicherheitsniveau der Rheinschifffahrt beeinträchtigt.
3. Das Gewerbe hat festgestellt, dass, wenn ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb mit den Seitenlichtern auf dem Vorschiff fährt, es nachts nicht mehr möglich ist, die Gesamtlänge des Fahrzeugs zu erkennen, da ein Großteil des Fahrzeugs von der Dunkelheit verschluckt wird. Dies kann zu gefährlichen Manövern führen, insbesondere bei Hafenein- oder -ausfahrten oder beim Begegnen in einer Fahrwasserenge. Daher wäre es besser, die Seitenlichter auf dem Hinterschiff zu setzen, sodass die Gesamtlänge des Fahrzeugs bei Nacht mit bloßem Auge gut zu erkennen ist. Nach Einschätzung des Gewerbes würde die Anbringung der Seitenlichter auf dem Hinterschiff das Sicherheitsniveau erheblich erhöhen.
4. Dieser Änderungsvorschlag sieht eine Anpassung von § 3.08 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV vor, um diesen Erfahrungsrückfluss zu berücksichtigen, sowie eine neue Nummer 5, um die Ausnahmen von dieser neuen Bestimmung aufzuführen.
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

Das erste Ziel ist es, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschiffahrt beizutragen. Für einzeln fahrende Fahrzeuge mit Maschinenantrieb sieht die Bestimmung in der RheinSchPV über die Position der Seitenlichter vor, dass sie mindestens 1 m hinter das Topplicht gesetzt werden müssen. Die Seitenlichter können daher auf dem Vorschiff oder auf dem Hinterschiff angebracht werden. Sind die Seitenlichter auf dem Vorschiff angebracht, ist es für einen Schiffsführer eines anderen Fahrzeugs schwierig, die Gesamtlänge des Fahrzeugs bei Nacht zu erkennen. Folglich sollten die Seitenlichter grundsätzlich auf dem Hinterschiff angebracht werden.

Ein zweites Ziel ist die Verbesserung des Verkehrsflusses, indem es erleichtert wird, das Fahrzeug, d. h. seine Gesamtlänge, durch die Anbringung der Seitenlichter auf dem Hinterschiff bei Nacht gut zu erkennen. Dies könnte einige Manöver, wie z. B. Hafenein- und -ausfahrten oder das Begegnen in Fahrwasserengen, sicherer machen.

Mit dieser Änderung wird daher ausdrücklich vorgeschrieben, dass die Seitenlichter bei bestimmten Fahrzeugen auf dem Hinterschiff angebracht werden müssen, damit die Gesamtlänge des Fahrzeugs bei Nacht gut erkennbar ist.

Diese Vorschrift, dass die Seitenlichter auf dem Hinterschiff des Fahrzeugs gesetzt werden müssen, kann jedoch bei einigen Fahrzeugarten zu Schwierigkeiten führen und ist bei anderen Fahrzeugen, die anderweitig ausreichend beleuchtet sind, möglicherweise nicht gerechtfertigt. Daher sind Ausnahmen von dieser Vorschrift vorgesehen.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Es wäre zwar möglich, auf diese Änderung zu verzichten, doch würde dies die Sicherheit der Rheinschiffahrt schwächen. So könnten weitere Fahrzeuge mit Seitenlichtern auf dem Vorschiff in Dienst gestellt werden, was keine Erhöhung des Sicherheitsniveaus der Rheinschiffahrt ermöglichen würde.

Folgen dieser Änderung

Die Änderung zielt darauf ab, die Anbringung der Seitenlichter auf dem Hinterschiff einzeln fahrender Fahrzeuge ausdrücklich vorzuschreiben. Bestimmte Fahrzeugarten werden von dieser Pflicht ausgenommen.

Mit dieser Änderung soll § 3.08 Nummer 1 Buchstabe b RheinSchPV dahingehend geändert werden, dass die Seitenlichter

- a) „mindestens 1 m tiefer als das Topplicht“ gesetzt werden müssen. Infolgedessen wird eine neue Ziffer i geschaffen, in die diese bestehende Bestimmung aufgenommen wird.
- b) Die Bestimmung, dass die Seitenlichter mindestens 1 m hinter dem Topplicht gesetzt werden müssen, wird gestrichen und durch eine Bestimmung ersetzt, die ausdrücklich besagt, dass die Seitenlichter „auf dem hinteren Teil des Fahrzeugs“ gesetzt werden müssen. Diese Bestimmung findet sich in Ziffer ii.

Die bestehende Bestimmung, wonach diese Lichter zudem „binnenbords derart abgeblendet werden [müssen], dass das grüne Licht nicht von Backbord, das rote Licht nicht von Steuerbord gesehen werden kann“, bleibt, abgesehen von redaktionellen Änderungen, unverändert.

Die Bestimmung in Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii schreibt nunmehr vor, dass die Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Fahrzeugs gesetzt werden müssen, und stellt so sicher, dass die Gesamtlänge des Fahrzeugs bei Nacht besser zu erkennen ist.

In § 3.08 RheinSchPV wird indes eine neue Nummer 5 eingefügt, in der alle Ausnahmen aufgeführt sind:

- Fahrzeuge, die zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind und deren erstes Schiffsattest oder als gleichwertig anerkanntes Zeugnis vor dem 1. Dezember 2026 erteilt wurde, sind von der Anwendung von Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii befreit (zur Erinnerung: ein Fahrzeug, das zur Fahrgastbeförderung bestimmt ist, kann ein Tagesausflugsschiff oder ein Kabinenschiff sein). Solche Fahrzeuge sind in der Regel stark beleuchtet, insbesondere weil sie über zusätzliche Beleuchtungen verfügen, die häufig dekorativen Zwecken dienen. Es scheint daher nicht gerechtfertigt, die Verlegung der Seitenlichter für bestehende Fahrzeuge vorzuschreiben. Allerdings erscheint es wünschenswert, dass neue Fahrzeuge Lichter auf dem Hinterschiff haben. Als Kriterium wird das Datum der Erteilung des ersten Schiffsattests oder eines als gleichwertig anerkannten Zeugnisses herangezogen. In diesem Sinne wird in Nummer 5 Buchstabe a klargestellt, dass die Bestimmung in Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii nicht für Fahrzeuge gilt, die für die Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind und deren erstes Schiffsattest oder als gleichwertig anerkanntes Zeugnis vor dem 1. Dezember 2026 erteilt wurde.
- Nummer 5 Buchstabe b sieht für Sportfahrzeuge im Sinne von Artikel 1.01 Nummer 1.24 ES-TRIN, deren erstes Schiffsattest oder als gleichwertig anerkanntes Zeugnis vor dem 1. Dezember 2026 erteilt wurde, eine Befreiung von der Anwendung von Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii vor. Da Sportfahrzeuge in der Regel nur eine geringe Länge aufweisen, spielt es keine so große Rolle, ob die Seitenlichter auf dem Vorschiff oder auf dem Hinterschiff angebracht sind. Außerdem fahren sie in der Regel nur selten nachts. Es scheint daher nicht gerechtfertigt, die Verlegung der Seitenlichter für bestehende Sportfahrzeuge vorzuschreiben.
- Nummer 5 Buchstabe c sieht eine Befreiung von der Anwendung von Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii für Traditionsfahrzeuge im Sinne von Artikel 1.01 Nummer 1.28 ES-TRIN vor. Bei den meisten Traditionsfahrzeugen befinden sich die Seitenlichter bereits an der breitesten Stelle des Fahrzeugs. Bei Traditionsfahrzeugen ist die breiteste Stelle jedoch mittschiffs, wo sich oft das Steuerhaus befindet. Der Grund dafür ist, dass Traditionsfahrzeuge ursprünglich ein freies Achterdeck zur Durchführung ihrer Tätigkeiten benötigten, wie beispielsweise für Schleppleinen oder Hebevorrichtungen. Zudem ist die Anbringung von Seitenlichtern auf dem Hinterschiff mit dem historischen Charakter von Traditionsfahrzeugen manchmal schwer zu vereinbaren.
- Nummer 5 Buchstabe d sieht eine Befreiung von der Anwendung der oben genannten Bestimmung für Nachbauten von Traditionsfahrzeugen im Sinne von Artikel 1.01 Nummer 1.29 ES-TRIN vor. Bei solchen Nachbauten gilt hier dasselbe wie bei den Traditionsfahrzeugen.

Diese Änderung verursacht für das Gewerbe zusätzliche Kosten. Laut einer Studie des Gewerbes belaufen sich die Kosten für die Verlegung der Seitenlichter nach hinten pro Fahrzeug auf 3 000 bis 5 000 Euro. Die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge ist jedoch begrenzt. Das Datum des Inkrafttretens dieser Änderung wurde auf den 1. Dezember 2026 verschoben, damit das Gewerbe über diese verordnungsrechtliche Änderung frühzeitig informiert werden kann. Ein Inkrafttreten zu diesem Zeitpunkt hätte den Vorteil, dass das Gewerbe mehr als zwei Jahre Zeit hätte, um sich bestmöglich vorzubereiten. In der Praxis hätten bestimmte Fahrzeuge, die nicht für die Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind und vorne mit Seitenlichtern ausgestattet sind, bis zum 1. Dezember 2026 Zeit, um diese nach hinten zu verlegen.

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, weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen,

beschließt die in der Anlage zu diesem Beschluss aufgeführte Änderung von § 3.08 Nummern 1 Buchstabe b und 5 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV).

Die in der Anlage beigefügte Änderung tritt am 1. Dezember 2026 in Kraft.

Anlage

Anlage zu Protokoll 11

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

§ 3.08 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

- „b) die Seitenlichter, die in gleicher Höhe und in einer Ebene senkrecht zur Längsebene des Fahrzeugs gesetzt werden müssen. Sie müssen
- i. mindestens 1 m tiefer als das Topplicht;
 - ii. auf dem hinteren Teil des Fahrzeugs gesetzt werden.

Diese Lichter müssen zudem binnenbords derart abgeblendet werden, dass das grüne Licht nicht von Backbord, das rote Licht nicht von Steuerbord gesehen werden kann;“.

b) Folgende Nummer 5 wird nach Nummer 4 angefügt:

„5. Die Bestimmung in Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii gilt nicht für:

- a) Fahrzeuge, die zur Beförderung von Fahrgästen bestimmt sind und deren erstes Schiffsattest oder als gleichwertig anerkanntes Zeugnis vor dem 1. Dezember 2026 erteilt wurde;
- b) Sportfahrzeuge im Sinne von Artikel 1.01 Nummer 1.24 ES-TRIN, deren erstes Schiffsattest oder als gleichwertig anerkanntes Zeugnis vor dem 1. Dezember 2026 erteilt wurde;
- c) Traditionsfahrzeuge im Sinne von Artikel 1.01 Nummer 1.28 ES-TRIN;
- d) Nachbauten von Traditionsfahrzeugen im Sinne von Artikel 1.01 Nummer 1.29 ES-TRIN.“

PROTOKOLL 12

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) – Meldepflicht (§12.01 Nummern 1, 2 und 9)

1. Die RIS-Strategie der ZKR umfasst 26 Maßnahmen „zur Entwicklung und Implementierung der Binnenschiffahrtinformationsdienste auf dem Rhein“. Mittel- und langfristig sieht die RIS-Strategie auch die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf weitere, bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge gemäß § 12.01 RheinSchPV vor. Die elektronische Meldung erleichtert den Datenaustausch zwischen Schiffen und Revierzentralen im Vergleich zu über Sprechfunk oder schriftlich abgewickelten Meldungen. Elektronisches Melden ist eine RIS-Schlüsseltechnologie, die insbesondere die folgenden RIS-Dienste ermöglicht: Strategische Verkehrsinformation, Verkehrsmanagement, Unterstützung der Unfallbekämpfung und Statistik.
2. § 12.01 RheinSchPV sieht für bestimmte Fahrzeuge und Verbände eine Meldepflicht vor: Der Schiffsführer des Fahrzeugs oder ein Dritter muss den zuständigen Behörden Informationen zum Fahrzeug bzw. Verband, zum beförderten Gut und zur Reise übermitteln. Die Behörden erhalten durch diese Meldung insbesondere alle Informationen, die für ein effizientes Havariemanagement erforderlich sind. § 12.01 RheinSchPV bestimmt, welche Fahrzeuge dieser Pflicht unterliegen, welche Angaben gemacht werden müssen, in welcher Form die Meldung durchgeführt werden kann bzw. muss (per Sprechfunk, telefonisch, schriftlich, auf elektronischem Wege) und wann bzw. wo die Meldung zu erfolgen hat.

3. § 12.01 RheinSchPV wurde in den vergangenen Jahren mehrmals geändert, vornehmlich im Rahmen der Einführung der elektronischen Meldepflicht. Tatsächlich wurde die elektronische Meldepflicht seit 2010 etappenweise eingeführt mit einer schrittweisen Ausweitung auf bestimmte Fahrzeugtypen in den Jahren 2010, 2015, 2018 und 2021.
4. In Anbetracht der Vorteile von elektronisch durchgeführten Meldungen und der Tatsache, dass das System nun voll funktionsfähig ist, möchte die Zentralkommission die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf zusätzliche bestimmte Fahrzeugtypen fortsetzen.
5. Die ZKR hat mit Beschluss 2023-I-8 grundsätzlich die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf bestimmte bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge gemäß § 12.01 Nummer 1 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) beschlossen und das Schifffahrtsgewerbe von dem dafür vorgesehenen Zeitpunkt – 1. Dezember 2026 – in Kenntnis gesetzt.
6. Gleichzeitig beauftragte die ZKR ihren Polizeiausschuss, konkrete Vorschläge für dazu notwendige Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung und gegebenenfalls andere unterstützende Maßnahmen vorzulegen. Vorliegender Beschluss enthält die notwendigen Änderungen der RheinSchPV sowie einige redaktionelle Klarstellungen, um die Verständlichkeit der neuen Verordnung zu gewährleisten.
7. 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

Die in der Anlage aufgeführte Änderung verfolgt das Ziel, die verordnungsrechtlichen Änderungen im Hinblick auf die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2026 vorzunehmen für

- Fahrzeuge mit einer Länge über 86 m bis 110 m, die über einen oder mehrere Laderäume zum Gütertransport verfügen, und
- Fahrzeuge, die mit einer anderen Energiequelle als Gasöl oder Flüssigerdgas betrieben werden. Somit sind Tagesausflugsschiffe, die eine andere Energiequelle als Gasöl oder Flüssigerdgas verwenden, von dieser neuen Pflicht ebenfalls betroffen. Die zuständige Behörde kann jedoch aufgrund dieser Änderung für Tagesausflugsschiffe eine Ausnahme von der Meldepflicht nach § 12.01 Nummer 1 gewähren.

Eventuelle Alternativen zu der beabsichtigten Änderung

Die Alternative, die RheinSchPV nicht zu ändern und die derzeitige Fassung von § 12.01 RheinSchPV in Kraft zu lassen, besteht nicht. Denn mit der Annahme des Beschlusses 2023-I-8 hat die ZKR bereits die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf bestimmte unter § 12.01 RheinSchPV fallende Fahrzeuge beschlossen und das Gewerbe von dem dafür angesetzten Zeitpunkt – 1. Dezember 2026 – in Kenntnis gesetzt.

Folgen dieser Änderung

§ 12.01 Nummer 1 Buchstabe d wird geändert. Ziel ist es, die elektronische Meldung auszuweiten auf: Fahrzeuge mit einer Länge über 86 m, die über einen oder mehrere Laderäume zum Gütertransport verfügen. Denn eine Havarie eines Fahrzeuges mit einer Länge von mehr als 86 m könnte erhebliche Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt haben. Daher ist es wichtig, über die relevanten Daten zu verfügen, um sie den Rettungskräften mitteilen zu können. Aufgrund ihres Fahrprofils betrifft diese Ausweitung nicht die Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung, selbst wenn sie länger als 86 m sind.

§ 12.01 Nummer 1 Buchstabe g wird geändert. Ziel ist es, die elektronische Meldepflicht auf alle Fahrzeuge auszuweiten, die mit einer anderen Energiequelle als Gasöl oder Flüssigerdgas betrieben werden, denn diese Fahrzeuge weisen andere Risiken auf. Daher ist es notwendig, über relevante Informationen zu verfügen, um die Sicherheit der Rheinschifffahrt zu verbessern. Aus diesem Grund wird der Verweis auf die Formulierung „Fahrzeuge, die ein LNG-System an Bord haben“ durch einen neuen Wortlaut ersetzt. Tatsächlich soll nun auf Fahrzeuge verwiesen werden, die für ihre Antriebs- oder Hilfssysteme einen anderen Energieträger als Gasöl an Bord haben. Dies schließt implizit auch LNG-Systeme an Bord ein.

§ 12.01 Nummer 2 enthält eine vollständige Liste der elektronisch zu meldenden Daten. Daher wird § 12.01 Nummer 2 Buchstabe f geändert. Der Schiffsführer muss künftig angeben, dass sich ein oder mehrere Antriebs- oder Hilfssysteme an Bord befinden, die für den Betrieb mit einer anderen Energiequelle als Gasöl bestimmt sind. Der Begriff Hilfssysteme verweist direkt auf die Definition in Kapitel 30 des ES-TRIN, wonach unter einem „Antriebs- und Hilfssystem“ alle Systeme zu verstehen sind, die Brennstoff nutzen, einschließlich Brennstofftanks, Tankanschlüsse, Brennstoffaufbereitungssysteme, Leitungen, Ventile, Energiewandler (wie Motoren, Turbinen oder Brennstoffzellen), Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme.

Daher werden die vier aufgenommenen Energiequellen mit den neuen Buchstaben aa bis dd wie folgt aufgelistet:

- Buchstabe aa bezieht sich auf verflüssigtes Erdgas (LNG), das in § 12.01 Nummer 2 Buchstabe f rechtlich unverändert übernommen wird;
- Buchstabe bb bezieht sich auf Methanol;
- Buchstabe cc bezieht sich auf gasförmigem Wasserstoff;
- Buchstabe dd bezieht sich auf Akkumulatoren mit einer Gesamtleistung von mehr als 500 kWh.

§ 12.01 Nummer 9 wird geändert. Diese Änderung ermöglicht es der zuständigen Behörde, eine Ausnahme für Tagesausflugsschiffe von der Meldepflicht nach § 12.01 Nummer 1 zu gewähren.

Diese Änderung ist mit begrenzten Kosten für das Gewerbe verbunden, da die erforderliche Software kostenlos verfügbar ist. Zudem ist zu erwarten, dass die von der Ausweitung der Meldepflicht betroffenen Fahrzeuge bereits über die erforderliche Hardware, nämlich einen handelsüblichen Computer oder ein Handy, verfügen.

Die generierten Daten leisten auch einen Beitrag zu einer Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Sicherheit der Rheinschifffahrt.

Diese Änderung gilt ab dem 1. Dezember 2026.

Folgen, die die Ablehnung der Änderung mit sich bringen würde

Sollte die ZKR diese Änderung der RheinSchPV ablehnen, entstünde ein Widerspruch zur vom Grundsatz her bereits von der ZKR beschlossenen Ausweitung der elektronischen Meldepflicht und ihrem Inkrafttreten zum 1. Dezember 2026.

Eine Ablehnung dieser Änderung würde die oben dargelegten Ziele untergraben.

Beschluss

Die Zentralkommission,

gestützt auf die RIS-Strategie der ZKR, angenommen mit Beschluss 2012-I-10,

unter Hinweis auf die 2018 verabschiedete Mannheimer Erklärung „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Rhein- und Binnenschifffahrt“,

in dem Bestreben, die Sicherheit und die Prosperität der Rheinschifffahrt zu garantieren,

unter Verweis auf ihren Beschluss 2023-I-8, mit dem sie beschlossen hat, die elektronische Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2026 auf bestimmte bisher nicht meldepflichtige Fahrzeuge gemäß § 12.01 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) auszuweiten,

auf Vorschlag ihres Polizeiausschusses,

beschließt die Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung, die als Anlage zu diesem Beschluss beigefügt ist.

Die in der Anlage aufgeführte Änderung gilt ab dem 1. Dezember 2026.

Anlage

Anlage zu Protokoll 12

Definitive Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

§ 12.01 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 Buchstabe d wird wie folgt gefasst:

„d) Fahrzeuge mit einer Länge über 86 m, die über einen oder mehrere Laderäume zum Gütertransport verfügen, ausgenommen Bunkerboote und Bilgenentölungsboote im Sinne des Abschnitts 1.2.1 der dem ADN beigefügten Verordnung;“.

b) Nummer 1 Buchstabe g wird wie folgt gefasst:

„g) Fahrzeuge, die für ihre Antriebs- oder Hilfssysteme eine andere Energiequelle als Gasöl an Bord haben;“.

c) Nummer 2 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) Vorhandensein an Bord von Antriebs- oder Hilfssystemen, die für den Betrieb mit einer der folgenden Energiequellen bestimmt sind:

aa) Flüssigerdgas (LNG);

bb) Methanol;

cc) gasförmiger Wasserstoff;

dd) Akkumulatoren mit einer Gesamtleistung von mehr als 500 kWh;“.

d) Nummer 9, zweiter Spiegelstrich, wird wie folgt gefasst:

„- kann bei der Erteilung einer besonderen Erlaubnis für Sondertransporte nach § 1.21 oder für Tagesausflugsschiffe eine Ausnahme von der Meldepflicht nach Nummer 1 gewähren.“

VI. Technische Vorschriften für Binnenschiffe

PROTOKOLL 13

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

Kein Beschluss.

VII. Automatisierte Navigation

PROTOKOLL 14

Automatisierte Navigation

Kein Beschluss.

VIII. Der Rhein als Wasserstraße

PROTOKOLL 15

Erweiterung der bestehenden schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge des Altenheimer Wassersportclubs (AWSC) bei Rhein-km 283,700, rechtes Ufer

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegation nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Erweiterung der bestehenden schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge des Altenheimer Wassersportclubs (AWSC) bei Rhein-km 283,700, rechtes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

**Checkliste für die Erweiterung der bestehenden schwimmenden Anlage für
Kleinfahrzeuge des Altenheimer Wassersportclubs (AWSC) bei Rhein-km 283,700,
rechtes Ufer**

Zusammenfassung

Der Altenheimer Wassersportclub möchte bei Rhein-km 283,700 die bestehende schwimmende Anlage für Kleinfahrzeuge (Motoryachten, Segler) um zwei weitere Schwimmstege (Module) stromaufwärts erweitern.

1. Art des Bauwerks

Schwimmende Anlegestelle für Kleinfahrzeuge

2. Nächster Ort/Stadt

Gemeinde Altenheim

3. Rhein-km

283,700

4. Art der Baumaßnahme

Die bestehende schwimmende Anlage für Kleinfahrzeuge soll am sogenannten Anlegefinger „C“ um zwei zusätzliche Beton-Schwimmstege (Module) mit jeweils einer Länge von 15 m nach Oberstrom verlängert werden. Die Befestigung und die Führung der beiden Schwimmstege wird durch das Einbringen zweier zusätzlicher Dalben gewährleistet.

Die Anlage wird dadurch insgesamt 40 m (inklusive Bootsliegeplatz am Kopf des Anlegestegs) nach Oberstrom verlängert.

A. Allgemeine Beschreibung

5. Fahrwasserbreite

Die Fahrwasserbreite bei Rhein-km 283,700 ist größer als 350 m.

6. Fahrrinnenbreite

96 m

7. Wesentliche Abmessungen und Charakteristika der Anlage

Es handelt sich um eine bereits bestehende Anlage, die sich am Wehrram Altenheim in der Staustufe Straßburg befindet und nun an einem der Auslegerarme (Anlegefinger „C“) erweitert werden soll. Nach der Erweiterung besitzt die Anlage die Abmessungen 90 m auf 120 m.

Die schwimmende Anlage befindet sich zwischen der Kiesverladeanlage der Firma Uhl (Rhein-km 283,100) und dem Absperrdamm sowie dem Wehr Straßburg (Rhein-km 284,000).

Zwischen der Verladeanlage Uhl und der Anlage ist noch die neue schwimmende Anlage für Kleinfahrzeuge des Wassersportclubs Forum am Rhein e.V. (Rhein-km 283,500) geplant (gebilligt in der Frühjahrssitzung 2023).

8. Lage im Verhältnis zu Fahrrinne/Fahrwasser

Die Anlage liegt am rechten Rheinseitendamm im Wehrarm Altenheim. Der Fahrrinnenrand ist von der Anlage ca. 300 m entfernt.

Lage zu dem Fahrwasser, siehe Draufsicht von der Geo-Portal Karte (WSV) im Lageplan M 1 : 10000.

9. Abstand des nächsten Bauwerkes (Oberstrom und Unterstrom)

Oberstrom: die Kiesverladeanlage der Firma Uhl bei Rhein-km 283,100.

Unterstrom: der Absperrdamm und das Wehr der Stauhaltung Straßburg.

B. Wasserstraßenprofil im Bauwerksbereich bei höchstem Bemessungswasserstand

10. Form der Anlegestelle über der Fahrrinne (gerade/gebogen)

entfällt.

C. Angaben zum Bauablauf

11. Beschreibung des Bauablaufs

Die erforderlichen Baumaßnahmen werden von Land und von Wasser aus durchgeführt. Es werden lediglich zwei Dalben in die Kiessohle nach den statischen Anforderungen gerammt und die beiden neuen Schwimmstege (Module) an den Dalben schwimmend befestigt.

Keine der Baustellenphasen hat Auswirkungen auf die Fahrrinne.

12. Ausführungszeitraum

Voraussichtlich Sommer 2024.

13. Einschränkung der Schifffahrt und Dauer der Einschränkung

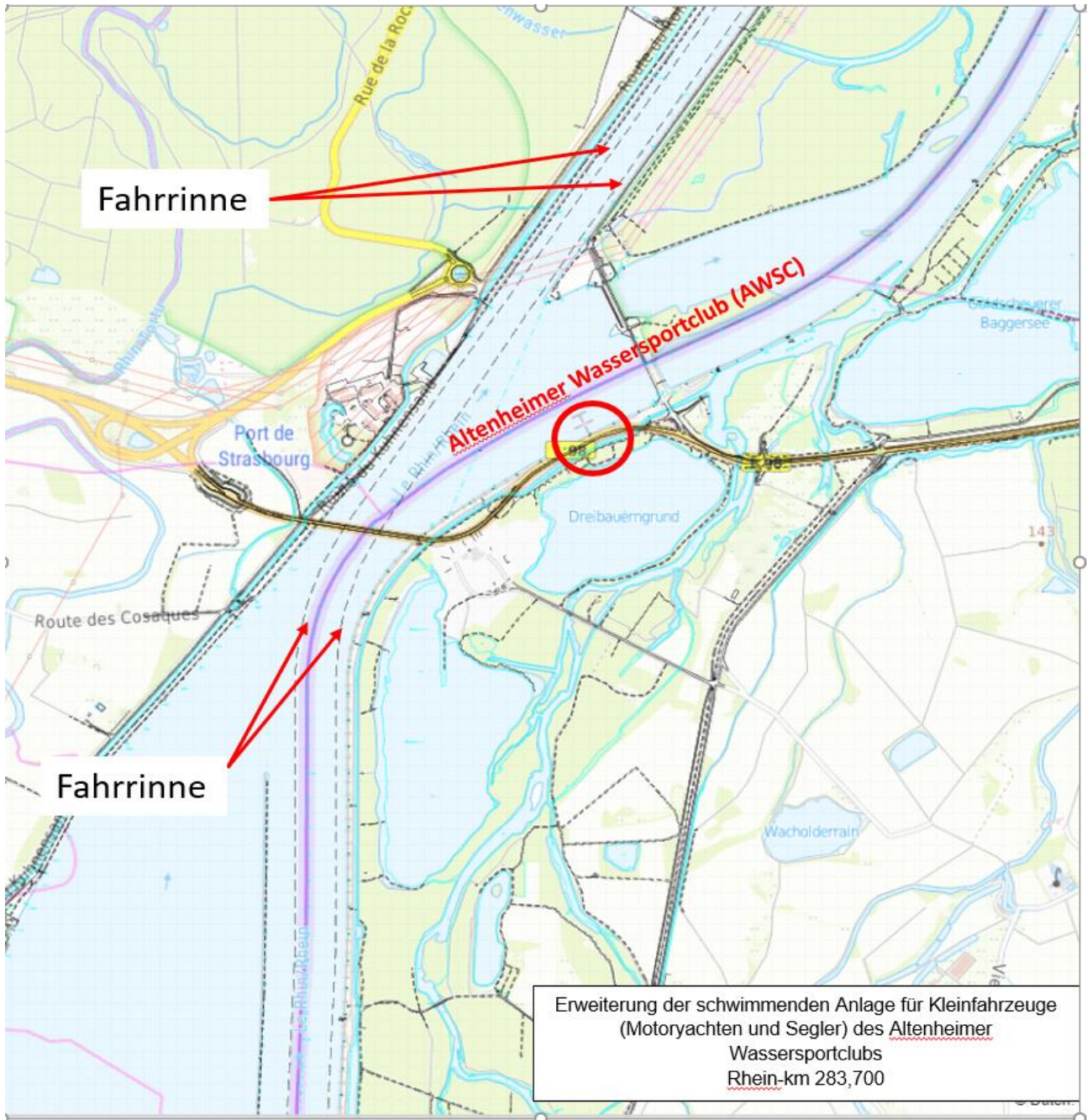
Eine Einschränkung der Schifffahrt ist für die Dauer der Baumaßnahme nicht zu erwarten.

14. Dauer der geplanten Schifffahrtssperren (Total/teilweise)

Keine.

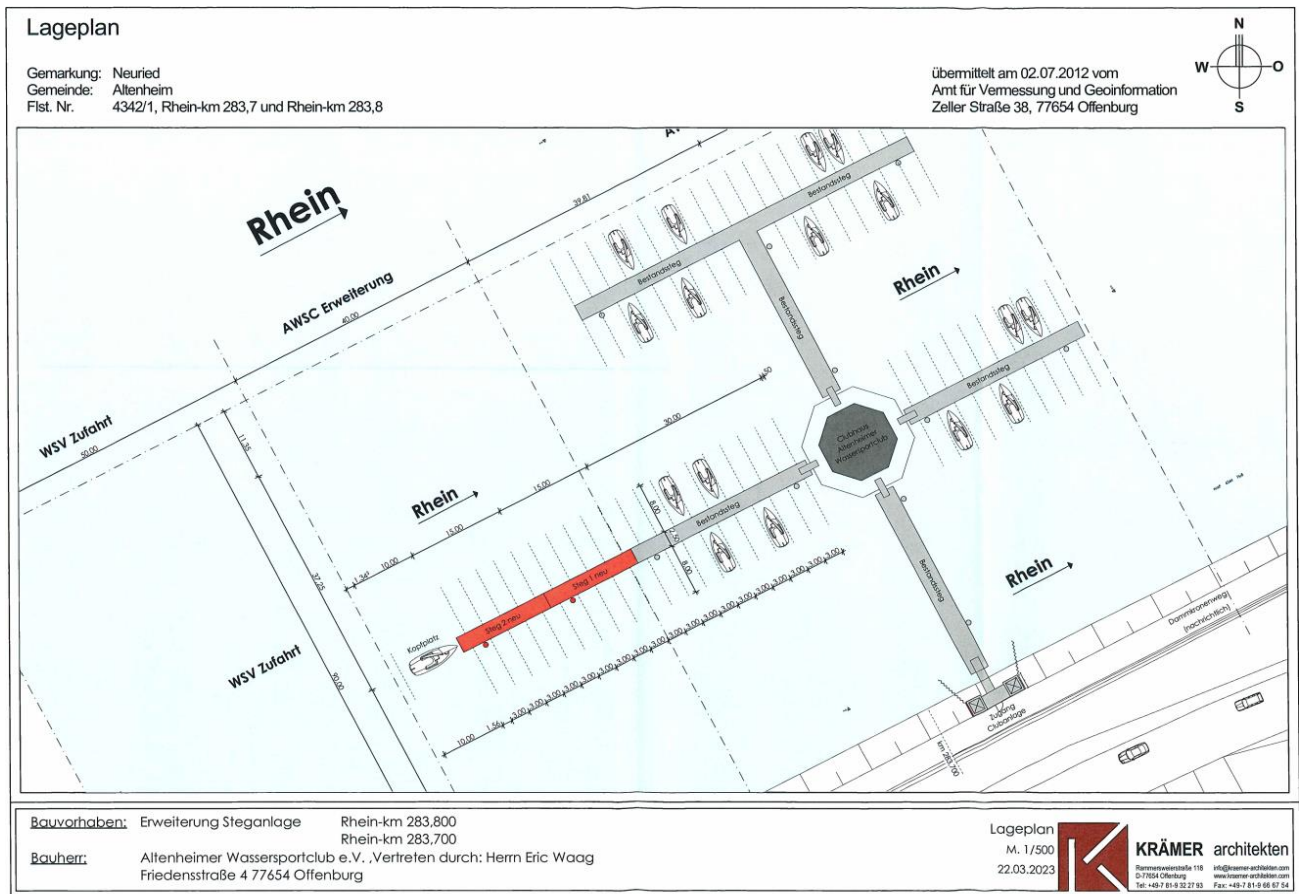
D. Pläne (Format max. DIN A3, PDF)

15. Lageplan der Anlegestelle: M: 1 – 20000 u. M: 1 – 10000

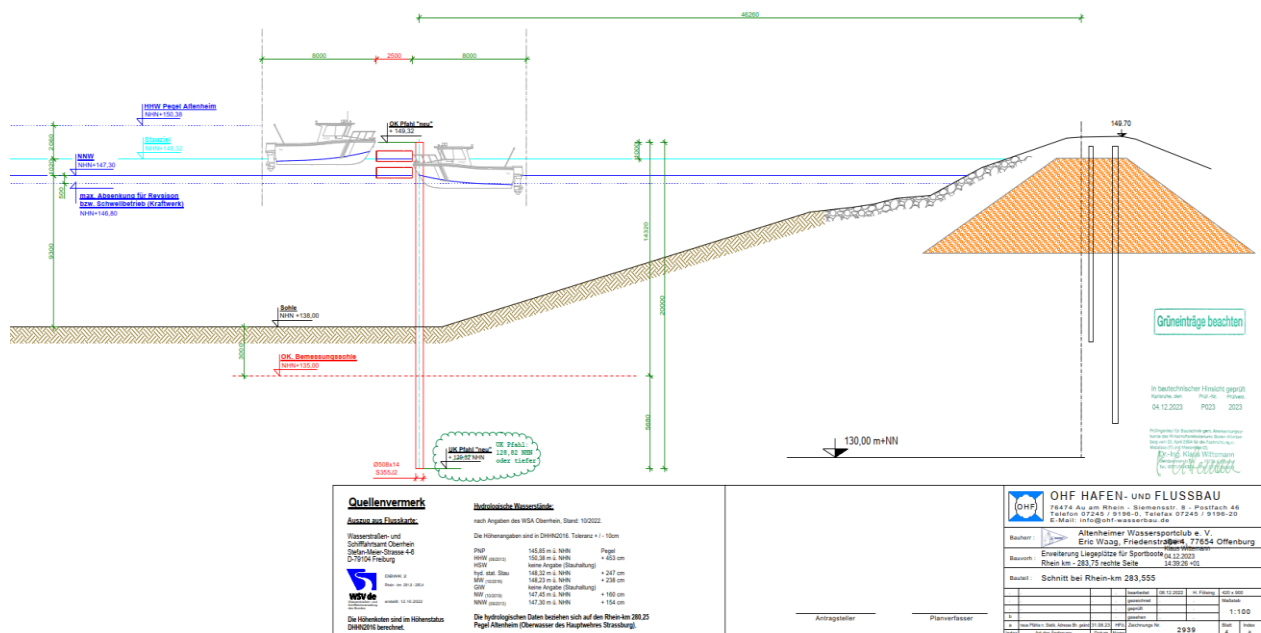


Lageplan M 1 : 20000

16. Lageplan: M 1 – 500



17. Querschnitt: M: 1 – 100



PROTOKOLL 16
Errichtung von Bauwerken zur Einleitung von Wasser aus Grundwasserabsenkungen in
Vogelgrün und Geiswasser am Oberrhein bei Rhein-km 218,400 und 224,500

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt die Zustimmung kraft bestehender Vertragswerke und Kompetenzdelegierung nach Beschluss 1990-II-46 ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt zum Projekt Errichtung von Bauwerken zur Einleitung von Wasser aus Grundwasserabsenkungen in Vogelgrün und Geiswasser am Oberrhein bei Rhein-km 218,400 und 224,500, linkes Ufer zur Kenntnis.

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

Anlage

Checkliste für die Errichtung von Bauwerken zur Einleitung von Wasser aus Grundwasserabsenkungen in Vogelgrün und Geiswasser am Oberrhein bei Rhein-km 218,400 und 224,500

1. Art des Projekts

Bau von zwei Stahlbetonbauwerken im linken Rheinseitendamm zur Einleitung von Wasser aus Grundwasserabsenkungen aus in zwei französischen Oberrhein-Gemeinden gelegenen Schutzbrunnen.

Ergänzend zu diesen Baumaßnahmen werden auf beiden Seiten des jeweiligen Einleitungsbauwerks Dalben mit einem Durchmesser von 600 mm eingebracht, um die Gefahr eines Aufpralls von Schiffen zu vermeiden.

2. Lage

Die Bauwerke befinden sich bei den Gemeinden Vogelgrün und Geiswasser am linken Rheinufer.

Das Einleitungsbauwerk des Druckrohrleitungssystems von Vogelgrün wird sich bei Rhein-km 224,500 befinden.

Das Einleitungsbauwerk des Druckrohrleitungssystems von Geiswasser wird sich bei Rhein-km 218,400 befinden.

3. Allgemeine Merkmale und Betrieb

Jedes Einleitungsbauwerk wird in Stahlbeton ausgeführt und folgende Bestandteile umfassen:

- eine 0,50 m dicke Stahlbetonsohle;
- eine 0,30 m dicke vertikale Stahlbetonwand, die bis zur Kote der stromabwärts befindlichen Sohle reicht;
- 0,30 m dicke Seitenwände, die der Neigung der bestehenden Böschung folgen;
- drei doppelwandige Leitungen;
- für jede Leitung: eine 0,20 m dicke Ballastwand am Austritt und ein Rückschlagventil.

Um den Abfluss zu erleichtern, ist die Ausführung eines divergierenden Kegels (DN500/DN800) geplant, sodass sich der Durchmesser zum Austritt der Leitung hin vergrößert. Die Einleitung erfolgt unterhalb des regulierten Wasserspiegels.

Ergänzend ist das Einbringen von zwei Dalben mit einem Durchmesser von 600 mm pro Einleitungsbauwerk vorgesehen, um die Gefahr eines Aufpralls von Schiffen zu vermeiden.

Die Bauwerke von Geiswasser befinden sich vollständig außerhalb der Fahrrinne. Die Bauwerke von Vogelgrün liegen im Zuflusskanal des Wasserkraftwerks, wo keine Schifffahrt erfolgt.

4. Kurzbeschreibung der Flussbauarbeiten

Da sich das zu errichtende Bauwerk zum Teil im Wasser befindet, ist geplant, mithilfe einer Spundwand eine U-förmige Einhausung zu erstellen, um den Baustellenbereich wasserfrei zu halten. Für die Durchführung dieser Arbeiten ist Folgendes geplant:

- Präzises Zuschneiden der vorhandenen Uferbefestigungsplatten zur Erstellung einer ausreichenden Öffnung für das Einrammen der Spundwand;
- Ausführung der wasserdichten Spundwand von der Dammkrone aus;
- Ausbesserung der Übergänge zwischen Spundwand und bestehender Platte außerhalb des Baustellenbereichs mit einem speziellen wasserdichten Versiegelungsprodukt durch einen Taucher;
- Durchführung der Arbeiten am geplanten Bauwerk im wasserdichten Bereich;
- Kürzen der Spundwand auf das Endmaß.

Sämtliche Arbeitsschritte werden außerhalb der Fahrrinne und größtenteils vom Ufer aus durchgeführt. Die Arbeiten erfordern folglich keine Sperrung der Schifffahrt und werden keine Beeinträchtigungen verursachen.

5. Querströmungen und Auswirkungen für die Schifffahrt

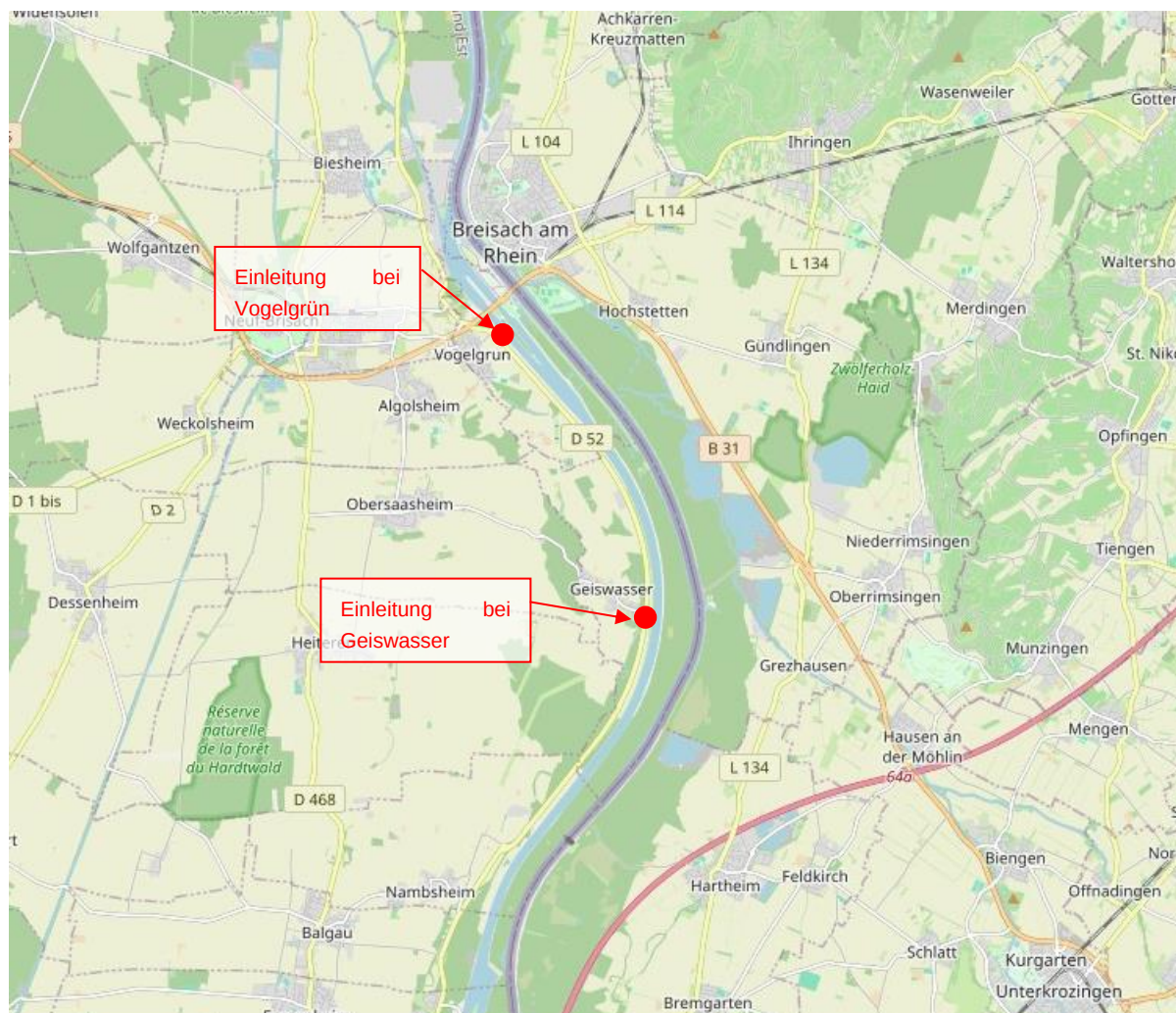
An der Mündung des Einleitungsbauwerks von Geiswasser ist der Rheinseitenkanal etwa 138 m breit. Die Fahrrinne weist eine Breite von 88 m auf und befindet sich mittig auf der Achse des Rheinseitenkanals. Die Einleitung erfolgt also in einem Abstand von 25 m zum Fahrrinnenrand.

Wenn die Pumpen auf Volllast laufen, beträgt die Durchflussrate in den Leitungen 3 m³/s. Die Geschwindigkeit der Querströmung am Fahrrinnenrand darf jedoch maximal 0,3 m/s betragen. Rechnerisch ergibt sich, dass:

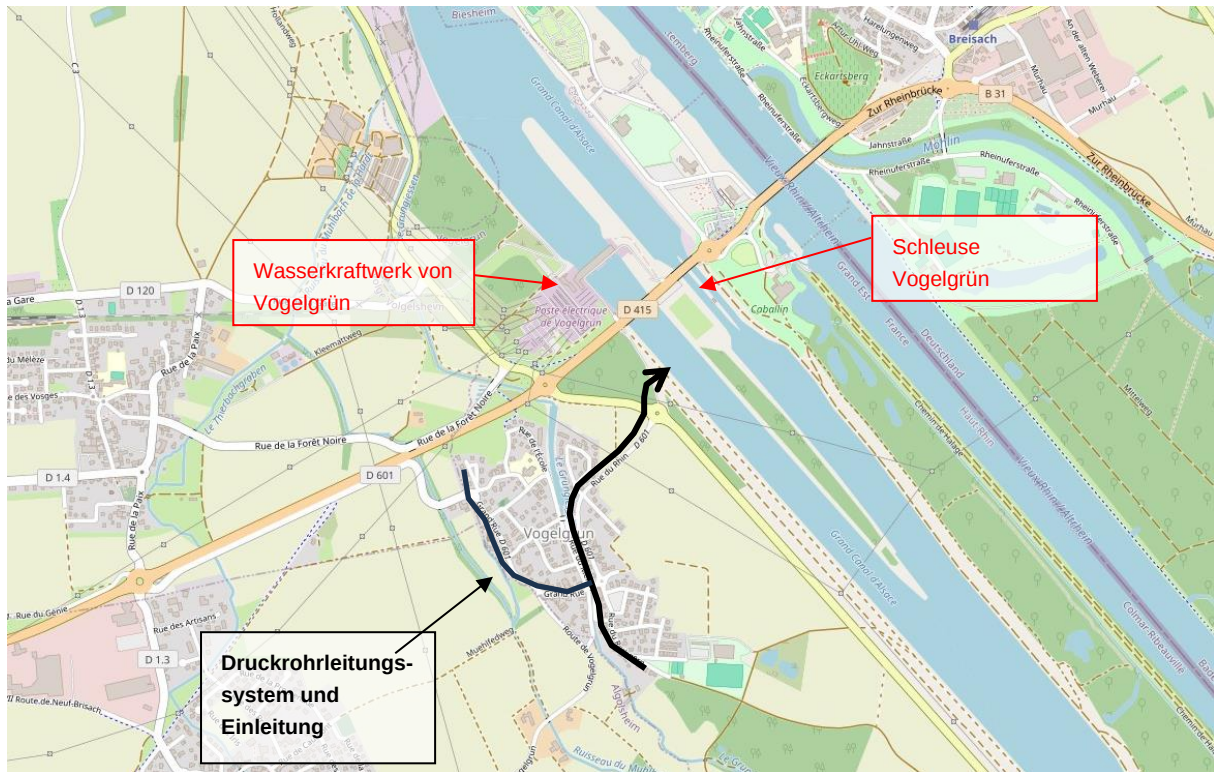
- Die Strömungsgeschwindigkeit in einem Abstand von 20 m von der Einleitung auf 0,3 m/s reduziert sein wird;
- am Fahrrinnenrand mit einer maximalen lokalen Strömung von 0,18 m/s zu rechnen ist.

Die Einleitung bei Vogelgrün liegt dagegen im Zuflussskanal des Wasserkraftwerks, wo keine Schifffahrt stattfindet. Es wird also weder während der Arbeiten noch während des Betriebs zu Auswirkungen auf die Schifffahrt kommen.

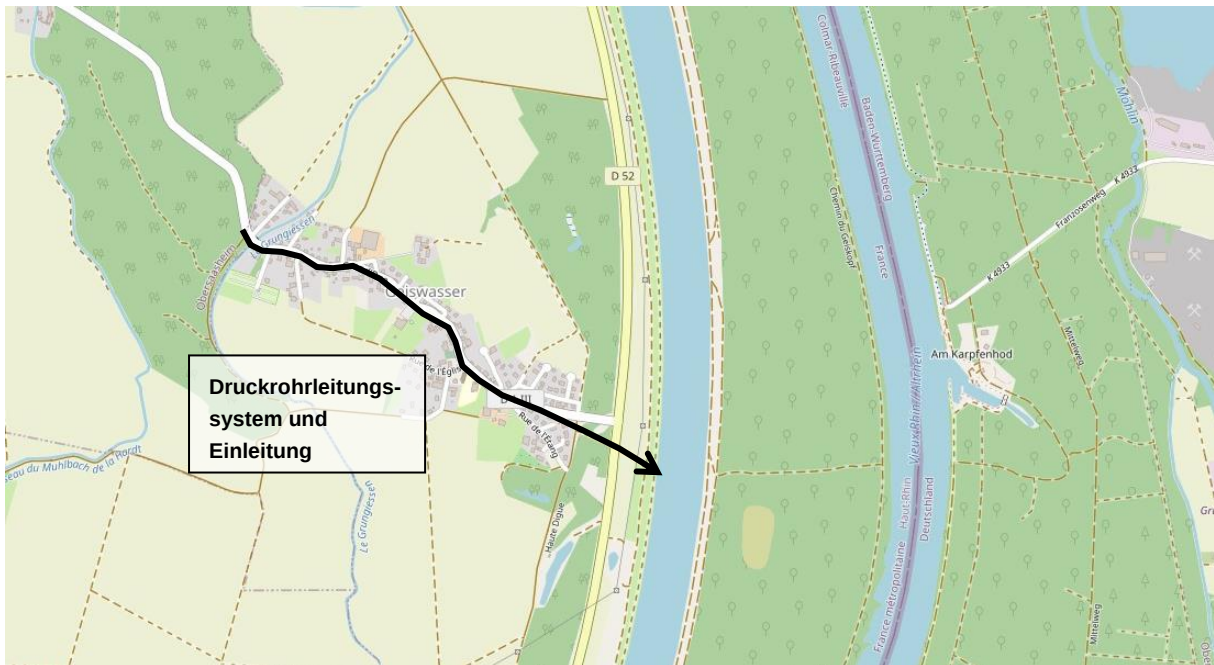
Lage der Bauwerke:



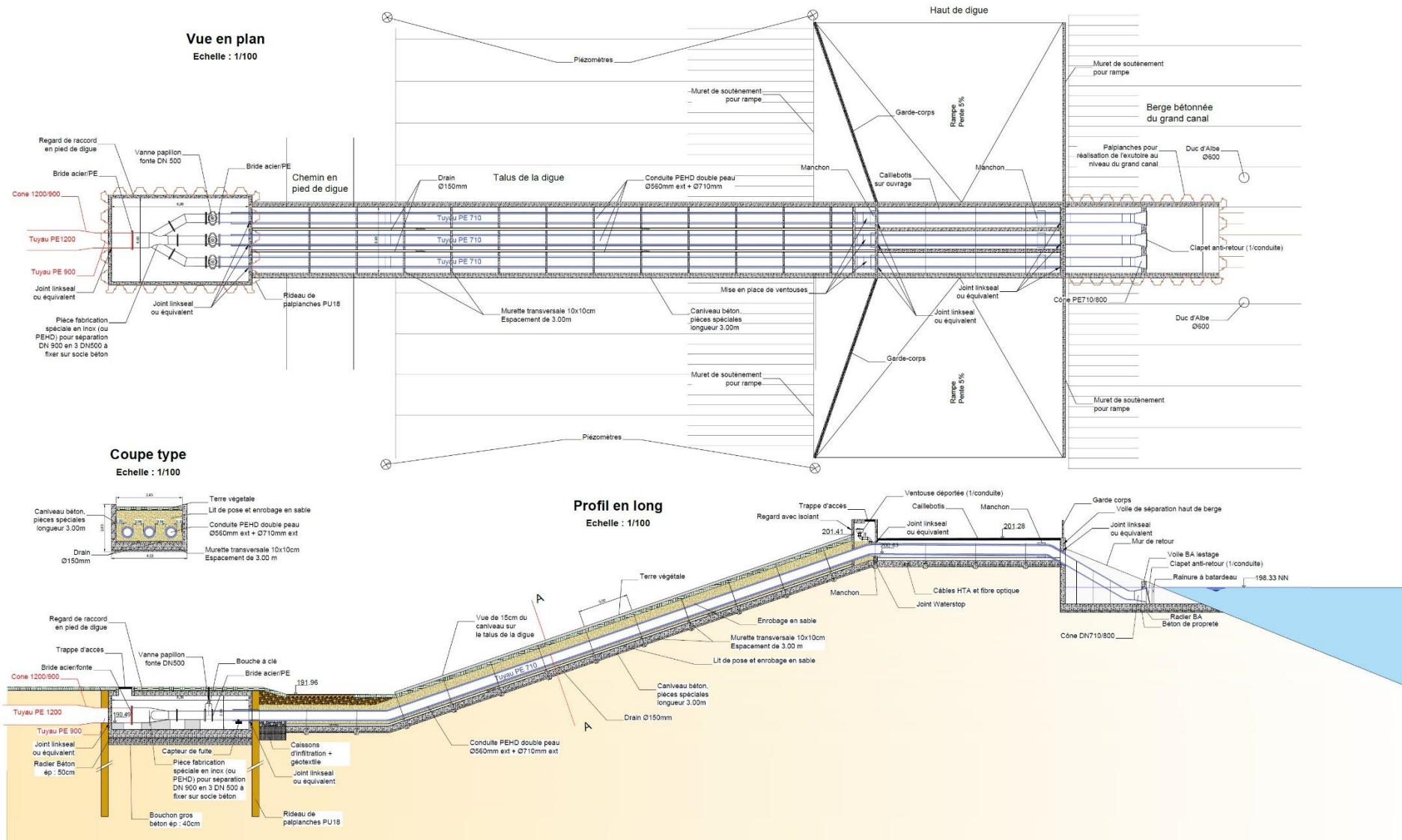
Standort der Einleitung bei Vogelgrün:



Standort der Einleitung bei Geiswasser:



Draufsicht und Schnitt des Einleitungsbauwerks durch den Rheindamm:



PROTOKOLL 17
Absenkung des Wasserspiegels in den Oberrheinstauhaltungen zwischen Straßburg und
Marckolsheim, Rhein-km 225 bis 288

Beschluss

Die Zentralkommission

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die vorgesehene Absenkung des Wasserspiegels zur Durchführung von Kontrollarbeiten zur Kenntnis,

ist sich bewusst, dass die Durchführung der Kontrollarbeiten an den Seitendämmen der Oberrheinstauhaltungen zwischen Straßburg und Marckolsheim aus Sicherheitsgründen notwendig ist,

begrüßt das Bemühen um Reduzierung der Beeinträchtigungen für die Schifffahrt durch die aufeinanderfolgende Kontrolle der Seitendämme,

stellt fest, dass die Absenkungen zur Durchführung der Kontrollarbeiten notwendig und angemessen sind.

Anlage

Anlage zu Protokoll 17

Absenkung des Wasserspiegels in den Oberrheinstauhaltungen zwischen Straßburg und Marckolsheim, Rhein-km 225 bis 288

Zusammenfassung

Im deutsch-französischen Vertrag vom 27. Oktober 1956 sind die allgemeinen Vorschriften für die Unterhaltung der Bauwerke am rechten und linken Ufer des Oberrheins zwischen Basel und Straßburg festgelegt.

Die EDF ist in diesem Zusammenhang für die von Frankreich sicherzustellenden Unterhaltungsarbeiten zuständig und führt alle fünf Jahre eine Inspektion der Ufer des staugeregelten Rheins an den Stauhaltungen zwischen Straßburg und Marckolsheim durch.

Mithilfe dieser Untersuchungen, die für die rechte Rheinseite mit dem WSA Oberrhein vorgenommen werden, können der Zustand des mechanischen Schutzes und die Dichtigkeit der Uferböschungen überprüft werden.

Für die Durchführung dieser Inspektionen ist eine Absenkung der betreffenden Wasserspiegel durch die EDF um einen Meter der normalen Stauhöhe erforderlich. Die gewährleistete Fahrwassertiefe wird folglich zwei Meter betragen.

Ursprünglich fanden die Inspektionen alle drei Jahre statt, nun alle fünf Jahre. Die letzten Inspektionen wurden im Jahr 2019 durchgeführt; der neue Zielzeitraum ist für die zweite Hälfte des Jahres 2024 geplant (von Ende September bis Ende Oktober). Laut vorläufiger Planung sollen die Inspektionen der Stauhaltungen Straßburg, Gerstheim, Rhinau und Marckolsheim bei abgesenktem Wasserstand in der Woche vom 24. bis 27. September 2024 stattfinden.

Der voraussichtliche Zeitplan wird mittels einer Nachricht für die Binnenschifffahrt bestätigt und präzisiert. Die Nachricht wird im zweiten Quartal 2024 im Vorfeld dieser Absenkungen herausgegeben. Sollten die hydrologischen Verhältnisse (Abflussmenge über 1400 m³/s) eine Verschiebung des Zeitplans erfordern, wird eine neue Nachricht für die Binnenschifffahrt herausgegeben.

PROTOKOLL 18

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein (2023-I-12)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 2016-II-17, zu den Verfahren für die Festlegung von Bedingungen und Auflagen für Bauwerke am Rhein im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in dem vereinbart wurde, dass ein jährlicher Beschluss über die Kenntnisnahme der ZKR von Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein erfolgt,
- 2012-I-13, zu den Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein, in dem vereinbart wurde, die Fahrrinne frei von Hindernissen zu halten, welche die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt beeinträchtigen,

nimmt nach Information des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse zur Kenntnis,

begrüßt die Fortführung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse,

stellt fest, dass die Maßnahmen

- der Verbesserung der Leichtigkeit und der Sicherheit sowie einer nachhaltigen Entwicklung der Binnenschifffahrt dienen,
- die Schifffahrt während ihrer Ausführung nicht wesentlich beeinträchtigen werden.

Anlage

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem deutschen Rhein in 2023– 2024

Lfd. Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Stand der Arbeiten	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
1	Geschiebezugabe Iffezheim	336,000 – 338,000	Lfd. Durchführung Geschiebe/Kies wird abhängig vom Rheinabfluss zugegeben. Die Zugabemenge in 2023 betrug 94.800 m³. Geschätzte Zugabemenge für 2024 beträgt 185.000 m³.	Keine
2	Sohlstabilisierung unterhalb Iffezheim	336,000 – 352,000	Lfd. Durchführung Ziel: Verhinderung weiterer Sohlenerosion, Stabilisierung der Sohle. Im Jahr 2023 wurden im Bereich von Rheinkilometer 336,150 bis Rheinkilometer 352,070 keine Wasserbausteine der Klasse CP45/125 eingebaut. Für das Jahr 2024 ist, abhängig von den Abflussverhältnissen, der Einbau von 5.000 m³ Sohlenstabilisierungsmaterial geplant.	Keine
3	Ersatzmaßnahme Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld	757,700 – 763,600	Baubeginn November 2022. Umsetzung der Maßnahme bis Sommer 2025.	Wahrschau, Vorsicht im Baustellenbereich
4	Geschiebezugabe Niederrhein, Staffel 1	700,000 – 865,200 (exklusive Bergsenkungsgebiet)	Bauausführung ab Sommer 2024. Umsetzung Maßnahme bis Herbst 2025.	Keine
5	Geschiebezugabe Bergsenkungsgebiet, Staffel	791,500 – 805,800	Baubeginn Oktober 2023. Umsetzung Maßnahme diskontinuierlich bis Sommer 2025.	Keine

Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem niederländischen Rhein in 2023 – 2024

Nr.	Baumaßnahme	Rhein-km	Beschreibung der Maßnahme	Auswirkungen auf die Schifffahrt während der Bauzeit
Maßnahmen auf der Waal				
	Fahrrinnenbaggerung	860 - 953	Die Fahrrinne der Waal wird täglich instand gehalten, um eine ausreichende Tiefe zu gewährleisten.	Keine Behinderung während der Bauzeit
Maßnahmen auf dem Pannerdensch Kanal				
Maßnahmen auf dem Neder-Rijn - Lek				

PROTOKOLL 19
Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb
liegenden Strecke
Wassertiefe über dem unteren Drempel der Schleuse Iffezheim
Wasserstand am Pegel Iffezheim für das Jahr 2023
(2023-I-11)

Beschluss

Die Zentralkommission,

mit Bezug auf ihre Beschlüsse

- 1974-I-35 zur Festsetzung einer Mindestwassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim von 2,80 m bei GIW,
- 1982-I-35 zum Ausbau des Rheins zwischen Iffezheim/Beinheim und Neuburgweier/Lauterburg auf eine Fahrrinnentiefe von 2,10 m unter GIW,
- 1984-I-29, mit dem sie von der Vereinbarung zur Änderung und Ergänzung der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1975 zum Vertrag vom 4. Juli 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg und damit von den Kriterien zur Beurteilung der Wasserstandsverhältnisse unterhalb der Staustufe Iffezheim und auf der erwähnten Strecke Kenntnis erhalten hat,

nimmt die Mitteilungen des Vorsitzenden ihres Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt und insbesondere folgende Tatsache zur Kenntnis:

- Die Wassertiefe über dem Unterdrempel der Schleuse Iffezheim betrug bei GIW mindestens 2,80 m. Das Kriterium des Beschlusses 1974-I-35 wurde eingehalten.
- Unterhalb der Schleuse Iffezheim wurde eine Fahrrinnentiefe von 2,10 m bei GIW vorgehalten. Das Kriterium des Beschlusses 1984-I-29 wurde eingehalten.

Anlage

Entwicklung der Wasserstände im Bereich der Schleuse Iffezheim sowie auf der unterhalb liegenden Strecke, Jahr 2023

Das Jahr 2023 war ein sehr feucht-warmes Jahr. Es fiel über 20 Prozent mehr Niederschlag als in der Referenzperiode 1961 bis 1990 (Quelle: DWD).

Aufgrund der im ab Mitte Februar vorherrschenden MNW-Situation fiel der Wasserstand Anfang März in den Bereich knapp oberhalb des Vertragswasserstandes, ohne ihn jedoch zu unterschreiten. Von Mitte März bis Anfang Juni schwankten die Wasserstände im Bereich um MW ($\pm 0,5 - 1$ m) mit einer Spitze Mitte Mai bei 450 cm.

Ab Juni fielen die Wasserstände bis Anfang Juli um anschließend bis Anfang Oktober zwischen MNW und MW zu schwanken, mit einer Spitze von 430 cm Ende August. Mitte Oktober wurde der Vertragswasserstand von 111,058 m ü. NHN (HS170), was einem Wasserstand von 104 cm ü. PNP am Pegel Iffezheim entspricht, für 12 Tage unterschritten, um anschließend kontinuierlich zu steigen. Im November und Dezember überschritt der Wasserstand zweimal die MHW-Marke von 535 cm

Hier einige statistische Daten zum Pegel Iffezheim für das Kalenderjahr 2023:

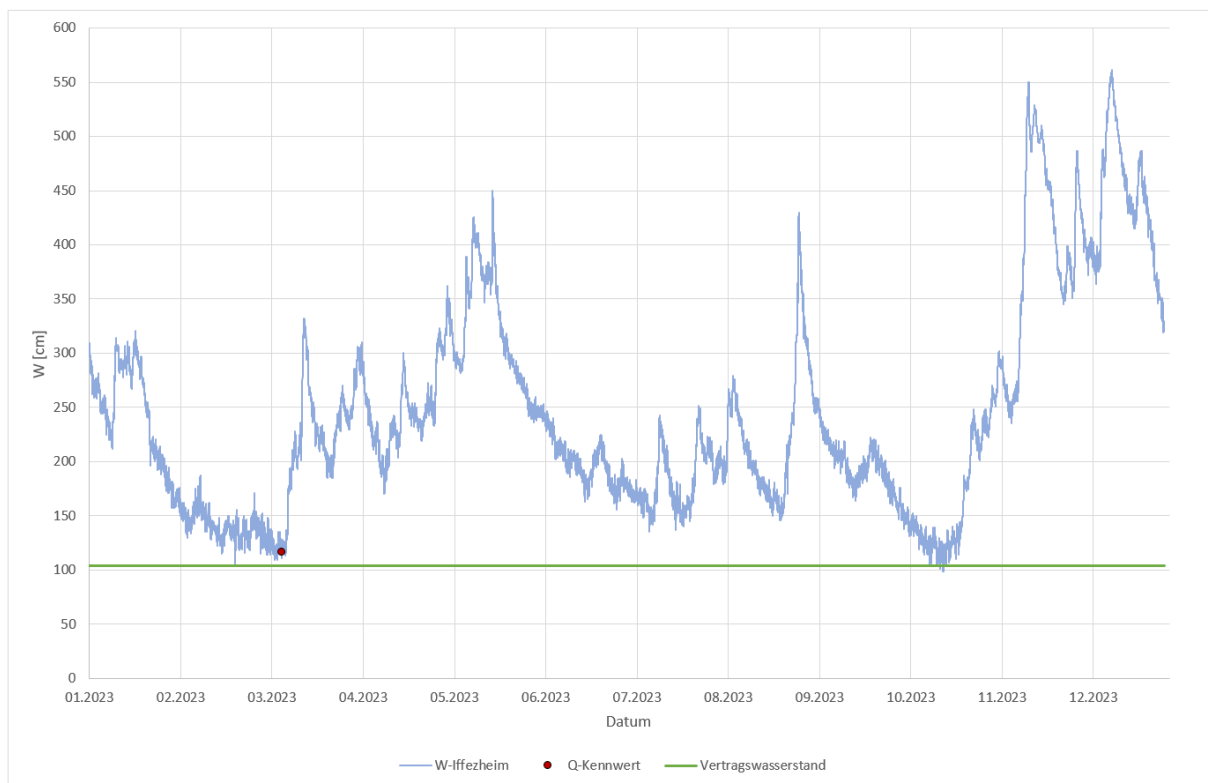
NNW_{KJ2023} = 99 cm am 17.10.2023 (geringster gemessener momentaner Wasserstand)

NNW_{KJ2023} = 113 cm am 17.10.2023 (kleinster Tagesmittelwert)

MW_{KJ2023} = 245 cm (zum Vergleich MW_{2014/2023} (KJ) = 233 cm)

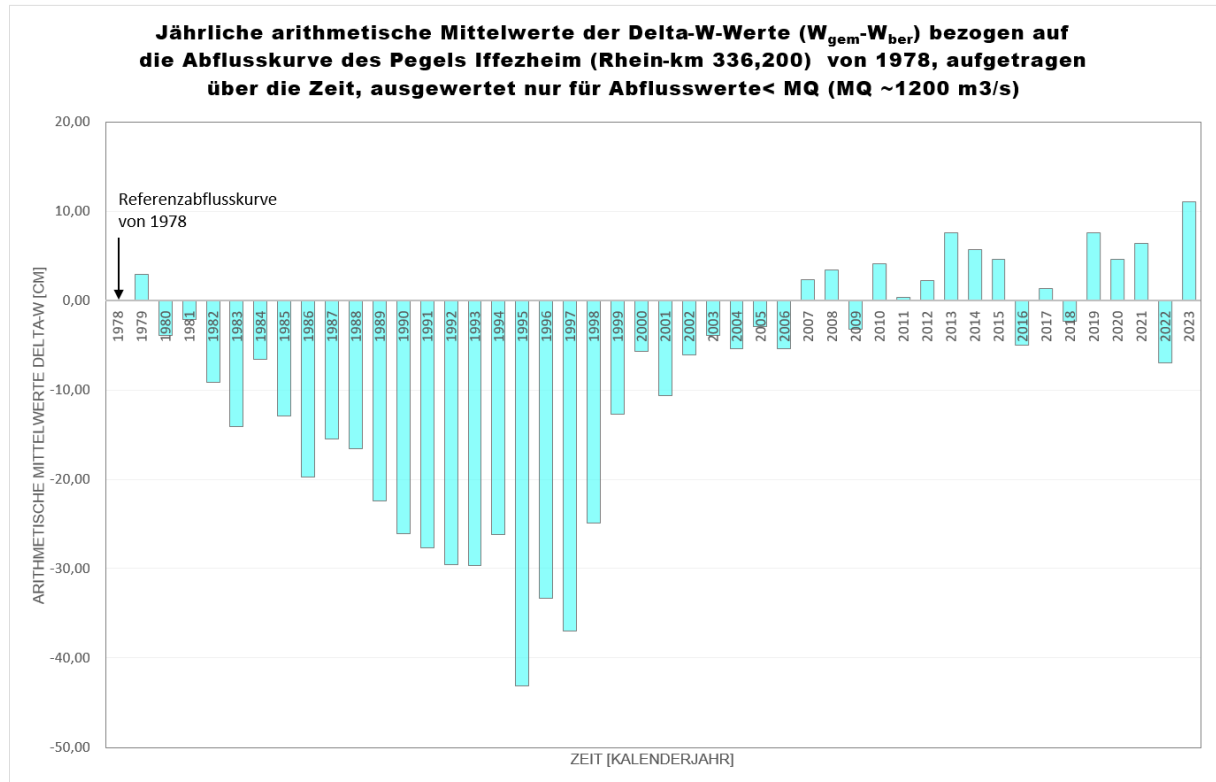
HHW_{KJ2023} = 561 cm am 14.12.2023 (höchster gemessener momentaner Wasserstand)

Die Abflussfülle betrug im Kalenderjahr 2023 ca. 38,2 Mrd. m³ bei einem Mittel von 36,9 Mrd. m³ in letzten 10 Jahren (2014/2023), woraus sich das feuchte Jahr 2023 ableiten lässt.



Im Jahr 2023 wurde am 07.03. eine Abflussmessung an der Staustufe Iffezheim durchgeführt. Der Wasserstand bei dieser Messung betrug $W = 116 \text{ cm}$ und der Abfluss $Q = 479 \text{ m}^3/\text{s}$.

Der arithmetische Mittelwert der Delta-W-Werte ($W_{\text{gem}} - W_{\text{ber}}$) dieser Messungen bezogen auf die Abflusskurve am Pegel Iffezheim aus dem Jahr 1978 (Referenzabflusskurve) beträgt für das Jahr 2023 **+11,00 cm**.



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

PROTOKOLL 20

**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 20

4. 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
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-14	Verlängerung von Anordnungen vorübergehender Art nach § 1.22a RheinSchPV (§ 4.07)	W	1.12.2020	26.8.2020	28.4.2021	17.9.2014	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	3.2.2024	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	28.10.2023	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	28.10.2023	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		3.2.2024	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 Hochwassermarkte I	I	1.12.2023	16.5.2023	9.7.2024	19.9.2023	

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in			
				D	F	NL	CH
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	9.7.2024	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	26.4.2024	19.9.2023	
2022-II-13	Definitive Änderungen zur Anpassung der Verweise der RheinSchPV auf den Europäischen Standard für Binnenschiffahrtinformationsdienste (ES-RIS 2023/1) (§§ 1.01, 4.07 und 12.01)	I	1.1.2024	16.5.2023	26.6.2024	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		31.12.2024	19.9.2023	
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	26.6.2024	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	26.6.2024		
2023-I-6	Definitive Änderung der RheinSchPV aufgrund der Inbetriebnahme des neuen Liegeplatzes „Friesenheimer Insel“ (§ 14.03)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
2023-I-7	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Nachtschiffahrt auf der Strecke Bingen – St. Goar (§ 9.08)	I	1.6.2024	22.11.2023	26.6.2024		
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				
2023-II-11	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Angleichung von § 3.10 Nummer 1 Buchstabe b betreffend die Position der Seitenlichter auf Schubverbänden in Fahrt	I	1.12.2024	11.3.2024			
2023-II-12	Definitive Änderung der RheinSchPV zum Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§ 3.32 Nummer 3)	I	1.12.2024	11.3.2024			
2023-II-13	Definitive Änderung der RheinSchPV zur Änderung der Anlage 13 Nummer 6.4 (Bezugsnachweis für Gasöl und Quittungen für die Entsorgungsgebühren-Transaktionen)	I	1.12.2024	11.3.2024			

5. Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO):

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

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

6. Rheinschiffspersonalverordnung¹ (RheinSchPersV):

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

Protokoll	Inhalt	*)	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	**)

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

*) I = Inkraftsetzung, W = Wiederinkraftsetzung.

**) Gegenstandslos.

Protokoll	Inhalt	*)	Vorgesehe- nes In-Kraft- Treten	In Kraft gesetzt in				
				D	B	F	NL	CH
2016-II-9	Änderungen der RheinSchPersV - Anpassung der Besatzungs- vorschriften, §§ 3.01, 3.02 Nr. 4 bis 8, 3.15 Nr. 3, 3.16 Nr. 1, 3 und 4 (neu), 3.17 Nr. 1 bis 3, Nr. 6 bis 9 (neu) und 10 (neu), 3.18 Nr. 2, 7.01 Nr. 4, 7.02 Nr. 4, 7.06 Nr. 1 sowie Anlage A1	I	1.12.2017	27.9.2017		19.9.2019	29.11.2017	3.2.2017
2016-II-10	Anerkennung der Gültigkeit der einzelstaatlichen Schiffsführer- zeugnisse 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 „RheinSchPersV“ (angenommen im schriftlichen Verfahren am 8. November 2022)	I	1.4.2023	14.4.2023	1.3.2023	31.1.2024		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		26.6.2024		
2023-I-3	Änderung des § 6.01 der RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024		
2023-I-4	Änderung des § 20.01 RheinSchPersV	I	1.1.2024	22.11.2023		26.6.2024		
2023-II-10	Definitive Änderungen der RheinSchPersV (§§ 1.04, 3.02, 4.02, 5.01, 5.02, 12.06, 13.01, 15.01, 16.03, 17.01, 18.04, 19.07, 20.01, 20.02, 20.03, 20.06, 20.07, 20.08 und 20.09)	I	1.6.2024	11.3.2024				

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

ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT
EMPFEHLUNGEN AN DIE SCHIFFSUNTERSUCHUNGSKOMMISSIONEN
ZUR RHEINSCHIFFSUNTERSUCHUNGSORDNUNG

EMPFEHLUNG Nr. 1/2024
vom 7. März 2024

Artikel 30.01 Nummer 2 und Anlage 8 des ES-TRIN 2023/1

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

CHICAGO

In Anwendung von § 2.20 Nummer 3 der RheinSchUO darf das Tankmotorschiff CHICAGO mit der einheitlichen europäischen Schiffsnummer 02332788, von den Anforderungen nach Anlage 8 und Artikel 30.01 Nummer 2 ES-TRIN 2023/1 (nachstehend ES-TRIN genannt) bis 7. März 2029 abweichen.

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

1. Für das Fahrzeug liegt eine Risikobewertung nach Anlage 8 des ES-TRIN vor (siehe **Anlage 1**). Die Empfehlungen dieser Risikobewertung müssen umgesetzt sein.
2. Das Fahrzeug erfüllt die Anforderungen des in **Anlage 6** aufgeführten Entwurfs der Vorschriften für die Lagerung von Methanol. **Anlage 2** enthält eine Analyse der Einhaltung der oben genannten Vorschriften für die Lagerung von Methanol. Die Anforderungen des Entwurfs der Vorschriften werden, mit Ausnahme von Anlage 8, Teil II, Kapitel 2, Nummer 2.2.3.3 erfüllt. Anstelle einer zweiten Barriere für die angrenzenden Ladetanks wird die Methanolzufuhr unterbrochen und der Motor auf Dieselbetrieb umgeschaltet, wenn das Methanol mit anderen Stoffen verunreinigt wird.
3. Das Bunkern von Methanol erfolgt nach den in **Anlage 3** beschriebenen Verfahren.
4. Alle Besatzungsmitglieder sind zu den Gefahren, zum Einsatz, zur Instandhaltung und Inspektion des Methanolantriebssystems nach den in **Anlage 4** festgelegten Inhalten zu schulen.
5. 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.

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:

- Ausfall des Methanolantriebssystems;
- Leckage;
- Bunkerdaten (Methanol)
- Reparaturen und Änderungen des Methanolantriebssystems;
- Betriebsdaten;
- Menge öl- und fetthaltiger Abfälle;
- Vorfälle/Unfälle.

(Die der Erteilung der Empfehlung zugrundeliegenden technischen Unterlagen sind dem Dokument RV (24) 46 intern zu entnehmen.)

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

Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV
Teil I: Geltende Listen

(...)

2. Liste der für die Ausstellung eines Schifferdienstbuches zuständigen Behörden

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques	Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigation@spw.wallonie.be
	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt	Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 (0)9 292 12 95 Mail: binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Nautisches Befähigungswesen und Qualitätsmanagement Standort Schifffahrtsschalter: Hafenstrasse 4, 4127 Birsfelden Tel.: +41 (0)61 639 95 95 Mail: patent@portof.ch
DE	1. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ems-Nordsee	a) Am Eisenbahndock 3, 26725 Emden b) Herzog-Arenberg-Str. 66, 49716 Meppen
	2. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser-Jade-Nordsee	a) Franzuseck 5, 28199 Bremen b) Am Alten Vorhafen 1, 27568 Bremerhaven c) Mozartstraße 32, 26382 Wilhelmshaven
	3. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe-Nordsee	a) Moorweidenstraße 14, 20148 Hamburg b) Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven c) Am Hafen 40, 25832 Tönning
	4. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Nord-Ostsee-Kanal	a) Ostermoorer Straße 18,, 25541 Brunsbüttel b) Schleuseninsel 2, 24159 Kiel c) Kanalufer 16, 24768 Rendsburg
	5. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee	a) Moltkeplatz 17, 23566 Lübeck b) Wamper Weg 5, 18439 Stralsund
	6. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Rhein	a) Vorstadt 74-76, 55411 Bingen b) An der Münze 8, 50668 Köln c) Königstr. 84, 47198 Duisburg
	7. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oberrhein	a) Stefan-Meier-Straße 4-6, 79104 Freiburg b) C 8, 3, 68159 Mannheim
	8. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Mosel-Saar-Lahn	a) Schartwiesenweg 4, 56070 Koblenz b) Bismarckstraße 133, 66121 Saarbrücken c) Güterstraße 37, 54295 Trier
	9. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Neckar	a) Vangerowstraße 12, 69115 Heidelberg b) Heilbronner Straße 190, 70191 Stuttgart
	10. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Main	a) Obernauer Straße 6, 63739 Aschaffenburg b) Mainberger Straße 8, 97422 Schweinfurt
	11. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Donau MDK	a) Marientorgraben 1, 90402 Nürnberg b) Erlanger Str. 1, 93059 Regensburg

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
	12. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Westdeutsche Kanäle	a) Emmericher Straße 201, 47138 Duisburg-Meiderich b) Münsterstraße 77, 48431 Rheine
	13. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Mittellandkanal / Elbe-Seitenkanal	a) Ludwig-Winter-Str. 5, 38120 Braunschweig b) Am Hohen Ufer 1 – 3, 32425 Minden c) Greyerstr. 12, 29525 Uelzen d) Am Waterlooplatz 9, 30169 Hannover
	14. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser	a) Kasseler Straße 5, 34346 Hann. Münden b) Hohe Leuchte 30, 27283 Verden
	15. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe	a) Moritzburger Straße 3, 01127 Dresden b) Fürstenwallstraße 19/20, 39104 Magdeburg c) Dornhorster Weg 52, 21481 Lauenburg
	16. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Spree-Havel	a) Mehringdamm 129, 10965 Berlin b) Brielower Landstraße 1, 14772 Brandenburg a. d. Havel
	17. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oder-Havel	Schneidemühlenweg 21, 16225 Eberswalde
FR	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises - Unité Sécurité fluviale	299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex Tel.: +33 (0)3 27 94 55 60 Mail: ddtm-ssrc-usf@nord.gouv.fr
	Direction Régionale et Interdépartementale de L'Environnement d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2	27-29 rue Leblanc 75015 Cedex 15 Tel.: +33 (0)1 40 61 80 80 Mail: dstf.dstf.sstv.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises - Pôle navigation	14, rue du Maréchal Juin - BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel.: + 33 (0)3 88 88 91 00 Mail: ddt-pn@bas-rhin.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire- Atlantique Service Transport et Risques - Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale	10, boulevard Gaston Serpette - BP 53606 44036 Nantes Tel.: +33 (0)2 40 67 26 20 Mail: ddtm-cisf@loire-atlantique.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité permis et titres de navigation	165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3 Tel.: +33 (0)4 78 62 52 52 Mail: ddt-navigationpro@rhone.gouv.fr
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise - Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bâtiment A	2, boulevard Armand Duportal 31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: +33 (0)5 61 10 60 80 Mail: ddt-unsf@haute-garonne.gouv.fr
	Direction générale des territoires et de la mer de Guyane Direction de la mer, du littoral et des fleuves Service des affaires maritimes, littorales et fluviales	2, bis rue Simon Mentelle 97302 Cayenne Cedex Tel.: +594 (0)5 94 29 36 24 +594 (0)5 94 29 36 15 Mail: dm-guyane@developpement-durable.gouv.fr

Staat / État / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Contact Kontakt Contact
NL	Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB)	SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tel.: +31 (0)10 798 98 98 Mail: info@sabni.nl

(...)

5. Liste der für das Aussetzen der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses zuständigen Behörden

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigation@spw.wallonie.be	Alle gemäß der RheinSchPersV ausgestellten Befähigungszeugnisse
	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt	Alle gemäß der RheinSchPersV ausgestellten Befähigungszeugnisse
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Rheinpatent (Befähigungszeugnis Schiffsführer) Behördenpatent Sportpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthoof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent
	Alle Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (siehe oben Liste zu Nr. 2)	Alle anderen Befähigungszeugnisse
FR	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel.: +33 (0)3 27 94 55 60	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
NL	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel. : +33 (0)1 44 06 19 62	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel.: +33 (0)3 88 88 90 46	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tel. : +33 (0)2 40 67 26 20	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tel.: +33 (0)4 72 56 59 63	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel.: +33 (0)5 61 10 60 80	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	ZKR-Befähigungszeugnis Schiffsführer (Rheinpatent), Sportpatent
	SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tel.: +31 (0)10 798 98 98 Mail: info@sabni.nl	Alle Befähigungszeugnisse in Kombination mit einem Schifferdienstbuch

**6. Liste der für die Ausstellung und
den Entzug der Befähigungszeugnisse zuständigen Behörden**

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
BE	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)11 24 40 83 Contactinfo Evergem Ringvaartweg-Mariakerke 1, 9030 Gent Tel.: +32 (0)9 292 12 95 Mail: binnenvaartcommissie@vlaamsewaterweg.be	Alle im Rahmen der RheinSchPersV ausgestellten Befähigungszeugnisse
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigaton@spw.wallonie.be	Alle im Rahmen der RheinSchPersV ausgestellten Befähigungszeugnisse
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	Rheinpatent (Befähigungszeugnis Schiffsführer) Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propsthoof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent
	Alle Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (siehe oben Liste zu Nr. 2)	Alle anderen Befähigungszeugnisse
FR	Préfet du Nord Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord Délégation à la Mer, au Littoral et à la Navigation Intérieure 123, rue de Roubaix CS 20839 59508 Douai Cedex Tel.: +33 (0)3 27 94 55 60	Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet de Paris Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France Département de la Sécurité des Transports Fluviaux 24, quai d'Austerlitz 75013 Paris Tel.: +33 (0)1 44 06 19 62	Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Patentarten und Befähigungszeugnisse Types de patentes et certificats de qualification Patenttype en kwalificatiecertificaten
	Préfet du Bas-Rhin Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Secrétariat Général Pôle Navigation 14, rue du Maréchal Juin BP 61003 67070 Strasbourg Cedex Tel. : +33 (0)3 88 88 90 46	Rheinpatent Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet de Loire-Atlantique Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transports et Risques Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, bd Gaston Serpette BP 53606 44036 Nantes Tel. : +33 (0)2 40 67 26 20	Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet du Rhône Direction Départementale des Territoires du Rhône Arrondissement Urbain et Transports (AUT) Unité Permis et Titres de Navigation (UPTN) 165, rue Garibaldi CS 33862 69401 Lyon Cedex 03 Tel. : +33 (0)4 72 56 59 63	Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
	Préfet de la Haute Garonne Direction Départementale des Territoires de la Haute Garonne Service des Risques et Gestion de Crise Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative - Bât A 2, bd Armand Duportal BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09 Tel. : +33 (0)5 61 10 60 80	Sportpatent Behördenpatent Alle anderen Befähigungszeugnisse
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	ZKR-Befähigungszeugnis Schiffsführer (Rheinpatent) Sportpatent
	SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart Postbus 5700 3008 AS Rotterdam Tel.: +31 (0)10 798 98 98 Mail: info@sabni.nl	Alle Befähigungszeugnisse mit Ausnahme des Rheinpatents (Befähigungszeugnis als Schiffsführer)

7. Liste der für die behördliche Befähigungsprüfung zuständigen Behörden

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
BE	Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigaton@spw.wallonie.be	- Matrose - Schiffsführer - Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar - Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter - Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken
	De Vlaamse Waterweg Contactinfo Schoten Hoogmolendijk 1, 2900 Schoten Tel.: +32 (0)1 124 40 83	- Matrose - Schiffsführer - Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar - Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter - Besondere Berechtigung für Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel	- Rheinpatent (Befähigungszeugnis Schiffsführer) - Behördenpatent - Sportpatent
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Am Propstthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	- Rheinpatent - Behördenpatent - Sportpatent
	Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg - Wesel - Kleve zu Duisburg Mercatorstr. 22-24 47051 Duisburg Tel.: +49 (0)203 2821-0 Mail: ihk@niederrhein.ihk.de	- Matrose
	Industrie- und Handelskammer Magdeburg Hauptgeschäftsstelle Alter Markt 8 39104 Magdeburg Tel.: +49 (0)391 5693-0 Mail: kammer@magdeburg.ihk.de	- Matrose
NL	CBR, divisie CCV Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk ZH Postbus 1810 2280 DV Rijswijk ZH	- Matrose - Schiffsführer - Sachkundige für LNG - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar - Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter - Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken - Sportpatent

Staat / Etat / Land	Zuständige Behörde Autorité compétente Bevoegde autoriteit	Befähigungszeugnisse Certificats de qualification Kwalificatiecertificaten
FR	Direction Départementale des territoires et de la Mer du Nord Service Sécurité Risques et Crises – Unité Sécurité Fluviale 299, rue Saint Sulpice 59508 Douai Cedex	- Sportpatent - Matrose - Schiffsführer - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar
	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Ile-de-France Département Sécurité des Transports Fluviaux Ponant 2 27/29, rue Leblanc 75015 Paris	- Sportpatent - Matrose - Schiffsführer - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar
	Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin Service Mobilités et Crises 14, rue du Maréchal Juin – BP 61003 67070 Strasbourg Cedex	- Rheinpatent - Sportpatent - Matrose - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar - Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken
	Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique Service Transport et Risques – Unité Sécurité des Transports Centre Instructeur de Sécurité Fluviale 10, boulevard Gaston Serpette – BP 53606 44036 Nantes	- Sportpatent - Matrose - Schiffsführer - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar
	Direction Départementale des Territoires du Rhône Service sécurité et transports Unité navigation fluviale 165, rue Garibaldi – CS 33862 69321 Lyon Cedex 3	- Sportpatent - Matrose - Schiffsführer - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar
	Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne Services des Risques et Gestion de Crise – Unité Navigation et Sécurité Fluviale Cité Administrative – Bâtiment A 2, boulevard Armand Duportal – BP 70001 31074 Toulouse Cedex 09	- Sportpatent - Matrose - Schiffsführer - Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar

(...)

10. Zuständige Behörden für die Zulassung von Lehrgängen und zur Ausstellung/ Verlängerung des Befähigungszeugnisses „LNG-Sachkundiger“

Staat	Zuständige Behörde(n) für die Zulassung von Lehrgängen	Zuständige Behörde(n) für die Ausstellung des Befähigungszeugnisses „LNG-Sachkundiger“ (Erstausstellung und/oder Verlängerung)
DE	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Am Propsthof 51 53121 Bonn Tel.: +49 (0)228 7090-0 Mail: gdws@wsv.bund.de	Alle Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (siehe oben Liste zu Nr. 2)
BE	Service Public de Wallonie - Economie Emploi Formation Recherche Direction de la Formation professionnelle Place de la Wallonie, 1 - bâtiment II, 5100 Jambes	Service Public de Wallonie – Mobilité Infrastructures Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigaton@spw.wallonie.be
	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), afdeling Beleid Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel Mail: beleid@mow.vlaanderen.be	De Vlaamse Waterweg nv Havenstraat 44, 3500 Hasselt
FR	Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports Bureau des services fluviaux	-
NL	CBR Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk Tel.: +31 (0)88 227 77 00	CBR Lange Kleiweg 30 2288 GK Rijswijk Tel.: +31 (0)88 227 77 00
CH	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel Tel.: +41 (0)61 639 95 95 Mail: info@portof.ch	Schweizerische Rheinhäfen Hochbergerstrasse 160 4019 Basel Tel.: +41 (0)61 639 95 95 Mail: info@portof.ch

(...)

13. Lehrgänge für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt

N° d'ordre If. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
BE-01	Batelier/batelière ¹	CEFA (Centre d'Education et de Formation en Alternance) de Huy Rue Saint-Pierre 48, 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 21 Mail: cefahuy.secretariat@provincedeliege.be
BE-02	Expert en matière de navigation avec passagers	IPEFA – Huy-Waremme Quai de Compiègne, 4 4500 Huy Tel.: +32 (0)4 279 37 37 Mail: pshuy.info@provincedeliege.be
DE-01	Basislehrgang für die Fahrgastschifffahrt	Eine Veröffentlichung der Liste der zugelassenen Lehrgänge befindet sich auf der ELWIS-Website: https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html
FR-01	Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt	Institut Fluvia 8, rue Saint Florentin 75001 Paris Tel.: +33 (0)1 42 60 36 13 Mail: contact@institutfluvia.fr
FR-02	Expert en navigation à passagers	PROMOFLUVIA Port de Lyon – Edouard Herriot 1bis, rue de Dole 69007 Lyon Tel.: +33 (0)4 78 37 83 03 Mail: formation@promofluvia.fr / gilles.durel@promofluvia.fr
FR-03	Expert en navigation à passagers	ACFI – Action Formation Incendie 3, rue des Murailles 44430 Le Loroux-Bottereau Tel.: +33 (0)2 40 80 06 26 / +33 (0)6 31 51 82 91 Mail: acfi@ensi-incendie.fr
NL-01 ²	Expert en navigation à passagers	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31(0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl
NL-02 ³	Deskundige passagiersvaart	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03 ⁴	Deskundige passagiersvaart	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

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

² Gültig vom 15. Januar 2023 bis 15. Januar 2028

³ Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029.

⁴ Gültig vom 8. April 2024 bis zum 8. April 2029.

14. Zugelassene Auffrischungslehrgänge für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt

N° d'ordre lf. Nr. Nr	Désignation de la formation Bezeichnung des Lehrgangs Verklaring van de cursus	Centre de formation Ausbildungsstelle Opleidingsinstituut
DE-01	Auffrischungslehrgang für die Fahrgastschiffahrt	Eine Veröffentlichung der Liste der zugelassenen Auffrischungslehrgänge befindet sich auf der ELWIS-Website: https://www.elwis.de/DE/Binnenschiffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkundige/Lehrgangsanbieter/Lehrgangsanbieter-node.html
NL-01	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl
NL-02	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden
NL-03	Opfriscursussen voor deskundigen passagiersvaart	G4S Training & Safety B.V. Duitslanddreef 29 8447 SE Heerenveen

15. Ersthelferbescheinigungen der Rettungsorganisationen

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
DE-01	Die Liste der Nachweise ist über https://www.bggseh.de/ExtraEH/erstview.nsf/ShowErst?openform verfügbar.	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	*
NL-01	Nederlands Instituut voor Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek Tel.: +31 (0)168 336 990 Mail: examen@nikta.nl	Zertifizierungsstelle	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	Gültig vom 2. November 2023 bis zum 2. November 2028
NL-02	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe, Atemschutzgeräteträger und Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt	siehe Anlage 6 zur Rhein-SchPersV	Gültig vom 15. Januar 2023 bis 15. Januar 2028

Etat / N° d'ordre Staat, lfd. Nr. Land, doorlopend nr.	Organisation de secours/Centre de formation Rettungsorganisation/ Ausbildungsstelle Reddingsorganisatie	Désignation Bezeichnung Verklaring	Modèle Muster Model	Observations Bemerkungen Opmerkingen
NL-03	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe, Atemschutzgeräte- träger und Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt	siehe Anlage 6 zur Rhein- SchPersV	Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029
FR-01	CSI Formation 6A rue de l'industrie Z.I Parc d'activités du Ried 67720 Hoerdt https://www.csi-formation.com/ Kontakt: Antoine SANNER Tel.: +33 (0)6 37 15 37 75 Mail: direction@csi-formation.com	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	siehe Anlage 6 zur Rhein- SchPersV	Gültig vom 31. September 2019 bis zum 29. September 2024 (Verlängerungs- antrag läuft)
FR-02	APAVE Exploitation France Immeuble CANOPY 92400 Courbevoie Kontakt: Fabrice TOULZA Tel.: +33 (0)6 03 52 42 99 Mail: fabrice.toulza@apave.com	Ermächtigte Ausbildungsstelle in Erster Hilfe	siehe Anlage 6 zur Rhein- SchPersV	Gültig vom 28. September 2023 bis zum 27 November 2028

- * Bitte beachten Sie, dass alle ermächtigten Stellen in der genannten Liste mit ihrem Firmensitz aufgeführt sind. Sie dürfen unabhängig von ihrem Firmensitz deutschlandweit tätig werden. Die Datenbank ist vollständig und tagesaktuell.

16. Schulung für Atemschutzgeräteträger

Staat, lfd. Nr.	Ausbildungsstelle	Kontakt	Muster
DE-01	Die zugelassenen Lehrgänge für Atemschutzgeräteträger sind veröffentlicht unter https://www.elwis.de/DE/Binnenschifffahrt/Befaeigungsnachweise/Sachkunde/Atemschutzgeraettragende/Atemschutzgeraettragende-node.html		Siehe Anlage 7 zur RheinSchPersV
NL-01 ¹	OK Maritime Maalderij 14 2913 LZ Nieuwerkerk aan den IJssel	Tel.: +31 (0)10 234 43 02 Mail: info@okmaritime.nl www.okmaritime.nl peter@okmaritime.nl	
NL-02 ²	TvK Instructie B.V. Escudo 17 8305 BM Emmeloord	Tel.: +31 527 699 535 https://tvkinstructie.nl/	
NL-03 ³	Kwaliteitszorg Training en Advies Nikta B.V. Hoofdstraat 40 4765 CG Zevenbergschen Hoek	Tel.: +31 (0)16 833 69 90 Mail: examen@nikta.nl	
NL-04 ⁴	Nautiek Trainingen B.V. Frontstraat 2 5405 PB Uden		
FR-01	Frédéric Rose formations 52, chemin de Radix 69620 Theize	Tel.: +33 (0)6 72 88 58 66 Mail: frederic.rose@live.fr	

17. Zuständige Behörden für die Ausstellung von Bescheinigungen für Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen

DE	Sachkundiger: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger: Es werden keine Bescheinigungen ausgestellt; es genügen die Schulungsnachweise.
BE	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), afdeling Beleid Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel Mail: beleid@mow.vlaanderen.be Service Public de Wallonie Mobilité Infrastructures (nur für das Befähigungszeugnis als Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt) Direction de la Réglementation et du Contrôle des Voies hydrauliques Tour Paradis Express (7ème étage) Esplanade Simone Veil, 1 4000 Liège Tel.: +32 (0)4 231 65 33 Mail: guichet.navigaton@spw.wallonie.be

¹ Gültig vom 15. Januar 2023 bis zum 15. Januar 2028
² Gültig vom 14. Dezember 2022 bis zum 14. Dezember 2027
³ Gültig vom 2. November 2023 bis zum 2. November 2028
⁴ Gültig vom 20. März 2024 bis zum 20. März 2029.

FR	Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des Territoires Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires, fluviaux et des ports Bureau des services fluviaux
NL	Inspectie Leefomgeving en Transport
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Hochbergstrasse 160, 4019 Basel

(...)

5.2 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Beschluss 2022-II-9)

Anlage 3: Sportpatent

Sportpatente der Rheinufestaaten und Belgiens

Staat	Name des Sportpatentes	Muster
DE	Sportpatent	Muster
FR	Patente de sport	Muster
CH	Sportpatent	Muster
NL	Sportpatent	Muster

Deutsches Muster

Sportpatent

(Vorderseite)



(Rückseite)

Französisches Muster

Patente de sport

(Vorderseite)



(Rückseite)

Schweizerisches Muster

Sportpatent

(Vorderseite)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Sportpatent

1. Mustermann

2. Max

3a. 01.01.1999 3b. Geburtsort

4. 000000000

7. 01.02.2023 8. 11.08.2030

9. Port of Switzerland

10. RH-0000-0000

11. 00

6. 10002000QRRH01CH010001



Sportpatent

10. ____

11. ____



(Rückseite)

Niederländisches Muster

Sportpatent

(Vorderseite)



(Rückseite)

5.3 Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen
(Beschluss 2022-II-9)

Anlage 4: Behördenpatent

Behördenpatente der Rheinufestaaten und Belgiens

Staat	Name des Behördenpatentes	Muster
DE	Behördenpatent	Muster
FR	Patente de l'administration	Muster
CH	Behördenpatent	Muster

Deutsches Muster

Behördenpatent

(Vorderseite)



(Rückseite)

Französisches Muster

Patente de l'Administration

(Vorderseite)



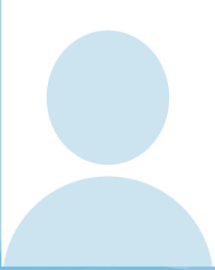
(Rückseite)

Schweizerisches Muster

Behördenpatent

(Vorderseite)

	Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	
---	---	---

Behördenpatent			
1.	Mustermann		
2.	Max		
3a.	01.01.1999		3b. Geburtsort 
4.	000000000		
7.	01.02.2023		8.
9.	Port of Switzerland		
10.	RH-0000-0000		
11.	00		
6. 10002000QRRH01CH010001			

Behördenpatent		
10.	---	
11.	---	

(Rückseite)

X. Haushalt und Verwaltung

PROTOKOLL 21 Genehmigung der Jahresrechnung der Zentralkommission für das Haushaltsjahr 2023

Beschluss

In Kenntnis des Berichts des Sekretariats über die Jahresrechnung der ZKR für das Haushaltsjahr 2023,

in Kenntnis ferner des Berichts der Prüfungsgesellschaft FIBA über die Jahresrechnung für das Haushaltsjahr 2023,

genehmigt die Zentralkommission diese Jahresrechnung und erteilt der Generalsekretärin Entlastung.

PROTOKOLL 22 Haushalt der Zentralkommission für 2025

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 23 Billigung des Tätigkeitsberichts der Zentralkommission für 2023

Beschluss

Die Zentralkommission billigt den vom Sekretariat erstellten Tätigkeitsbericht für 2023.

Anlage

I) ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAKKOMMISSION UND IHRES SEKRETARIATS IM JAHR 2023

PRÄSIDENTSCHAFT UND VIZEPRÄSIDENTSCHAFT

Herr COLAS, Leiter der Rechtsabteilung im Ministerium für Europa und Auswärtige Angelegenheiten der Französischen Republik, Leiter der französischen Delegation bei der ZKR, amtiert seit dem 1. November 2022 als **Präsident** der ZKR.



Frau GIJSBERS, Stellvertretende Generaldirektorin für maritime und Luftfahrtangelegenheiten beim niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und Leiterin der niederländischen Delegation bei der ZKR, amtiert als **Vizepräsidentin** der ZKR vom 1. Januar 2022 bis zum 1. März 2023.



Herr VAN KRUININGEN ist mit Wirkung vom 1. März 2023 zum Kommissar der Niederlande und Leiter der niederländischen Delegation bei der ZKR ernannt worden und hat das Amt des **Vize-Präsidenten** der ZKR als Nachfolger von Frau GIJSBERS übernommen, die andere Aufgaben übernommen hat.



Herr VAN KRUININGEN bekleidet den Posten des Direktors für maritime Angelegenheiten im niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft.

DELEGATIONEN

Herr JAEGER, Unternehmer in der Tankschifffahrt, wurde mit Wirkung vom 15. Mai zum Kommissar von Deutschland bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn HÖNEMANN, der in den Ruhestand getreten ist.

Frau RENAUX, Direktorin der Abteilung für internationale Verkehrspolitik (B4) im Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten von Belgien, wurde mit Wirkung vom 23. November zur belgischen Kommissarin und Leiterin der belgischen Delegation bei der ZKR ernannt, als Nachfolgerin von Herrn HOORNAERT, der andere Aufgaben übernommen hat.

Herr MILCAMPS, vom Föderalen Öffentlichen Dienst – Auswärtige Angelegenheiten von Belgien, wurde mit Wirkung vom 23. November zum Kommissar von Belgien bei der ZKR ernannt, als Nachfolger von Herrn GHYSBRECHT, der andere Aufgaben übernommen hat.

Die Zusammensetzung der Zentralkommission stellte sich somit zum Ende des Jahres 2023 wie folgt dar:

DEUTSCHLAND			
Kommissare:	Herr	WEHRMANN ¹	
	Herr	GREWE	
	Herr	JAEGERS	
	Frau	SCHÄFER	
Stellvertretende Kommissare:	Herr	LINDEMANN	
	Herr	GERHARDT	
BELGIEN			
Kommissare:	Frau	RENAUX	
	Herr	VAN DEN BORRE	
	Herr	VUYLSTEKE	
	Herr	MILCAMPS	
Stellvertretende Kommissare:	Herr	DE SPIEGELEER	
	Herr	TURF	
FRANKREICH			
Kommissare:	Herr	COLAS	Präsident
	Frau	BOULDOUYRÉ	
	Herr	LEANDRI	
	Herr	QUIQUANDON	
Stellvertretende Kommissare:	Frau	KRAJKA	
	Herr	DALY ²	
NIEDERLANDE			
Kommissare:	Herr	VAN KRUININGEN	Vize-Präsident
	Frau	NOLAND	
	Herr	TEN BROEKE	
	Herr	KASTEEL	
Stellvertretende Kommissare:	Herr	MENSINK	
	Frau	VAN DER SMAN	
SCHWEIZ			
Kommissare:	Herr	SEGER	
	Frau	ETTER	
	Herr	RÖTHLINGSHÖFER	
	Herr	KÖRSCHGEN	
Stellvertretende Kommissarinnen:	Frau	MUNGENAST ³	
	Frau	CHRISTEN	

¹ Bis zum 31. Dezember 2023, anschließend durch Frau KOHLHAAS ersetzt.

² Schied im Dezember 2023 aus.

³ Bis zum 31. Dezember 2023, anschließend durch H. STALDER ersetzt.

Die Leitung des Sekretariats stellte sich zu dem Zeitpunkt wie folgt dar:

Generalsekretärin:	Frau	LUIJTEN
Stellvertretender Generalsekretär:	Herr	RUSCHE
Chefingenieur:	Herr	WISSELMANN

II) AKTIVITÄTEN DER ZENTRAKKOMMISSION

1. Sitzungen der Organe der ZKR: Plenarsitzungen, Ausschuss- und Arbeitsgruppensitzungen, Beratende Konferenz und Sitzungen im Rahmen von Partnerschaften

a) Plenarsitzungen

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM FRÜHJAHR

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Frühjahrsplenarsitzung im Hybridformat unter dem Vorsitz von Herrn COLAS am 7. Juni im Rheinpalast in Straßburg ab. Folgende Organisationen waren vertreten:

Zwischenstaatliche Organisationen:

- Für die europäische Kommission: Herr ELEMENLER
- für die Moselkommission: Frau BRÜCKNER

ORDENTLICHE PLENARSITZUNG IM HERBST

Die Zentralkommission hielt ihre ordentliche Herbstplenarsitzung unter dem Vorsitz von Herrn COLAS am 6. Dezember am Sitz der Region Grand Est in Straßburg ab. Folgende Organisationen und Beobachterstaaten waren vertreten:

Zwischenstaatliche Organisationen:

- für die Europäische Kommission: Frau ROSCA
- für die Moselkommission: Frau BRÜCKNER

Beobachterstaaten:

- Ungarn: Herr MATICS
- Luxemburg: Herr NILLES
- Polen: Frau WANAT
- Tschechische Republik: Herr DABROWSKI

b) Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR

Die Ausschüsse und Arbeitsgruppen der ZKR traten wie folgt zusammen:

AUSSCHÜSSE

Der Haushaltsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn COLAS, am 7. Juni und am 5. Dezember in Straßburg.

Der Unterausschuss für Verwaltungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau NOLAND, am 3. Mai in Straßburg.

Der Vorbereitende Ausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn COLAS, am 15. März, am 7. Juni und am 5. Dezember in Straßburg.

Der Wirtschaftsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn RÖTHLINGSHÖFER, am 14. März, am 6. Juni und am 7. Dezember in Straßburg.

Der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 14. März in Straßburg.

Der Polizeiausschuss, unter dem Vorsitz von Frau SCHÄFER, am 19. April und am 10. Oktober in Straßburg.

Der Untersuchungsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn DALY, am 19. April und am 11. Oktober in Straßburg.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Frau VAN DER SMAN, am 16. März und am 12. Oktober in Straßburg.

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn GREWE, am 18. April und am 10. Oktober in Straßburg.

Der Kleine Schifffahrtsausschuss, unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE, am 18. April, am 14. Juni und am 11. Oktober in Straßburg.

Der Ausschuss für gefährliche Güter, unter dem Vorsitz von Herrn MENSINK, am 10. Januar in Straßburg.

Gemeinsame Sitzungen des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, des Wirtschaftsausschusses und des Ausschusses für Binnenschifffahrtsrecht, unter dem Vorsitz von Herrn RÖTHLINGSHÖFER und dann Frau BOULDOUYRÉ, am 6. Juni und am 4. Dezember in Straßburg.

Gemeinsame Sitzungen des Polizeiausschusses, des Untersuchungsausschusses, des Ausschusses für gefährliche Güter, des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt, des Kleinen Schifffahrtsausschusses und des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz des CHEFINGENIEURS am 6. Juni und am 4. Dezember in Straßburg.

ARBEITSGRUPPEN

Die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung, unter dem Vorsitz von Herrn GERHARDT, vom 7. bis 9. Februar und vom 29. bis 31. August in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe RIS, unter dem Vorsitz von Frau MEYER, am 28. Februar und, unter dem Vorsitz von Frau MIES, am 20. Juni und am 5. September in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe RIS, Gruppe Cybersicherheit (RIS/G – Cyber), unter dem Vorsitz von Herrn MAURER, am 27. Februar und am 4. September in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung, unter dem Vorsitz von Frau MAGNARD, am 9. März und am 29. Juni in Straßburg, am 26. September in Zagreb und am 30. November in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen, unter dem Vorsitz von Herrn NEHAB, am 24. Februar, am 26. Mai, am 22. September und am 17. November in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Infrastruktur und Umwelt, unter dem Vorsitz von Herrn VAN CAPPELLEN, am 21. März und am 12. September in Straßburg.

- c) Partnerschaft mit der UNECE im Rahmen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen

Der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung), unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG, vom 23. bis 27. Januar in Genf (Schweiz).

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen, unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG, am 27. Januar in Genf (Schweiz).

Der ADN-Sicherheitsausschuss (Gemeinsame Expertentagung für die dem Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) beigefügte Verordnung), unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG, vom 21. bis 25. August in Genf (Schweiz).

Der Verwaltungsausschuss des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen, unter dem Vorsitz von Herrn LANGENBERG, am 25. August in Genf (Schweiz).

Die informelle Arbeitsgruppe „Sachkundigenausbildung“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn BÖLKER, vom 28. bis 30. März im Hybridformat in Straßburg.

Die informelle Arbeitsgruppe „Urkunden und sonstige Unterlagen an Bord in elektronischer Form“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn REMERS, am 3. und 4. Mai, im Hybridformat, in Utrecht sowie am 17. und 18. Oktober online.

Die informelle Arbeitsgruppe „Stoffe“ (ADN), unter dem Vorsitz von Herrn KRISCHOK, am 13. und 14. September in Berlin.

2. Sitzungen und Veranstaltungen des CESNI

EUROPÄISCHER AUSSCHUSS ZUR AUSARBEITUNG VON STANDARDS IM BEREICH DER BINNENSCHIFFFAHRT (CESNI)

Der CESNI wurde unter der Federführung der ZKR in Abstimmung mit der Europäischen Kommission gegründet. Seine Aufgabe besteht darin, Standards in verschiedenen Bereichen anzunehmen, auf die sich die jeweiligen europäischen und internationalen Vorschriften, insbesondere die der ZKR und der Europäischen Union, bei ihrer Umsetzung beziehen können.

Der Ausschuss tagte zweimal, unter dem Vorsitz von Frau COENEN (belgische Delegation), am 20. April und am 19. Oktober in Straßburg.

Bei der Sitzung am 20. April wurden die folgenden Dokumente verabschiedet:

- ein Leitfaden für einen umweltfreundlichen und effizienten Schiffsbetrieb (eco-navigation);
- ein Good-Practice-Leitfaden zur Cybersicherheit in der Binnenschifffahrt mit dem Schwerpunkt Häfen, der einen Überblick über Cyberrisiken, -bedrohungen und -abwehrmaßnahmen bieten soll und sich in erster Linie auf das Gebiet der Binnenhäfen konzentriert;
- eine Zusammenfassung der Unterschiede zwischen den Ausgaben 2021/1 und 2023/1 des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtswissensdienste (ES-RIS).

Der CESNI war erfreut darüber, auf seiner April-Sitzung der Republik Moldau den Status eines Beobachterstaates gewähren zu können. Die Republik Moldau ist bereits Mitgliedstaat der Donaukommission und hat seit 23. Juni 2022 den Status eines Beitrittskandidaten der Europäischen Union. Die Republik Moldau hat ihr Interesse an der Binnenschifffahrt und ihren Wunsch, zu deren Entwicklung beizutragen, bekundet.

Der CESNI freute sich des Weiteren, folgende Verbände in die Liste der anerkannten nichtstaatlichen Verbände aufnehmen zu können:

- die FEMAS (Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants)
Die FEMAS verfügt über langjährige und umfassende Erfahrungen im Bereich der See- und Binnenschifffahrt, insbesondere im Hinblick auf Bauweise, Stabilität, technische Anforderungen und nautische Schadensuntersuchungen. Die Mitglieder der FEMAS sind die nationalen Verbände für Sachverständige und Gutachter in Europa.
- sowie Hydrogen Europe.
Hydrogen Europe ist der europäische Verband zur Vertretung der Interessen der Wasserstoff-industrie und ihrer Stakeholder.

Auf seiner Sitzung vom 19. Oktober hat der CESNI seine Arbeiten insbesondere in folgenden Bereichen fortgesetzt:

Im Bereich der **technischen Vorschriften für Binnenschiffe** wurde der **Entwurf der Vorschriften für die Lagerung und Nutzung von Methanol** an Bord von Binnenschiffen vorgestellt, die im Entwurf des ES-TRIN 2025/1 (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) vorgesehen sind, vorgestellt. Diese Vorschriften werden insbesondere den für die Polizeivorschriften zuständigen Organen und dem ADN-Sicherheitsausschuss mitgeteilt, ein Zeichen für die gute Zusammenarbeit mit der UNECE. Im Übrigen wurde die Aufnahme einer neuen Aufgabe in das Arbeitsprogramm des CESNI betreffend die **Entwicklung eines Standards für eine Methodik zur Messung und Berechnung der Emissionen** von Binnenschiffen sowie zur Definition von Emissionsklassen beschlossen.

Im Bereich der **Berufsbefähigungen** hat der CESNI den **Entwurf eines Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt** (ES-QIN, Ausgabe 2024/1) in erster Lesung gebilligt.

Im Bereich der **Informationstechnologien** wird die Arbeit gemäß dem Arbeitsprogramm des CESNI fortgesetzt, insbesondere im Hinblick auf die **nächste Ausgabe des ES-RIS 2025/1** (Europäischer Standard für Binnenschifffahrtswartungsinformationsdienste).

ARBEITSGRUPPEN DES CESNI

Die Arbeitsgruppen tagten wie folgt:

Die Arbeitsgruppe für technische Vorschriften (CESNI/PT) tagte viermal, unter dem Vorsitz von Herrn STANGL-BRACHNIK (österreichische Delegation), am 7. und 8. März, am 28. Juni, am 28. und 29. September in Zagreb und am 28. und 29. November in Straßburg.

Eine gemeinsame Sitzung der Untersuchungskommissionen fand, unter dem Vorsitz von Herrn LINDEMANN (deutsche Delegation), vom 26. bis 28. September in Zagreb statt;

Die nichtständige Arbeitsgruppe für elektronische Geräte und Systeme an Bord von Binnenschiffen (CESNI/PT/Elec), unter dem Vorsitz von Herrn VROMANS, Vertreter der GERC (Gruppe der anerkannten europäischen Klassifikationsgesellschaften für die Binnenschifffahrt), tagte am 9. Januar online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für technische Vorschriften für alternative Brennstoffe an Bord von Binnenschiffen (CESNI/PT/FC), unter dem Vorsitz von Herrn PAULI, Sachverständiger, (auf Einladung der deutschen Delegation) tagte am 31. Januar und am 1. Februar online, am 25. April im Hybridformat in Straßburg, am 21. und 22. Mai im Hybridformat in Berlin sowie am 25. und 26. Oktober im Hybridformat in Straßburg.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für die Übergangsbestimmungen der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (CESNI/PT/DT), unter dem Vorsitz von Herrn DELAERE (belgische Delegation), tagte am 27. März online, am 28. August online und am 11. Dezember online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für das neue Muster des Binnenschiffszeugnisses (CESNI/PT/MOD), unter dem Vorsitz von Frau VAN DIJK (niederländische Delegation), tagte am 27. Juni in Straßburg und am 13. November online.

Die Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen (CESNI/QP), unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte am 23. Februar, am 25. Mai, am 21. September und am 16. November in Straßburg.

Die dritte Sitzung der Prüfungskommissionen und Prüfer in zugelassenen Ausbildungsprogrammen, unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE, Vorsitzende der Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (deutsche Delegation), tagte am 15. November im Hybridformat in Straßburg.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Qualitätsmanagement (CESNI/QP/QM), ebenfalls unter dem Vorsitz von Frau NETHÖVEL-KATHSTEDE (deutsche Delegation), tagte am 20. Februar, am 22. Mai und am 18. September online.

Die nichtständige Arbeitsgruppe für Besatzungsvorschriften (CESNI/QP/CREW), unter dem Vorsitz von Frau LIEGEOIS (belgische Delegation), tagte am 22. Februar, am 24. Mai, am 20. September und am 14. November in Straßburg.

Die Arbeitsgruppe für Informationstechnologien (CESNI/TI), unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL (österreichische Delegation), tagte am 1. und 2. März sowie am 6. September im Hybridformat in Straßburg.

Die nichtständigen Arbeitsgruppen CESNI/TI tagten wie folgt:

- Die Arbeitsgruppe für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/ERI), unter dem Vorsitz von Herrn OUDENES, tagte am 29. Juni in Szczecin und am 14. Dezember in Straßburg.
- Die Arbeitsgruppe für ein elektronisches Kartenanzeige- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/Inland ECDIS), unter dem Vorsitz von Herrn MORLION, tagte am 27. Juni in Szczecin und 13. Dezember in Straßburg.
- Die Arbeitsgruppe für Nachrichten für die Binnenschifffahrt (CESNI/TI/NtS), unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL, tagte am 30. Juni in Szczecin und am 15. Dezember in Straßburg. Sondersitzung zur Aufgabe TI-15 (*technical specification for navigation & voyage planning data*): Ausarbeitung technischer Spezifikationen der Daten zur Navigation und Reiseplanung, am 29. Juni in Szczecin, unter dem Vorsitz von Herrn PLASIL.
- Die Arbeitsgruppe für Schiffsverfolgung und -aufspürung in der Binnenschifffahrt (CESNI/TI/VTT), unter dem Vorsitz von Herrn BOBER, tagte am 27. Juni in Szczecin und am 15. Dezember in Straßburg.

3. Wichtige Arbeiten der ZKR im Jahr 2023

Kolloquium der ZKR: „Die Mannheimer Erklärung – eine Bilanz nach 5 Jahren“

Mit der 2018 verabschiedeten Mannheimer Ministererklärung bekräftigten die Mitgliedstaaten der ZKR erneut ihr Bekenntnis zur Mannheimer Akte sowie ihre Entschlossenheit, die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und in Europa zu fördern.

Am 6. Dezember 2023 nahm die ZKR bei ihrer Plenartagung im Rahmen der französischen Präsidentschaft einen Bericht über die Fortschritte bei der Umsetzung der Erklärung an. Auf dem anschließenden Kolloquium zogen die Delegationen und Partner Bilanz über den bisher zurückgelegten Weg und die Arbeiten, die in den letzten Jahren in vielen Bereichen geleistet wurden.

Der Bericht über die Fortschritte der Erklärung, der die Fortschritte bei der Umsetzung der Ziele der Erklärung dokumentiert, wurde den Vertretungen der Mitgliedstaaten offiziell übergeben.

Arbeiten zu Wirtschaftsfragen

Market Insight – April 2023

Im April 2023 veröffentlichte die ZKR ihr Market Insight, das hauptsächlich das erste Halbjahr 2022 umfasste.

Jahresbericht 2023

In Fortsetzung ihrer langen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission veröffentlichte die ZKR im Oktober 2023 ihren Jahresbericht 2023 der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für die gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessensvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herrn Habersack, Präsident der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR), und Frau Luijten, Generalsekretärin der ZKR, veranschaulichten mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa im Jahr 2022.

Workshop über Preisbildung und zukünftige Trends

Im Rahmen ihrer Marktbeobachtungsaktivitäten veranstaltete die ZKR am 8. November 2023 in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission einen Workshop über die Preisbildung in der Binnenschifffahrt, der die wichtigsten Faktoren, die einen Einfluss auf die Preisbildung haben, behandelte und auch eine Reihe von Empfehlungen für politische Entscheidungsträger bot. Auf diesen Workshop wird 2024 ein Bericht zu diesem Thema folgen. Ein breites Spektrum von Teilnehmern, sowohl in Straßburg wie auch online, nahm an dem Austausch teil: Binnenschifffahrtsoperatoren, Verlager, multimodale Operatoren, politische Entscheidungsträger, Befrachtungsunternehmen, Makler, Genossenschaften, Banken, Institute, die Informationen über Frachtraten veröffentlichen, Häfen sowie Berater.

Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa

Die ZKR nahm zwei Beschlüsse am 28. Juli im schriftlichen Verfahren und am 6. Dezember zur wirtschaftlichen Lage der Binnenschifffahrt in Europa an. Der erste Beschluss galt dem Jahr 2022, der zweite der ersten Jahreshälfte 2023 und dem Ausblick auf die zweite Jahreshälfte.

Verordnungsrechtliche Arbeiten

Vereinfachung der Umsetzung der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)

Dank der Abänderung von § 1.04 RheinSchPersV ist künftig die Veröffentlichung von Listen und Tabellen zur Umsetzung der RheinSchPersV möglich. Eine erste Ausgabe wurde Ende des Jahres 2023 veröffentlicht und ersetzt die früheren „Dienstanweisungen“. Dieser Überblick enthält in vereinfachter Form einschlägige Informationen für das Schiffspersonal und die zuständigen Behörden. Diese können dort die erforderlichen Angaben zu neuen Ausbildungsprogrammen, zugelassenen Ausbildungseinrichtungen oder zugelassenen Ärzten finden.

Die Inhaber der Befähigungszeugnisse nach der Rheinschiffspersonalverordnung können beispielsweise für die Erneuerung ihrer Zeugnisse einen der dort aufgeführten Ärzte aufsuchen – ein ganz konkreter Vorteil der engen Zusammenarbeit zwischen den ZKR-Mitgliedstaaten.

Anpassung der RheinSchPV betreffend die Änderung von Leichtern an der Steuerbordseite

Die ZKR hat eine Aktualisierung der RheinSchPV in Bezug auf das Mitführen von Leichtern an der Steuerbordseite (§ 6.21) beschlossen. Mit dieser Änderung wird ausdrücklich erlaubt, dass in einem Verband oder bei gekuppelten Fahrzeugen das Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das die Antriebskraft stellt, an der Backbordseite oder nunmehr auch an der Steuerbordseite ein oder mehrere Schubleichter mitführen darf.

Diese Änderung tritt am 1. Juni 2024 in Kraft. Ziel ist es, die Verständlichkeit der Vorschriften zu verbessern und weiter zur Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt beizutragen, indem die Anzahl der herzustellenden und zu lösenden Verbindungen reduziert wird und somit die Anzahl der Manöver auf dem Rhein verringert wird. Auf diese Weise kann der Verkehrsfluss verbessert werden.

Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein

Die ZKR hat grundsätzlich die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf weitere Fahrzeuge beschlossen, so auf

- Fahrzeuge mit einer Länge über 86 m bis 110 m, die über einen oder mehrere Laderäume zum Gütertransport verfügen, und
- Fahrzeuge, die eine andere Energiequelle als Diesel oder Flüssigerdgas für den Antrieb verwenden.

Die künftige Ausweitung wird ab dem 1. Dezember 2026 auf dem Rhein umgesetzt. Bis dahin haben alle Akteure (Schifffahrtsgewerbe, Behörden usw.) Zeit, sich vorzubereiten.

Anpassung der RheinSchPV für die Inbetriebnahme der neuen Liegestelle „Friesenheimer Insel“

Die RheinSchPV wurde aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Liegestelle „Friesenheimer Insel“ im Bereich Mannheim-Ludwigshafen aktualisiert.

Die Liegestelle „Friesenheimer Insel“ wurde neu gebaut. Es gibt nunmehr Dalben-Liegeplätze mit Landverbindung, an denen die Fahrzeuge liegen können und die Besatzung die Möglichkeit hat, an Land zu gehen.

Überarbeitung der Anlage 13 der RheinSchPV über die Urkunden und sonstigen Unterlagen

Eine weitere angenommene Änderung zielt darauf ab, Anlage 13 der RheinSchPV zu aktualisieren, der die abschließende Liste der Urkunden und sonstigen mitzuführenden Unterlagen enthält, um dem neuen elektronischen Zahlungssystem SPE-CDNI Rechnung zu tragen. In der Praxis geht es darum, die Vorlage des Bezugsnachweises für Gasöl und von Quittungen für die Entsorgungsgebühr-Transaktionen in elektronischer Form zuzulassen (PDF-Format). Diese Änderung ist ein weiterer Schritt zur Digitalisierung der Binnenschifffahrt und wird den Schiffsführern den Alltag erleichtern.

Anpassung der RheinSchPV bezüglich der Position der Seitenlichter

Die RheinSchPV wurde durch eine weitere Änderung aktualisiert, die die Position der Seitenlichter auf Schubverbänden in Fahrt betrifft. Diese vom Gewerbe vorgeschlagene Anpassung hat zum Ziel, die Seitenlichter möglichst weit hinten an der breitesten Stelle des Schubverbandes anzubringen, damit die Gesamtlänge des Schubverbandes gut sichtbar ist (besonders bei Nacht). Diese Abänderung soll die Sicherheit der Schifffahrt auf dem Rhein weiter erhöhen und den Verkehrsfluss verbessern helfen, insbesondere durch mehr Sicherheit bei bestimmten Manövern.

Anpassung der RheinSchPV bezüglich der Nachtschifffahrt auf der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar

Zum 15. November 2022 haben sich im Bereich der Revierzentrale Oberwesel Funkkanäle geändert.

Es gab eine Änderung der Frequenzuteilungen und damit verbunden eine Änderung der UKW -Kanäle (Ultrakurzwelle). Für die Landfunkstelle „Oberwesel Revierzentrale (Ortslage Bingen)“ wurde deshalb der bisherige Kanal 24 auf den Kanal 04 geändert. Mit dieser Änderung sollen die Bestimmungen von § 9.08 RheinSchPV infolge der Änderung der Funkkanäle angepasst werden. Diese Änderung tritt am 1. Juni 2024 in Kraft.

Arbeiten zu den River Informationen Services

Die Zentralkommission hat beschlossen, eine Umfrage unter Schiffsbetreibern, Schiffsführern und Behörden (vom 28. November bis 31. Januar 2024) zu starten, um Erkenntnisse über die Anwendungsfälle und Erwartungen im Zusammenhang mit Navigationshilfen, die mit Inland AIS Geräten ausgestattet sind, zu gewinnen.

Ziel der Umfrage ist es, die aus Sicht der Schiffsführer und Schiffsbetreiber relevantesten Bedürfnisse und Anwendungsfälle, aber auch die Absichten und Initiativen der Behörden zu ermitteln. Anhand der Antworten kann anschließend überprüft werden, ob die laufenden Initiativen den Bedürfnissen tatsächlich Rechnung tragen. Darüber hinaus können die Gerätehersteller die Entwicklung ihrer Geräte so ausrichten, dass den verschiedenen Erwartungen bestmöglich entsprochen wird.

Arbeiten zu Infrastruktur- und Umweltfragen

Follow-Up-Expertenworkshop zum Thema „Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“ am 18. Januar im Hybridformat in Straßburg

Vier Jahre nachdem die ZKR einen Workshop zu Niedrigwasser in Bonn organisiert hatte, fand am 18. Januar in Straßburg im Hybridformat ein Follow-Up-Expertenworkshop zum Thema „Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“ statt.

Das Niedrigwasserereignis von 2022 führte einmal mehr die Dringlichkeit dieses Phänomens mit seinen gravierenden ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen vor Augen. Der Klimawandel dürfte dieses Naturphänomen in Zukunft noch verstärken.

Der ZKR-Workshop zeigte, dass die immense Herausforderung durch Niedrigwasser nur durch ein Bündel von Maßnahmen bewältigt werden kann, das vier Handlungsmöglichkeiten berücksichtigt.

Dieser Workshop bestätigte die Notwendigkeit eines verstärkten Dialogs zwischen allen wichtigen Akteuren über zukünftige Maßnahmen zur Anpassung an Niedrigwasser sowie einer intensiven grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten. Veranstaltungen wie dieser Workshop sind eine hervorragende Gelegenheit, die zahlreichen Herausforderungen besser zu verstehen, Blickwinkel zu kreuzen und gemeinsame Visionen zu entwickeln. Um solche Austauschprozesse zu unterstützen und zu fördern, wird die ZKR diese „Niedrigwassergespräche“ in den kommenden Jahren regelmäßig veranstalten.

Veröffentlichung der dritten Ausgabe des Reflexionspapiers „Act now!“ zum Thema Niedrigwasser und Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt

Die ZKR hat die dritte Ausgabe des Reflexionspapiers „Act now!“ in vier Sprachen veröffentlicht. Darin sind sowohl die Ergebnisse des Niedrigwasser-Workshops von 2019 als auch des Follow-up-Expertenworkshops von 2023 berücksichtigt.

Die wichtigsten Aktualisierungen betreffen eine Analyse des Niedrigwasserereignisses von 2022 sowie neue Entwicklungen in den Bereichen Infrastruktur, Anpassung der Schiffe und digitale Instrumente oder auf Verloader- und Logistikebene.

Energiewende und Umsetzung der Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt

Die ZKR hat Empfehlungen für Abweichungen von der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) angenommen, die den Betrieb von acht innovativen Schiffen auf dem Rhein und den Wasserstraßen der EU gestatten. Es handelt sich um

- fünf Schiffe, die Wasserstoff als Brennstoff verwenden: Antonie, Ab Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim I und FPS Waal;
- ein Schiff, das Methanol als Brennstoff verwendet: Stolt IJssel;
- zwei Schiffe, die einen faserverstärkten Kunststoff verwenden: Aqua Sapphire und Aqua Beryl.

Diese Pilotprojekte für Binnenschiffe sind von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung und Einführung von technologischen Neuerungen und leisten Beiträge zur Rechtssetzungsarbeit.

Einmal mehr beweist die ZKR durch konkrete Maßnahmen, dass sie Innovationen nachdrücklich fördert und die Schifffahrtsunternehmen dabei unterstützt, die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen.

Die ZKR arbeitet auch an der Umsetzung ihrer Roadmap zur Verringerung der Emissionen in der Binnenschifffahrt (Beschluss 2022-II-36). Sie wird bis 2025 über die Fortschritte bei der Umsetzung der Roadmap sowie über die Notwendigkeit einer Aktualisierung derselben berichten.

Im Hinblick auf die Einführung eines europäischen Förder- und Finanzierungsinstruments zur Unterstützung der Energiewende in der Binnenschifffahrt hat die ZKR Anfang 2023 eine an die anerkannten Verbände EBU und ESO gerichtete Konsultation eingeleitet, um ein besseres Verständnis für die nächsten Schritte zu erlangen. Aufgrund der eingegangenen Beiträge kam die ZKR zu dem Schluss, dass eine ganze Reihe Maßnahmen zu ergreifen sind, um die Energiewende zu finanzieren (wenn auch nicht unbedingt über die Umsetzung eines dedizierten Instruments). Im Dezember 2023 hat sie beschlossen, die Diskussionen über die Einrichtung eines Fonds mit Beteiligung des Gewerbes zu beenden. Das umfassendere Thema der Umsetzung und Finanzierung der Energiewende des Sektors bleibt eine Priorität und ist nach wie vor im Arbeitsprogramm des Wirtschaftsausschusses enthalten (II-24-4).

Der Rhein als Wasserstraße

Auf ihrer Frühjahrspenartagung genehmigte die ZKR verschiedene Bauvorhaben am Rhein, wie z. B.

- den Neubau einer Kaianlage und Dalben für Schiffe zur Beförderung von Schwerlasten oder landwirtschaftlichen Schüttgütern bei Nambenheim;
- die Erweiterung des Geh- und Radwegs an der Horchheimer Eisenbahnbrücke bei Koblenz;
- den Bau einer Einsetzstelle für Kanus und Kajaks am linken Rheinufer in Huningue;
- den Bau einer Liegestelle für Fahrgastkabinenschiffe bei Kehl;
- den Bau einer schwimmenden Anlage für Kleinfahrzeuge bei Neuried;
- die Wartungsarbeiten an der Brücke Chalampé bezüglich der Fahrschienen des Brückeninspektionswagens für die Überprüfung der Brückenunterseite.

Die ZKR begrüßte im Übrigen die für 2022-2023 geplanten Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein. Im Einzelnen sind dies die Geschiebezugaben bei Iffezheim, bei Nijmegen, am unteren Niederrhein und an der Waal, die Sohlstabilisierung bei Iffezheim und bei Bockum-Krefeld sowie der Bau eines Übernachtungshafens bei Spijk.

Auf ihrer Herbstplenartagung genehmigte die ZKR verschiedene Bauvorhaben am Rhein, wie z. B.

- das Setzen von fünf Dalben für das Festmachen von Schiffen im oberen und unteren Vorhafen der Schleuse Rhinau;
- den Bau eines Entnahmebauwerks für die Befüllung der Tagebaurestlöcher der Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach, bei Dormagen;
- die Durchführung von jährlichen Instandhaltungsarbeiten am Staustufenkomplex auf dem Nederrijn und dem Lek (Driel, Amerongen und Hagestein).

Darüber hinaus bestätigte die ZKR die zeitweise Sperrung verschiedener Kammern von Schleusen am Oberrhein für die Durchführung der Wartungsarbeiten.

Automatisierte und ferngesteuerte Schifffahrt

Mit dem Ziel der Unterstützung der automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrt nahm die ZKR auf ihrer Herbstplenartagung drei Empfehlungen für die Phase 2 der folgenden Pilotprojekte an:

- Schubverband PRIVILEGE;
- Motorschiff PERSEVERANCE;
- Schubverband REINHOLD DEYMANN.

Die Phase 2 dieser Projekte sieht vor, dass zu bestimmten Zeiten das Schiff oder der Schubverband aus der Ferne von einem Operator in einer Fernsteuerungszentrale (FSZ) gesteuert werden kann.

An Bord bleibt jedoch der Schiffsführer allein verantwortlich und kann jederzeit eingreifen. Daher muss in dieser Phase 2 von einigen Bestimmungen der RheinSchPV und der RheinSchUO (dies betrifft insbesondere den ES-TRIN) abgewichen werden, selbst wenn sich die Mindestbesatzung an Bord befindet.

Der Einsatz zusätzlicher Ausrüstung auf Schubverbänden und Schiffen, die dem Operator in der FSZ zur Verfügung stehenden Informationen und die Mindestbesatzung an Bord können ein Sicherheitsniveau gewährleisten, das dem der „konventionellen“ Schifffahrt entspricht. Die Empfehlungen legen fest, dass in regelmäßigen Auswertungsberichten erste Resultate der ZKR vorgelegt werden müssen. Die Zentralkommission beabsichtigt im Übrigen, die Erfahrungen aus den Pilotprojekten zur Prüfung der Anträge auf Empfehlungen für die Phase 3 dieser Projekte zu nutzen, für die eine reduzierte Besatzung an Bord in Betracht gezogen wird. Diese Empfehlungen stellen für den Rhein eine Premiere dar. Sie sind konkrete Beispiele für die Förderung von Innovationen und den Ausbau der automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrt durch die ZKR.

4. Internationale Organisationen

Das Sekretariat vertrat die Zentralkommission

- bei der Europäischen Kommission (Sitzungen der NAIADES-Expertengruppen, die sich mit Fragen der Binnenschifffahrt befassen),
- bei verschiedenen Arbeits- und Expertengruppen, soweit Fragen der Binnenschifffahrt behandelt wurden,
- bei der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR),
- bei der Moselkommission (MK) und
- bei der Donaukommission (DK).

5. Interinstitutionelle Beziehungen

a) Europäische Union (EU)

Europäische Kommission (EK)

Die verstärkte Zusammenarbeit, die 2003 mit einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Kommission und der Zentralkommission eingeleitet und 2013 mit einer Verwaltungsvereinbarung zwischen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) und dem Sekretariat der ZKR erneuert wurde, verlief 2023 erneut sehr intensiv.

Die halbjährlichen Koordinierungssitzungen zwischen dem Sekretariat der ZKR und der GD MOVE fanden am 22. Mai und am 30. November online statt.

Die ZKR und die Europäische Kommission standen im Rahmen regelmäßiger Gespräche erneut in einem regen und konstruktiven Austausch über laufende Arbeiten, strategische Themen der europäischen Binnenschifffahrtspolitik und bilaterale Angelegenheiten.

b) Moselkommission (MK)

Im Rahmen der neuen Kooperationsabmachung vom 8. Dezember 2022 zwischen den beiden Organisationen wurde die gemeinsame Sitzung zwischen dem Sekretariat der Moselkommission und dem Sekretariat der ZKR am 22. November online abgehalten.

Wie bereits erwähnt, war das Sekretariat der ZKR ebenfalls bei der Frühjahrsplenarsitzung der Moselkommission am 24. Mai in Trier vertreten. Bei der Herbstplenarsitzung am 30. November in Mertert in Luxemburg war das Sekretariat verhindert, ein Bericht wurde der MK übermittelt.

c) Donaukommission (DK)

Das Sekretariat der ZKR hat online an den beiden Plenarsitzungen der Donaukommission teilgenommen, die am 15. Juni online und am 14. Dezember in Budapest (100. Sitzung) stattgefunden haben.

d) Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR)

Das Sekretariat der ZKR war bei der Plenarsitzung am 30. Juni in Wien nicht vertreten, ein schriftlicher Bericht wurde der IKSR übermittelt.

e) Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Das Sekretariat der ZKR war bei der Sitzung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa im Februar nicht vertreten.

f) RAINWAT-Ausschuss

Das Sekretariat der ZKR nahm online an den beiden Sitzungen des RAINWAT-Ausschusses am 14. Und 15. März in Luxemburg und am 17. Und 18. September in Brüssel teil.

6. Nichtstaatliche Organisationen

Das Sekretariat der ZKR nahm auch aktiv an Veranstaltungen der folgenden Organisationen teil:

- Internationaler Ständiger Verband für Schifffahrtkongresse (PIANC);
- Education in Inland Navigation (EDINNA);
- Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF);
- Europäischer Verband der Binnenhäfen (EVB);
- Vereinigung europäischer Tanklagerverbände (FETSA);
- Internationale Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschifffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR);
- Europäische Schifferorganisation (ESO);
- Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU);
- Europäisches Netzwerk der Binnen- und Seeschifffahrtspolizeien (AQUAPOL);
- Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW).

III) ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE SAMMLUNG, ABGABE UND ANNAHME VON ABFÄLLEN IN DER RHEIN- UND BINNENSCHIFFFAHRT (CDNI)

Das Sekretariat der ZKR stellt das Sekretariat des CDNI seit dem Inkrafttreten des Übereinkommens am 1. November 2009. Sechs Vertragsstaaten beteiligen sich an diesem Übereinkommen (Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande und die Schweiz).

Im Jahr 2023 trat das oberste Gremium des Übereinkommens, die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), das insbesondere für die Überwachung der Umsetzung der Bestimmungen des CDNI zuständig ist, zweimal zusammen:

- die Sommersitzung fand am 21. Juni in Straßburg und
- die Wintersitzung am 19. Dezember in Straßburg statt,

jeweils unter dem Vorsitz von Herrn TEN BROEKE (niederländische Delegation).

Die Arbeitsgruppe CDNI trat unter dem Vorsitz von Herrn VERLINDEN (belgische Delegation) am 25. und 26. April sowie am 24. und 26. Oktober in Straßburg zusammen.

Ein zweiter internationaler Workshop mit den zuständigen Behörden zur Umsetzung des CDNI fand am 25. Oktober in Straßburg statt.

Die Internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), das für die Umsetzung von Teil A (Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Abfälle) zuständige Gremium, tagte unter dem Vorsitz des Stellvertretenden Generalsekretärs der ZKR, Herrn RUSCHE, am 16. Mai und am 23. November in Straßburg.

Die Lenkungsgruppe „Vorbereitung des SPE-CDNI 3.0“ trat am 9. Februar, 12. April und 31. August online sowie am 10. Oktober in Straßburg zusammen.

IV) ZENTRALE VERWALTUNGSSTELLE FÜR DIE SOZIALE SICHERHEIT DER RHEINSCHIFFER

Die 84. und 85. Sitzung der Zentralen Verwaltungsstelle fanden unter dem Vorsitz von Herrn CUENI (schweizerische Delegation) am 14. April und am 13. Oktober in Straßburg statt.

V) BERUFUNGSKAMMER

Der Berufungskammer der Zentralkommission gehörten mit Wirkung zum 1. Januar 2023 folgende Mitglieder an:

RICHTER

Herr BALL	Deutschland
Herr DE BAETS	Belgien
Herr WOEHRLING	Frankreich
Herr DE SAVORNIN-LOHMAN	Niederlande
Frau STAMM	Schweiz

STELLVERTRETENDE RICHTER

Herr GÖBEL	Deutschland
Herr BULLYNCK	Belgien
Herr VONAU	Frankreich
Herr SPRENGER	Niederlande
Herr LÖTSCHER	Schweiz

GERICHTSKANZLER

Frau BRAAT, Rechtsberaterin der ZKR

SITZUNGEN

Die Kammer tagte unter dem Vorsitz von Herrn DE BAETS am 14. November und fällte in letzter Instanz zwei zivilrechtliche Urteile.

PROTOKOLL 24
Verschiedenes

Kein Beschluss.

XI. Sonstige Mitteilungen und Punkte zur Kenntnisnahme

PROTOKOLL 25
Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 26
**Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards
im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)**

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 27
Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 6. Dezember 2023

Beschluss

Die Niederschrift der Plenartagung vom 6. Dezember 2023 wird genehmigt.

Anlage

NIEDERSCHRIFT
der Herbstplenarsitzung
vom 6. Dezember 2023 am Sitz der Region Grand Est
in Straßburg

Anwesend waren:

Vorsitzender: H. COLAS

DEUTSCHLAND	Frau SCHÄFER Herr GREWE Herr LINDEMANN Herr BRUNSCH	Kommissarin Kommissar Stellvertretender Kommissar (online) Sachverständiger
BELGIEN	Frau RENAUX Herr VUYLSTEKE Frau COENEN	Kommissarin Kommissar Sachverständige (online)
FRANKREICH	Herr COLAS (Präsident) Frau BOULDOUYRÉ Herr LEANDRI Herr QUIQUANDON Herr DALY Herr BELLENGER	Kommissar Kommissarin Kommissar Kommissar Stellvertretender Kommissar Sekretär
NIEDERLANDE	Herr VAN KRUININGEN (Stellv.-Präsident) Frau NOLAND Herr TEN BROEKE Herr KASTEEL Frau VAN DER SMAN Herr NOTENBOOM	Kommissar Kommissarin Kommissar Kommissar Stellvertretende Kommissarin Sekretär
SCHWEIZ	Herr SEGER Frau ETTER Herr KÖRSCHGEN Herr RÖTHLINGSHÖFER Frau CHRISTEN	Kommissar Kommissar Kommissar Kommissar Stellvertretende Kommissarin
SEKRETARIAT	Frau LUIJTEN Herr WISSELMANN Herr RUSCHE die Frauen BRAAT, DALOZE, HIRTZ, Verwaltungsrätinnen ROUX die Herren BOYER, KEMPMANN, KRIEDEL, LE GUILLOU Frau FAHRNER	Generalsekretärin Chefingenieur Stellvertretender Generalsekretär Verwaltungsräte Kommunikationsbeauftragte

INTERNATIONALE
ORGANISATIONEN

Frau ROSCA

Vertreterin der Europäischen
Kommission

Frau BRÜCKNER

Vertreterin der
Moselkommission

BEOBACHTERSTAATEN

Ungarn:

Herr MATICS

Luxemburg :

Herr NILLES (*online*)

Polen :

Frau WANAT

Tschechische Republik :

Herr DABROWSKI

VORSITZENDE DER AUSSCHÜSSE

Herr COLAS

Vorsitzender des Haushaltsausschusses

Frau SCHÄFER

Vorsitzende des Polizeiausschusses

Herr GREWE

Vorsitzender des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt

Herr DALY

Vorsitzender des Untersuchungsausschusses

Frau VAN DER SMAN

Vorsitzende des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und
Berufsausbildungsfragen

Herr RÖTHLINGSHÖFER

Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses

Frau COENEN

Vorsitzende des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von
Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI)

Herr TEN BROEKE

Vorsitzender des Kleinen Schifffahrtsausschusses

1. ERÖFFNUNG UND GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

(Protokoll 1: Eröffnung und Genehmigung der Tagesordnung – Kein Beschluss)

DER VORSITZENDE

eröffnet die Plenartagung und begrüßt die Teilnehmer.

Nach der Feststellung, dass zur Tagesordnung keine Anmerkungen vorliegen, erklärt er sie für angenommen.

1.1 ZUSAMMENSETZUNG DER ZENTRAALKOMMISSION

(Protokoll 2: Zusammensetzung der Zentralkommission – Kein Beschluss)

DER VOSITZENDE

bittet die Delegationen um Angaben über ihre Zusammensetzung, sofern sie dies wünschen.

DER LEITER DER NIEDERLÄNDISCHEN DELEGATION, Herr VAN KRUININGEN

teilt mit dass während der niederländischen Präsidentschaft der ZKR, auf den Sitzungen des Vorbereitenden Ausschusses und auf der Plenartagung Herr TEN BROEKE den Vorsitz der niederländischen Delegation führt.

1.2 ZUSAMMENSETZUNG DER BERUFUNGSKAMMER

(Protokoll 3: Zusammensetzung der Berufungskammer)

DER VORSITZENDE

trägt vor, dass Herr DE SAVORNIN LOHMAN, der niederländische Richter der Berufungskammer, aus dem Amt geschieden ist und zeitnah ein neuer niederländischer Richter vorgeschlagen wird, und

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2. TEIL I: BESCHLÜSSE

2.1 WECHSEL DER PRÄSIDENTSCHAFT

2.1.1 Bilanz der Tätigkeiten im Zeitraum 2022-2023

- Erfüllung der Ziele der französischen Präsidentschaft 2022-2023

(Protokoll 4: Erfüllung der Ziele der französischen Präsidentschaft 2022-2023)

DIE FRANZÖSISCHE DELEGATION in Person von Frau BOULDOUYRÉ

berichtet über die Ziele der Umsetzung der Ziele der französischen Präsidentschaft.

Frau BOULDOUYRÉ

hebt insbesondere die Ergebnisse der strategischen Workshops heraus. Sie weist darauf hin, dass sie auf die dringend gewünschte Bestandsaufnahme der Beziehungen zwischen der ZKR und der EU-Kommission ausgerichtet waren. Dies war zwar aufgrund der personellen Veränderungen in der GD MOVE noch nicht möglich, ungeachtet dessen ergaben die strategischen Workshops, dass die ZKR die Regelungsbefugnisse, die sie als durch die Mannheimer Akte eingesetzte internationale Organisation besitzt, unbedingt bewahren sollte. Die Mitgliedstaaten kamen einstimmig dahingehend überein, dass diese Zuständigkeiten notwendig sind, um im Krisenfall, wie dies bei der Covid-19-Pandemie der Fall war, schnell reagieren zu können. Diese Zuständigkeiten sind zudem von Nutzen, wenn durch die Genehmigung von Abweichungen von den Vorschriften innovative Pilotprojekte durchgeführt werden

können. Schließlich ist die Regelungsbefugnis auch insofern von Bedeutung, als die ZKR damit die Kohärenz sämtlicher Regelwerke für die Binnenschifffahrt aufrechterhalten kann.

Frau BOULDOUYRÉ

führt aus dass die Schlussfolgerungen aus den strategischen Workshops einer Fortsetzung der strategischen Arbeiten nicht entgegenstehen. Nach wie vor ist es von entscheidender Bedeutung, dafür zu sorgen, dass die ZKR sich auch in Zukunft auf die Herausforderungen einstellt, die sich in der Binnenschifffahrt stellen, und einen optimalen Einsatz der verfügbaren Ressourcen gewährleistet. Die ZKR muss sich auch künftig auf die Prioritäten konzentrieren, die angesichts der Verpflichtung zur Eindämmung ihrer Ausgaben vor dem finanziellen Hintergrund vorgegeben sind. Während der nun endenden Präsidentschaft haben sich die genannten Schlussfolgerungen und die Arbeitsmethode bezüglich des Greenings der Flotte sowohl verordnungsrechtlich als auch im Hinblick auf die technischen Fortschritte bewährt. So legt beispielsweise der 2023 verabschiedete ES-TRIN 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. Auch im Bereich der Digitalisierung der Binnenschifffahrt wurden Fortschritte erzielt.

Frau BOULDOUYRÉ

weist diesbezüglich auf die Aktualisierung der RheinSchPV hin, die nunmehr bei Kontrollen durch die Polizeikräfte die Vorlage zahlreicher Dokumente in elektronischem Format gestattet. Des Weiteren werden Arbeiten durchgeführt, die darauf abzielen, die rechtlichen Grundlagen zu stärken, die für die Entwicklung der automatisierten Schifffahrt als notwendig erachtet werden.

Hier ist die Verabschiedung der internationalen Definition der Automatisierungsgrade zu nennen, mit der die gewünschten Klarstellungen für die Behandlung einer Reihe von rechtlichen Aspekten gegeben werden. Es handelt sich insbesondere um die Frage der Haftung für Schäden, die durch den Betrieb automatisierter Schiffe verursacht werden; zu dieser Frage wurden auf Initiative Frankreichs Arbeiten durchgeführt, die die IVR übernommen hat. Dies sind nur einige Aspekte einer Vielzahl von Erfolgen in der Zeit der zweijährigen französischen Präsidentschaft, die sich diese allerdings nicht allein zuschreiben darf. Gerade in jüngster Zeit verweisen sie vor allem auf die Handlungs- und Reaktionsfähigkeit der ZKR. Dies wird insbesondere hinsichtlich der Belastbarkeit erkennbar, die während der langanhaltenden Krisenzeit auf den Prüfstand gestellt wurde, die die Binnenschifffahrt aufgrund der Covid-19-Pandemie getroffen hat.

DER VORSITZENDE

dankt Frau Bouldouyré für ihren Bericht. Er stellt fest, dass die französische Präsidentschaft sich zwei Schwerpunkte zum Anliegen gemacht hat. Der erste waren die „Strategie“-Aspekte, hier haben alle Delegationen die Überlegungen über die Tätigkeiten und die dazugehörigen Ressourcen und die beste Art und Weise, Prioritäten und Ressourcen festzulegen, vorangebracht. Die Überlegungen werden unter der niederländischen Präsidentschaft weiterzuführen sein. Der zweite Schwerpunkt war die Gemeinschaftlichkeit, die große Stärke der ZKR. Sämtliche Arbeiten in den letzten zwei Jahren basieren auf der Zusammenarbeit sämtlicher Ausschüsse und Arbeitsgruppen.

DER VORSITZENDE

hält abschließend fest, dass die Lenkung des gesamten Geschehens in dieser Zeit sehr angenehm war und sich vieles auch von selbst ergeben hat und sehr gut gelaufen ist.

DER VORSITZENDE

hält im Anschluss daran fest, dass die Delegationen der Annahme des Beschlusses zustimmen.

2.1.2 Vorbereitung der Tätigkeiten für den Zeitraum 2024-2025

- **Zielsetzungen der zukünftigen niederländischen Präsidentschaft**
(Protokoll 5: Zielsetzungen der zukünftigen niederländischen Präsidentschaft)

DER LEITER DER NIEDERLÄNDISCHEN DELEGATION, Herr VAN KRUININGEN,

dankt der Leiterin der französischen Delegation für die Tätigkeit und die erzielten Ergebnisse während ihrer Präsidentschaft. Die Niederlande freuen sich, die neue Präsidentschaft übernehmen zu dürfen. Die Ausrichtungen werden in erster Linie die Stärkung der Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission, die Verlängerung verschiedener Verträge und die Vereinfachung der Koordinierungsverfahren zum Gegenstand haben. Die Strategiediskussion wird ebenfalls weitergeführt. Eine weitere Priorität sind die Nachhaltigkeit der Flotte, der Einsatz neuer alternativer Kraftstoffe und die Energiewende in Europa. Die dritte Priorität hat die Anpassung an den Klimawandel zum Gegenstand. Dies ist ein wichtiges Thema. Hier bedarf es grundsätzlicher Überlegungen über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt. Viertes Schwerpunkt ist Smart shipping bzw. die automatisierte Navigation. In diesem Bereich ist die ZKR führend und die niederländische Delegation möchte Fortschritte erzielen. Hierzu ist es wichtig, dass die Verordnungen auf Lücken geprüft werden. Die fünfte Priorität liegt im Bereich der langfristigen Übergangsbestimmungen. Dies ist für die Niederlande wichtig. Kleine Schiffe verschwinden aus der Flotte, obwohl gerade die kleinen Schiffe unerlässlich sind. Die Anwendung der Härtefallklausel ist nicht ausreichend, sondern es müssen einige der langfristigen Übergangsbestimmungen angepasst werden, um eine kollektive Lösung zu ermöglichen. Die niederländische Delegation ist in diesem Bereich bereits aktiv. DER VORSITZENDE

dankt der niederländischen Delegation für die Ausführungen, die interessiert aufgenommen werden. Seines Erachtens sind die Prioritäten passend.

DER LEITER DER SCHWEIZERISCHEN DELEGATION, Herr SEGER

dankt Frankreich für die Präsidentschaft und das Engagement für die ZKR, gerade auch in Bezug auf die Autonomie der ZKR. Insbesondere verweist er auf das hochgeschätzte persönliche Engagement des Vorsitzenden. Im Anschluss daran lobt er die niederländische Delegation. Er hält deren Programm für attraktiv und sinnvoll. Abschließend betont er, dass die niederländische Delegation sein volles Vertrauen genießt.

DER VORSITZENDE

hält im Anschluss daran fest, dass die Delegationen der Annahme des Beschlusses zustimmen.

- **Arbeitsprogramme**
(Protokoll 6: Arbeitsprogramme)

DIE GENERALSEKRETÄRIN, Frau LUIJTEN

vertritt die Auffassung, dass es nicht erforderlich ist, alle Arbeitsprogramme vorzustellen. Die Sachverständigen kennen die Arbeit ohnehin bereits und haben auch an der Abfassung der Arbeitsprogramme mitgewirkt. Die Arbeitsprogramme wurden in allen Einzelheiten sehr sorgfältig diskutiert.

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass die Delegationen der Annahme des Beschlusses zustimmen.

- **Vorsitz und stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2024-2025**
(Protokoll 7: Vorsitz und stellvertretender Vorsitz der Ausschüsse für den Zeitraum 2024-2025)

DER VORSITZENDE

weist darauf hin, dass der Vorsitz und der stellvertretende Vorsitz der Ausschüsse unter den Delegationen auf der Grundlage eines Vorschlags des Sekretariats erörtert wurden und

stellt fest, dass die Delegationen der Annahme des Beschlusses zustimmen.

2.2 WIRTSCHAFTSASPEKTE

2.2.1 Wirtschaftliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa

- **Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2022**
(Protokoll 8 : Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2022)
- *Im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 28. Juli 2023*

DER VORSTZENDE DES WIRTSCHAFTSAUSSCHUSSES, Herr RÖTHLINGSHÖFER

weist darauf hin, dass der Beschluss zur „Wirtschaftlichen Lage der europäischen Binnenschifffahrt für das Jahr 2022“ von den Delegationen am 28. Juli 2023 im schriftlichen Verfahren angenommen wurde.

- **Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2023**
(Protokoll 9: Wirtschaftliche Lage der europäischen Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2023)

DER VORSITZENDE DES WIRTSCHAFTSAUSSCHUSSES, Herr RÖTHLINGSHÖFER

stellt den Beschlussentwurf zur „Wirtschaftlichen Lage der europäischen Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr 2023“ vor. Die Entwicklung der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen ist im ersten Halbjahr auf dem Rhein und in den Rheinanliegerstaaten von einem deutlichen Rückgang gekennzeichnet. Die Fahrgastbeförderung – insbesondere die Flusskreuzfahrten – haben wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht. Es ist davon auszugehen, dass diese Trends sich im zweiten Halbjahr 2023 fortsetzen.

DER VORSITZENDE DES WIRTSCHAFTSAUSSCHUSSES, Herr RÖTHLINGSHÖFER

stellt die maßgeblichen Tätigkeiten des Wirtschaftsausschusses in Verbindung mit der Marktbeobachtung, der Unterstützung und Finanzierung der Energiewende, der Energiebesteuerung und der Abfertigung von Binnencontainerschiffen in den Seehäfen vor. Insbesondere hat der Wirtschaftsausschuss den Entwurf für das neue Arbeitsprogramm ausgearbeitet und dabei den Auftrag des Vorbereitenden Ausschusses berücksichtigt, die Ressourcen mit Blick auf die Haushaltslage zu optimieren, und zwar mit drei Prioritäten: Marktbeobachtung, Energiewende in der Binnenschifffahrt und die Funktion des Ausschusses als Plattform für den Austausch und die Koordination zwischen den Mitgliedstaaten.

2.3 SCHIFFERPATENTE UND BESATZUNGEN

2.3.1 Definitive Änderungen der Rheinschiffspersonalverordnung (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)

(Protokoll 10: Definitive Änderungen der Rheinschiffspersonalverordnung (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)

DIE VORSITZENDE DES AUSSCHUSSES FÜR SOZIAL-, ARBEITS- UND BERUFS-AUSBILDUNGSFRAGEN, Frau VAN DER SMAN

stellt den Beschlussentwurf zur Änderung von 19 Artikeln der RheinSchPersV vor, für deren Inkrafttreten der 1. Januar 2024 vorgeschlagen wird. Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen hat sich hier auf Änderungen verständigt, die zur Berichtigung verschiedener Inkohärenzen (fehlerhafte Referenzen, Redundanzen und sprachliche Inkohärenzen) erforderlich sind. Bei den Verbesserungen handelt es sich um geringfügige technische Änderungen und sie ergeben sich aus den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2017/2397. Ein Koordinierungsverfahren ist nach Maßgabe des Beschlusses des Rats (EU) 2022/1912 vom 29. September 2022 nicht erforderlich. Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen begrüßt den Rahmenbeschluss, der Flexibilität ermöglicht und im Einvernehmen mit der Europäischen Kommission gefasst wurde.

DIE VORSITZENDE DES AUSSCHUSSES FÜR SOZIAL-, ARBEITS- UND BERUFS-AUSBILDUNGSFRAGEN, Frau VAN DER SMAN

stellt die maßgeblichen Tätigkeiten des Ausschusses STF vor.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

begrüßt den Zugang der Schweiz zur ECDB (European Crew Database), der für die operationelle Umsetzung der neuen RheinSchPersV für alle Mitgliedstaaten der ZKR steht. Hinzu kommen der Abschluss und die unmittelbar bevorstehende Veröffentlichung der Listen und Tabellen, mit denen die Umsetzung der neuen RheinSchPersV abgeschlossen wird und die an die Stelle der früheren Dienstanweisungen treten. Der Überblick enthält in vereinfachter Form einschlägige Informationen für das Schiffspersonal und die zuständigen Behörden.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen

hat den Entwurf für das neue Arbeitsprogramm erstellt und dabei das Mandat des Vorbereitenden Ausschusses zur Optimierung der Ressourcen berücksichtigt. Außer den „herkömmlichen“ Aufgaben zur Aktualisierung der RheinSchPersV und den Fragen im Zusammenhang mit der harmonisierten Umsetzung der Verordnung hat sich der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen auf die Herausforderungen der Zukunft konzentriert. Es handelt sich darum, für die Besatzungen und die Befähigungen einen geeigneten verordnungsrechtlichen Rahmen zu schaffen, um die ferngesteuerte Navigation und die Automatisierung zu fördern. Es geht zudem darum, den Bedarf an Begleitung beim Greening der Flotte zu berücksichtigen, gerade in Bezug auf die beruflichen Befähigungen. Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen möchte zudem verstärkt die Förderung des Einsatzes von Simulatoren zum Gegenstand von Überlegungen machen, denn dieser digitale Aspekt ist noch nicht vollumfänglich ausgeschöpft, hier wären Erleichterungen in verschiedener Hinsicht möglich, z.B. bei der Anrechnung der Fahrzeiten, bei Prüfungen für Strecken mit Risiken, bei praktischen Prüfungen für alternative Kraftstoffe usw. Schließlich steht als weiterer Schwerpunkt des Arbeitsprogramms der Beitrag zur Attraktivität des Berufs an, mit konkreten Ideen, um dem Personalmangel zu begegnen. Dies steht in unmittelbarer Verbindung mit den Arbeitsbereichen, die sich aus der Mannheimer Erklärung ergeben. Der europäische Binnenschiffahrtssektor hat mit schwerwiegendem Personalmangel zu kämpfen, obwohl ein großer Bedarf nach Nutzung der Binnenschiffahrt besteht, insbesondere zur Förderung der Verkehrsverlagerung.

DIE VORSITZENDE DES AUSSCHUSSES FÜR SOZIAL-, ARBEITS- UND BERUFSAUSBILDUNGSFRAGEN, Frau VAN DER SMAN

bedankt sich bei den Mitgliedern des Ausschusses STF für die ausgezeichnete Arbeit in den beiden vergangenen Jahren und wünscht ihrer Nachfolgerin, Frau von NETHÖVEL-KATHSTEDE von der deutschen Delegation eine erfolgreiche Zeit.

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass keine Anmerkungen vorliegen und die Delegationen der Annahme des Beschlusses zustimmen.

2.4 SCHIFFFAHRTSREGELN UND BINNENSCHIFFFAHRTSINFORMATIONSDIENSTE AM RHEIN

DIE VORSITZENDE DES POLIZEIAUSSCHUSSES, Frau SCHÄFER

berichtet wie folgt über die Tätigkeit des Polizeiausschusses:

Das zweite Halbjahr 2023 war für den Polizeiausschuss besonders anspruchsvoll.

Der Polizeiausschuss tagte zuletzt am 10. Oktober 2023. Die Diskussionen über das neue Arbeitsprogramm 2024-2025 beschäftigten den Polizeiausschuss, doch konnte auch eine ausgezeichnete Bilanz des aktuellen Arbeitsprogramms für 2022-2023 gezogen werden, denn von den 27 Aufgaben, die das Arbeitsprogramm derzeit umfasst, wurden 10 Aufgaben bereits abgeschlossen.

Auf seiner Oktober-Sitzung bestätigte der Polizeiausschuss das Arbeitsprogramm 2024-2025, das 20 Aufgaben umfasst: 9 Aufgaben der Priorität I, 9 Aufgaben der Priorität II und 2 ständige Aufgaben. Es handelt sich um ein anspruchsvolles Arbeitsprogramm 2024-2025, das darauf abzielt, Vorschriften für die Verwendung alternativer Kraftstoffe zu erarbeiten, die Digitalisierung der Binnenschifffahrt weiter voranzutreiben und die Entwicklung der automatisierten Schifffahrt im Einklang mit der Mannheimer Erklärung zu unterstützen. Es enthält auch klassische nautische Themen damit die Polizeiverordnung ständig modernisiert und aktualisiert wird.

Folgende drei Beschlüsse wurden vom Polizeiausschuss geprüft:

7. Der erste Beschluss umfasst die Änderung von § 3.10 Nummer 1, Buchstabe b) RheinSchPV betreffend die Seitenlichter an der Steuerbordseite von Schubverbänden. Die vom Gewerbe angeregte Anpassung zielt darauf ab, die Seitenlichter auf dem hinteren Teil des Schubverbandes anzubringen, damit die Gesamtlänge des Schubverbandes gut zu erkennen ist. Diese Änderung ermöglicht weiterhin die Sicherheit und Leichtigkeit der Rheinschifffahrt, verbessert den Verkehrsfluss und wird einige Manöver sicherer machen. Die Änderung soll am 1. Dezember 2024 in Kraft treten.
8. Der zweite Beschluss zielt darauf ab, das neue digitalisierte SPE-CDNI Zahlungssystem zu berücksichtigen. Deshalb wird eine Änderung der Anlage 13 Nummer 6.4 der RheinSchPV vorgelegt, um die Vorlage des Bezugsnachweises für Gasöl und der Quittungen für die CDNI-Entsorgungsgebühren-Transaktionen in elektronischer Form, nämlich im PDF-Format zuzulassen. Diese Änderung wird am 1. Dezember 2024 in Kraft treten. Es ist ein konkretes Beispiel von Schritten zur Digitalisierung in der Binnenschifffahrt.
9. Der dritte Beschluss zielt darauf ab, die Bestimmungen von § 3.32 Nummer 3 RheinSchPV zu aktualisieren. Die Nummer 3 besagt, dass die Symbole, die in der am 30. November 2011 geltenden Fassung der RheinSchPV vorgeschrieben waren, bis zum 30. November 2015 verwendet werden dürfen. Diese Angaben sind nunmehr überholt. Darüber hinaus wird die Rechtssicherheit durch die Qualität der Vorschriften gewährleistet, die verständlich, lesbar und kohärent sein müssen. Diese Änderung wird am 1. Dezember 2024 in Kraft treten.

10. Außerdem hat der Polizeiausschuss die Edition 2.0 des der Standards für eine Prüfliste für das Bunkern von Flüssigerdgas (LNG) für Lkw-Schiff und Landbunkerstelle-Schiff verabschiedet. Die Entscheidung des Polizeiausschusses finden Sie in den Kenntnisnahmen.

Der Polizeiausschuss hat außerdem folgende weitere Arbeiten durchgeführt:

- Anpassung der RheinSchPV zur Förderung der Nutzung von alternativen Energiequellen in der Binnenschifffahrt (neue Sicherheitsvorschriften für die Nutzung von alternativen Energiequellen. Wasserstoff oder Methanol die für den Antrieb genutzt werden, bergen andere Risiken als Gasöl. Ziel ist, unabhängig davon, ob das Schiff mit Gasöl oder alternativen Energiequellen betrieben wird, immer dasselbe Sicherheitsniveau zu gewährleisten).
- „Erhöhung der Cyber-Resilienz und zur Aufrechterhaltung der Binnenschifffahrtsdienste auf dem Rhein im Falle von Cyber-Angriffen; Ziel ist hier einen Korridor Ansatz zu verfolgen, um die Binnenschifffahrt im Fall von Cyberangriffen weiter zu ermöglichen.
- Lückenanalyse der RheinSchPV im Hinblick auf die automatisierte Schifffahrt. In der Tat wird zurzeit eine Prüfung durchgeführt, um zu identifizieren welche Hindernisse in der RheinSchPV zur Entwicklung der automatisierten Schifffahrt bestehen. Mit diesen Arbeiten wird auch zur Prüfung der Pilotprojekte beigetragen. weitere Ausweitung der elektronischen Meldepflicht in Verbindung mit § 12.01 RheinSchPV. Eine Grundsatzentscheidung wurde bei der letzten ZKR-Plenartagung getroffen und Ziel ist jetzt die RheinSchPV zu ändern aber auch mit der Kommunikation anzufangen, um das Gewerbe gut zu informieren.

Der deutsche Vorsitz des Polizeiausschusses kann somit auf viele Erfolge zurückblicken. Den Vorsitz für 2024-2025 wird die schweizerische Delegation führen.

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

(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)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

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

(Protokoll 12: Definitive Änderung der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) zum Hinweis auf das Verbot, zu rauchen, ungeschütztes Licht oder Feuer zu verwenden (§ 3.32 Nummer 3)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

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

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

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.5 TECHNISCHE VORSCHRIFTEN FÜR BINNENSCHIFFE

DER VORSITZENDE DES UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSSES, Herr DALY

berichtet wie folgt über die Tätigkeit des Untersuchungsausschusses:

Die Arbeitsgruppe Untersuchungsordnung hat auf ihren letzten Sitzungen Abweichungen von der Untersuchungsordnung für innovative Schiffe genehmigt, die von den Niederlanden, Deutschland und Frankreich beantragt wurden, damit diese auf dem Rhein und den Binnenwasserstraßen der EU betrieben werden können. In diesem Jahr wurden für fünf Schiffe, die Wasserstoff als Brennstoff verwenden (Antonie, Ab Initio, Zulu 6, Rhenus Mannheim et FPS Waal), sowie für ein Schiff, das Methanol verwendet (Stolt Ijssel), entsprechende Genehmigungen erteilt. Genehmigungen wurden auch für zwei Schiffe erteilt, die einen faserverstärkten Kunststoff verwenden (Aqua Sapphire und Aqua Beryl). Diese Pilotprojekte für Binnenschiffe sind von entscheidender Bedeutung für die Überwindung technischer Hindernisse bei der Einführung der technologischen Neuerungen und leisten Beiträge zur Rechtsetzungsarbeit. Einmal mehr beweist hier die ZKR durch konkrete Maßnahmen, dass sie Innovationen nachhaltig fördert und die Flotte dabei unterstützt, die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen. Diese Maßnahmen stehen im Einklang mit den Prioritäten, mit denen die Minister die ZKR in der Mannheimer Erklärung betraut haben

Angesichts der Zunahme der Anzahl der Pilotprojekte hat sich der Untersuchungsausschuss zudem veranlasst gesehen, das Verfahren zur Bearbeitung der Empfehlungen zu verbessern. Diesbezüglich hat der Ausschuss im April organisatorische Maßnahmen und Grundprinzipien verabschiedet, mit denen die Effizienz des Entscheidungsprozesses verbessert wird. Ziel ist, den Entwicklern innovativer Schiffe möglichst weit entgegenzukommen und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten. Zudem plant der Ausschuss die Veröffentlichung einer Liste der innovativen Schiffe auf dem Internetauftritt der ZKR, sofern die Schiffseigner hierzu ihre Zustimmung erteilen.

Der Untersuchungsausschuss hat auch eine Auslegung der technischen Vorschriften (ES-TRIN) zu den Standorten für Wechsel-Batteriecontainer ausgearbeitet. In den zulässigen Konfigurationen befinden sich die Wechsel-Batteriecontainer immer außerhalb des Laderaums. Diese Auslegung wurde vor kurzem vom CESNI gebilligt und auf der Internetseite für Auslegungen des ES-TRIN veröffentlicht.

Der Ausschuss hat einen Entwurf für das Arbeitsprogramm 2024-2025 erstellt und dabei den Schwerpunkt auf die Umsetzung der Roadmap der ZKR zur Verringerung der Emissionen gelegt, aber auch auf die Anpassung der RheinSchUO mit Verweisen auf den ES-TRIN (und so die Angleichung der Regelwerke von ZKR und EU). Ausgehend von den Prioritäten der niederländischen Präsidentschaft ist auch eine Aufgabe vorgesehen, die vorbereitende Arbeiten zur Suche nach kollektiven Lösungen für die Erhaltung kleiner Schiffe im Zusammenhang mit dem Ablauf der Übergangsbestimmungen mit langer Laufzeit im ES-TRIN zum Gegenstand hat.

Zudem hat der Ausschuss eine Bestandsaufnahme der Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen in Gewässer bezogen auf die technischen Vorschriften für Binnenschiffe gebilligt. Er folgt damit einer Anfrage des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt im Rahmen der Zusammenarbeit mit der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR).

2.5.1 Definitive Änderung (Entwurf) der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) – Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB) (Protokoll 14: Definitive Änderung der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) – Anpassung der RheinSchUO im Hinblick auf die Europäische Schiffsdatenbank (EHDB) – Kein Beschluss)

DER VORSITZENDE DES UNTERSUCHUNGSAUSSCHUSSES, Herr DALY

teilt mit, dass der Untersuchungsausschuss erneut seine Unterstützung für die Annahme eines Beschlusses zugesagt hat, mit dem die Angleichung der Regelwerke von ZKR und EU bezüglich der Europäischen Schiffsdatenbank (EHDB) gewährleistet wird. Die Änderung stellt insofern einen Beitrag zum reibungslosen Betrieb der EHDB da, als Daten zu den Unionszeugnissen übermittelt werden (mehr als die Hälfte der Flotte in Europa). Da ein Beschluss des Rats der Europäischen Union im Nachgang zum Koordinierungsverfahren für die Abstimmung der Mitgliedstaaten der EU nicht vorliegt, kann der Beschluss heute nicht angenommen werden. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die Mitglieder der ZKR hoffen, dass die Annahme dann auf der nächsten Plenartagung möglich ist.

2.6 AUTOMATISIERTE NAVIGATION

DER VORSITZENDE DES KLEINEN SCHIFFFAHRSAUSSCHUSSES, Herr TEN BROEKE

berichtet wir folgt über die Tätigkeiten des Kleinen Schifffahrtsausschusses:

Das zweite Halbjahr 2023 war für den RN-Ausschuss besonders arbeitsintensiv. Der RN-Ausschuss prüfte drei Empfehlungsentwürfe, die im April 2023 von der belgischen Delegation eingereicht wurden und die auf der Tagesordnung der Plenartagung im Herbst 2023 stehen und sich auf drei Pilotprojekte am Rhein beziehen:

- Pilotprojekt A „Schubverband PRIVILEGE“;
- Pilotprojekt B „Motorschiff PERSEVERANCE“;
- Pilotprojekt C „Schubverband REINHOLD DEYMANN“.

Diese drei Pilotprojekte verfügen über ein Schiffsattest und dürfen vorübergehend von den Verordnungen der ZKR, d. h. RheinSchPV und RheinSchUO (bzw. ES-TRIN), abweichen. Diese Abweichungen betreffen jedoch zunächst ausschließlich die Phase 2 des Pilotprojekts, d.h. zu bestimmten Zeiten kann das Schiff oder der Schubverband von einem Operator in einer Fernsteuerungszentrale ferngesteuert werden, wobei sich aber immer ein Schiffsführer und eine vollständige Besatzung an Bord befindet, der jederzeit eingreifen kann und als Erster verantwortlich bleibt. Der Erfolg dieser Phase 2 ist eine Voraussetzung für Phase 3, in der der Projektträger plant, die Besatzung an Bord zu reduzieren.

- Dies ist eine echte Premiere auf dem Rhein und dank der Arbeit des RN-Ausschusses unterstützt die ZKR konkret die weitere Entwicklung der automatisierten und ferngesteuerten Schifffahrt auf dem Rhein. Für 2024 werden weitere Pilotprojekte erwartet.
- Neben der Prüfung der Empfehlungen hat der RN-Ausschuss eine Reihe von Rahmendokumenten erarbeitet wie z.B. „Nützliche Informationen zur Durchführung eines Pilotprojekts“. Des Weiteren wurde eine mehrsprachige einheitliche Terminologie erarbeitet, die immer weiter ausgebaut wird. Alle relevanten Informationen sind auf der ZKR-Webseite "Automatisierte Schifffahrt" zu finden.
- Das Arbeitsprogramm für 2024-2025 umfasst insgesamt 10 Aufgaben. Es sei darauf hingewiesen, dass entsprechend den Hauptaufgaben des Kleinen Schifffahrtsausschusses, d. h. der Koordinierung der Arbeiten im Bereich der automatisierten Schifffahrt und ferngesteuerten Fahrzeuge, der Behandlung bereichsübergreifender Fragen zu diesen Themen und der Prüfung von Pilotprojekten insgesamt 8 Aufgaben mit fortlaufender Priorität gewidmet sind.
- Vor drei Jahren (kurz vor der Pandemie) kam die Idee auf, den kleinen Schifffahrtsausschuss wiederzubeleben, um die Mannheimer Erklärung umzusetzen, indem die Entwicklung der automatisierten Schifffahrt auf dem Rhein in der Praxis unterstützt und vorangetrieben wird. Daraufhin wurde das Mandat des RN-Ausschusses aktualisiert, der RN-Ausschuss führte ein neues Empfehlungsverfahren ein, das es ermöglicht, vorübergehend von den ZKR-Verordnungen abzuweichen, die RheinSchPV wurde entsprechend geändert sowie die

Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) und heute haben wir drei Empfehlungen im Plenum. Das ist ein großartiges Ergebnis, das zeigt, dass wir gemeinsam die Innovation auf dem Rhein fördern können!

Der niederländische Vorsitz des RN-Ausschusses kann somit auf viele Erfolge zurückblicken. Den Vorsitz für 2024-2025 wird die belgische Delegation führen, die durch die Pilotprojekte bereits ein großes Engagement gezeigt hat.

2.6.1 Empfehlungen für den Schubverband PRIVILEGE

(Protokoll 15: Empfehlungen für den Schubverband PRIVILEGE)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.6.2 Empfehlungen für das Motorschiff PERSEVERANCE

(Protokoll 16: Empfehlungen für das Motorschiff PERSEVERANCE)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.6.3 Empfehlungen für den Schubverband REINHOLD DEYMANN

(Protokoll 17: Empfehlungen für den Schubverband REINHOLD DEYMANN)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.7 DER RHEIN ALS WASSERSTRAßE

DER VORSITZENDE DES AUSSCHUSSES FÜR INFRASTRUKTUR UND UMWELT, Herr GREWE

berichtet wir folgt über die Tätigkeiten des Ausschusses für Infrastruktur und Umwelt:

Der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt traf sich zu seiner ordentlichen halbtägigen Sitzung am 10. Oktober 2023 und 2 Tage vor der Plenartagung zur gemeinsamen Sitzung mit dem Wirtschafts-, dem Untersuchungsausschuss und dem Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht.

Auf Grund der diesjährigen Sparmaßnahmen tagte der Ausschuss nur halbtägig. Trotz Priorisierung der Aufgaben und Steigerung der Effektivität der Behandlung der Punkte ist und bleibt das Arbeitsprogramm sehr ambitiös!

Der Ausschuss behandelte zahlreiche für die Rheinschifffahrt wichtige Themen wie

- Niedrigwasseranpassung, hierzu wurde in Zusammenarbeit mit dem Wirtschaftsausschuss die 3. Edition des Reflexionspapiers „Act Now!“ veröffentlicht. Hierfür wurde die zweite Edition um die Schlussfolgerungen und Ergebnisse des Follow-Up Experten Workshops vom 18. Januar 2023 ergänzt.
- Europäische Themen wie die Arbeiten zur TEN-V Verordnung und der WRRL, hierzu verfolgt der Ausschuss aufmerksam die Arbeiten der Europäischen Kommission und arbeitet intensiv mit Partnern wie der PIANC Water Framework Directive Navigation Task Group zusammen.

- Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrtsinfrastruktur, hierfür hat der Ausschuss bereits die Arbeiten anderer internationaler Organisationen zusammengefasst und bereitet sich vor, in Zusammenarbeit mit der IKSr und der KHR den Sachstandsbericht zu den Folgen des Klimawandels für die Rheinschifffahrtsinfrastruktur fortzuschreiben.
- Zukünftige Anforderungen an den Rhein als Wasserstraße, der Berichtsentwurf analysiert Treiber und Konflikte welche die Nutzung des Rheins als Wasserstraße betreffen. Es werden Leitlinien formuliert, um die Gewährleistung der Nutzbarkeit auch im Jahr 2050 und darüber hinaus zu unterstützen.
- Quantität und Qualität der Liegestellen am Rhein, hierzu hat der Ausschuss die dritte Edition der Sammlung zu Erfahrungen und Beispielen zu Liegestellen veröffentlicht. Es wurde ein Aktionsplan zu Landstrom an Liegestellen hinzugefügt.
- Nicht zuletzt die Prüfung und Billigung von Baumaßnahmen am Rhein.

Daraus geht hervor, dass nicht alle Themen vom Ausschuss selbst gesetzt oder priorisiert werden. Ein Großteil der Themen und Prioritäten ergibt sich aus den allgemeinen Entwicklungen, z.B. dem Klimawandel und den Arbeiten der Partner und Stakeholder, z.B. die Revision der TEN-V Verordnung sowie den Arbeiten zur Umsetzung der Mannheimer Erklärung.

Trotz Steigerung der Effektivität durch Reduktion der Zeit für die Behandlung von Baumaßnahmen, konnten nicht alle Punkte der Tagesordnung in der Ausschusssitzung behandelt werden. Die wichtigen und dringenden Aufgaben konnten dennoch in einer sehr intensiven Sitzung abgeschlossen bzw. vorangetrieben werden.

Der Ausschuss hat daher bei der Beratung seines Arbeitsprogramms 2024/2025 eine weitere Priorisierung der Aufgaben vorgenommen. Von insgesamt 13 Aufgaben haben jetzt nur noch 4 die Priorität I. Der Ausschuss fügte lediglich eine neue Aufgabe zu infrastrukturellen Unterstützungsmöglichkeiten zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf die Wasserstraße dem Arbeitsprogramm hinzu. Demgegenüber wurden 4 Aufgaben beendet bzw. gestrichen und eine Aufgabe vorübergehend ausgesetzt.

Der Ausschuss hat folgende 4 Beschlussentwürfe zu Baumaßnahmen geprüft und festgestellt, dass seitens der Schifffahrt keine Einwände bestehen.:

- 2.7.1 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
- 2.7.2 Protokoll 19: Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten
- 2.7.3 Protokoll 20: Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach, Entnahmehauwerk bei Rhein-km 712,6
- 2.7.4 Protokoll 21: Fortlaufende Genehmigung zur Durchführung von Arbeiten am Staustufenkomplex auf dem Nederrijn und dem Lek

DIE DEUTSCHE DELEGATION geht auf die Havarie ein, die sich am 11.11.23 an der Schleuse Iffezheim ereignet hat. Personen kamen bei dieser Havarie glücklicherweise nicht zu Schaden. Wie es zu der Havarie kam, ist derzeit Gegenstand der Ermittlungen der Wasserschutzpolizei. Das Schleusentor wurde bei dem Unfall so schwer beschädigt, dass die rechte Schleusenammer für den Schiffsverkehr bis auf Weiteres nicht zur Verfügung steht. Rheinschiffe können die Schleuse Iffezheim über die linke Schleusenammer passieren. Dadurch kann es zu Verzögerungen bei der Schleusendurchfahrt und zu Wartezeiten kommen. Nach derzeitigem Stand muss von einer Planung und Bauzeit für das neue Schleusentor von rund einem Jahr ausgegangen werden.

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

(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)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.7.2 Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten

(Protokoll 19: Sperrung von einzelnen Kammern der Schleusen am Oberrhein zur Durchführung von Instandhaltungsarbeiten)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

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

(Protokoll 20: Entnahme von Rheinwasser für die Braunkohletagebaue Garzweiler II und Hambach, Entnahmebauwerk bei Rhein-km 712,6)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

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

(Protokoll 21: Fortlaufende Genehmigung zur Durchführung von Arbeiten am Staustufenkomplex auf dem Nederrijn und dem Lek)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.8 KENNTNISNAHMEN VON INKRAFTSETZUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN, VON ENTSCHEIDUNGEN, DIE VON DEN AUSSCHÜSSEN UND ARBEITSGRUPPEN GETROFFEN WURDEN, SOWIE KENNTNISNAHMEN VON NICHTVERLÄNGERUNGEN VORÜBERGEHENDER VORSCHRIFTEN

(Protokoll 22: Kenntnisaufnahmen von Inkraftsetzungen der Mitgliedstaaten, von Entscheidungen, die von den Ausschüssen und Arbeitsgruppen getroffen wurden, sowie Kenntnisaufnahmen von Nichtverlängerungen vorübergehender Vorschriften)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.9 HAUSHALT UND VERWALTUNG

2.9.1 Haushalt der Zentralkommission für 2024

(Protokoll 23: Haushalt der Zentralkommission für 2024)

DER VORSITZENDE

stellt die Arbeiten des Haushaltsausschusses vor.

Er teilt mit, dass der Haushaltsausschuss im Zusammenhang mit den strategischen Diskussionen und den Kosteneinsparungen einen dreifachen Ansatz bezüglich der Methode und der Ausgabendisziplin verfolgt, eine Anstrengung der Delegationen im Wege der Erhöhung der Beiträge für das Jahr 2024 und Weiterverfolgung für die Zukunft, wobei das Ganze durch gute Verwaltung des Reservefonds ausgeglichen werden kann.

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass der Beschluss bei Enthaltung einer Delegation angenommen wird.

2.9.2 Fragen zum Sekretariat

(Protokoll 24: Fragen zum Sekretariat)

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

DER VORSITZENDE

führt aus, dass hier der Generalsekretärin das Mandat zur Unterzeichnung des aktualisierten Abkommens über die Erstreckung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarats auf die Bediensteten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erteilt werden soll. Die Aktualisierung trägt der Berücksichtigung der vom Europarat an den verschiedenen zitierten Texten vorgenommenen Änderungen Rechnung.

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass es keine Bemerkungen der Delegationen gibt und diese der Annahme des Beschlusses einvernehmlich zustimmen.

2.9.3 Zusammensetzung des Sekretariats

(Protokoll 25: Zusammensetzung des Sekretariats)

- **Verlängerung des Mandats der Generalsekretärin**

Der Beschluss wird ohne Anmerkungen angenommen.

- **Verlängerung des Mandats des Chefsingenieurs**

Der Beschluss wird ohne Anmerkungen angenommen.

- **Außerordentliche Verlängerung des Beschäftigungsverhältnisses mit einem Bediensteten**

Der Beschluss wird ohne Anmerkungen angenommen.

2.9.4 Änderung der Personalordnung

(Protokoll 26: Änderung der Personalordnung)

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass der Beschluss bei Enthaltung einer Delegation angenommen wird.

2.10 VERSCHIEDENES

2.10.1 Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende

(Protokoll 27: Regelmäßige Beschlüsse zum Jahresende)

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

DER VORSITZENDE

stellt fest, dass die Beschlüsse ohne Anmerkungen angenommen werden.

3. TEIL II : SONSTIGE MITTEILUNGEN UND PUNKTE ZUR KENNTNISNAHME

3.1 Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten

(Protokoll 28: Mündlicher Bericht der internationalen Organisationen und Beobachterstaaten)

DIE VERTRETERIN DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION, Frau ROSCA

teilt mit, dass sie sich freut, an der Plenartagung der ZKR teilnehmen zu dürfen. Es ist immer interessant und sinnvoll, die Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen einer Bewertung zu unterziehen. Frau ROSCA vertritt die Auffassung, dass gemeinsam Fortschritte in für die Binnenschifffahrt in Europa relevanten Fragen erzielt wurden. Sie erwähnt insbesondere den Vertrag über die Finanzierung des CESNI in Höhe von 5 Millionen Euro über 6 Jahre, der Ende letzten Jahres zur Unterzeichnung kam. Im Rahmen des neuen Vertrags konnte der CESNI Fortschritte bei der Standardisierung der Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdienste (RIS) und der Änderung der ES-QIN-Standards machen.

Frau ROSCA führt aus, dass sie im Nachgang zu der halbjährlichen Koordinierungssitzung mit dem Sekretariat der ZKR bestätigen möchte, dass nach Auffassung der GD MOVE eine Neubearbeitung der strategischen Ausrichtungen des CESNI nicht notwendig. Die Ausrichtungen gelten nach wie vor als aktuell.

Frau ROSCA bedankt sich beim CESNI dafür, dass er die Methoden für CO₂ und Schadstoffe angeht. Dies ist das Ergebnis mehrfacher Gespräche mit dem Sekretariat der ZKR im Herbst.

Zudem leistet das Sekretariat einen qualitativ hochwertigen Beitrag im Bereich der Marktbeobachtung sowohl in Bezug auf die Berichte als auch in Bezug auf die themenbezogenen Workshops. Der Bericht über den Arbeitsmarkt wird mit Spannung erwartet. Die Europäische Kommission begrüßt zudem die Fortschritte bezüglich der ECDB Datenbank. Die Schweiz hat nun Zugriff auf die ECDB-Datenbank und der Zugriff der ZKR zu statistischen Zwecken steht aktuell vor dem Abschluss. Das Koordinierungsverfahren nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV für die Änderungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung ist derzeit Gegenstand intensiver interner Diskussionen. Frau ROSCA äußert die Hoffnung, dass das Verfahren bis zur nächsten Plenartagung abgeschlossen ist. Sie hofft zudem, dass es zwischenzeitlich möglich sein wird, eine umfassendere Lösung für künftige Koordinierungsverfahren zu finden, um das Ganze zu vereinfachen. Sie geht außerdem auf das Jahr 2024 ein. Die Europäische Kommission hat den Vorschlag für die Revision der Richtlinie zu den Binnenschifffahrtswirtschaftsinformationsdiensten herausgegeben. Der Start erfolgt voraussichtlich im Januar, derzeit finden die dienststellenübergreifenden Konsultationen statt. Sie hofft, dass die englische Fassung

zeitnah angenommen werden kann. Sie zählt auf die aktive Unterstützung der Mitgliedstaaten der ZKR bei den Verhandlungen mit dem Rat unter der belgischen Präsidentschaft, die ihr Interesse für dieses Thema bekundet hat. Im nächsten Jahr wird die EK zudem zwei Studien starten. Die erste dient als Grundlage für die Folgenabschätzung zu den Besatzungsanforderungen, die zweite betrifft ein Pilotprojekt zur Automatisierung von Binnenschiffen. Ein weiteres Projekt der EK hat das Greening der Binnenhäfen zum Gegenstand. Die EK führt zudem die intensive Arbeit der Beobachtung der bestehenden Gesetzgebung – z.B. die Richtlinie über die beruflichen Befähigungen – weiter. Diesbezüglich unterstreicht Frau ROSCA die Notwendigkeit, dass alle betroffenen Staaten die Richtlinie in ihr einzelstaatliches Recht umsetzen und der Europäischen Kommission alle erforderlichen Informationen zukommen lassen, um ein Vertragsverletzungsverfahren zu vermeiden. Frau ROSCA bedankt sich bei der französischen Präsidentschaft und wünscht der niederländischen Delegation eine erfolgreiche Präsidentschaft. Sie hat erfreut zur Kenntnis genommen, dass die verstärkte Zusammenarbeit mit der EK eine der Prioritäten der kommenden Präsidentschaft ist. Sie dankt dem Sekretariat für seine Arbeit.

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

(Protokoll 29: Arbeiten des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) – Kein Beschluss)

Aus technischen Gründen wird der Bericht der Vorsitzenden des CESNI, Frau COENEN, die online an der Sitzung teilnimmt, von der Generalsekretärin vorgestellt.

Im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe wurde auf der Sitzung am 19. Oktober 2023 der Entwurf der Vorschriften für die Lagerung und Nutzung von Methanol an Bord von Binnenschiffen vorgestellt, die im Entwurf des ES-TRIN 2025 (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) vorgesehen sind. Diese Vorschriften werden insbesondere den für die Polizeivorschriften zuständigen Organen und dem ADN-Sicherheitsausschuss mitgeteilt, ein Zeichen für die gute Zusammenarbeit mit der UNECE. Im Übrigen wurde die Aufnahme einer neuen Aufgabe in das Arbeitsprogramm des CESNI betreffend die Entwicklung eines Standards für eine Methodik zur Messung und Berechnung der Emissionen von Binnenschiffen sowie zur Definition von Emissionsklassen beschlossen. Dieser Standard hat die Angabe der Umweltleistung von Binnenschiffen (in Bezug auf Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen) zum Ziel, um die Ökologisierung der Flotte zu unterstützen. Schließlich verabschiedete der Ausschuss ein Korrigendum zum ES-TRIN 2023. Das Korrigendum dient der Durchführung redaktioneller Korrekturen (Übersetzungen und offensichtliche Fehler), bevor der ES-TRIN 2023 im Januar 2024 in Kraft tritt.

Im Bereich der Berufsbefähigungen prüfte der CESNI den Entwurf eines Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN, Ausgabe 2024/1). Die wichtigste Änderung zielt darauf ab, die Ausbildung des Schiffsführers zu verstärken, um sie besser auf die Navigation in einer direkten Umgebung mit Seeschiffen vorzubereiten. So werden die Befähigungsstandards für die Führungsebene die Kenntnisse präzisieren, die erforderlich sind, um die Sicherheit in Gebieten zu erhöhen, in denen Seeschiffe und Binnenschiffe gemeinsam fahren. Der Standard wird zu dessen Annahme auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des CESNI am 11. April 2024 gesetzt. Der Ausschuss begrüßte auch die Fortschritte bei der Arbeit an den künftigen Besatzungsstandards. Derzeit wird insbesondere über die Mindestbesatzungstabellen beraten.

Im Bereich der Informationstechnologien werden die Arbeiten nach Maßgabe des Arbeitsprogramms des CESNI weitergeführt, insbesondere was die nächste Edition des ES-RIS 2025 (Europäischer Standard für Binnenschifffahrtsweginformationssysteme) betrifft.

Die derzeitige Präsidentschaft für den Zeitraum 2022-2023 von Frau Marleen Coenen (Belgien) mit Herrn Ivan Bilić-Prčić (Kroatien) als Vizepräsident des Ausschusses läuft Ende des Jahres aus.

Herr Ivan Bilić-Prcić wird den Vorsitz des Ausschusses ab Januar 2024 für die nächsten zwei Jahre (2024-2025) übernehmen. Herr Bilić-Prcić ist Schiffbauingenieur und Leiter der Abteilung Binnenschifffahrt beim kroatischen Schiffsregister. Unterstützt wird er in diesem Amt von Herrn Florian Röhlingshöfer (Schweiz), der die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses übernehmen wird. Herr Röhlingshöfer ist Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH).

3.3 Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR (Protokoll 30: Stand der Ratifikationen der Übereinkommen und Zusatzprotokolle betreffend die ZKR – Kein Beschluss)

DER VORSITZENDE

weist darauf hin, dass dieses Dokument zu Informationszwecken veröffentlicht wird.

DER LEITER DER SCHWEIZERISCHEN DELEGATION; Herr SEGER

informiert über die Ratifikation von CDNI und CLNI. Beide Übereinkommen befinden sich nun in Phase der parlamentarischen Zustimmung. Eine Kammer hat ihre Zustimmung schon erteilt, die zweite wird voraussichtlich im Dezember entscheiden. Danach muss eine Frist von 100 Tagen abgewartet werden. Die Ratifikationen unterliegen gemäß der Schweizer Verfassung einem fakultativen Referendum. Ausgehend davon erfolgt die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden voraussichtlich in der zweiten Aprilhälfte. Herrn SEGER ist bewusst, dass alles länger gedauert hat, als ursprünglich angenommen. Er weist darauf hin, dass, wie Einstein gesagt hat, die Zeit sehr relativ ist. Einstein hat auch gesagt, dass er, wenn er alt wird und den Tod nahen fühlt, in die Schweiz zurückkehren möchte, weil in der Schweiz alles mit 10 Jahren Verspätung stattfindet.

Herr SEGER fügt hinzu, dass die schweizerische Delegation den Vorschlag der Niederlande zur Annäherung von Phase 1 und 2 des Entgasungsverbots des CDNI wohlwollend prüfen wird.

3.4 Mannheimer Ministererklärung von 2018: Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Ziele (Protokoll 31: Mannheimer Ministererklärung von 2018: Fortschrittsbericht über die Umsetzung der Ziele)

DER VORSITZENDE

führt aus, dass mit diesem Punkt zu dem Kolloquium am Nachmittag übergeleitet wird, auf dem verschiedene Präsentationen dargeboten, aber auch der Bericht über den Stand der Umsetzung der Ziele überreicht wird, die die Verkehrsminister auf der Sitzung in Mannheim im Jahr 2018 der ZKR vorgegeben haben. Auf der damaligen Sitzung wurde eine Erklärung verabschiedet, mit der anspruchsvolle Ziele für die Entwicklung des Rheins als Raum für Innovationen, für Ökologie und Dynamik auf allen Ebenen festgelegt wurden. Dabei wurde auch beschlossen, nach einem Zeitraum von fünf Jahren einen Bericht über den Stand der Umsetzung zu erstellen. Dieser Bericht wurde in den letzten Wochen mehrfach geprüft. Die Ergebnisse bestätigen die Weiterführung der Bestrebungen in der von der Erklärung vorgezeichneten Richtung, bei der auch die ZKR aufgefordert wird, sich ihre Beweglichkeit zu erhalten, indem sie ihre Arbeitsweise ständig prüft und bekannt macht, wie sie arbeitet, welche Ziele sie sich setzt und was sie tut, um diese zu erreichen, und auch die kooperative Haltung sowohl untereinander als auch mit dem Sektor bewahrt, denn dies ist einer der Schlüsselfaktoren für den Erfolg der ZKR.

DER VORSITZENDE dankt dem Sekretariat für die Sorgfalt bei der Ausarbeitung des Berichts und den Delegationen für die Prüfung und Bereicherung, bis er nun endlich die endgültige Form bekam. Der Bericht wird am Nachmittag den Vertretern der Verkehrsministerien überreicht. Damit wird den Verkehrsministern gezeigt, dass die ZKR ihre Empfehlungen befolgt.

Der Beschluss wird angenommen.

3.5 Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 7. Juni 2023 (Protokoll 32: Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 7. Juni 2023)

DER VORSITZENDE

trägt vor, dass der Beschluss zur Genehmigung der Niederschrift der Plenartagung vom 7. Juni 2023 ohne Anmerkungen angenommen wird.

DER VORSITZENDE

thematisiert das Ausscheiden von Herrn DALY. Herr DALY war Leiter der Abteilung „Ports et Navigation“ beim CEREMA, dem Centre d'études et d'expertise. Des Weiteren war er Abteilungsleiter bei Voies Navigables de France (VNF). Er war seit November 2020 stellvertretender Kommissar bei der ZKR und Vorsitzender der Untersuchungsausschusses in den Jahren 2022-2023. Seine Mitwirkung in der Weltorganisation für Schifffahrtsinfrastruktur war ebenfalls sehr geschätzt. Der VORSITZENDE dankt Herrn Daly für sein Engagement und seine Arbeit für sichere und innovative Schifffahrt und wünscht ihm einen erquicklichen Ruhestand.

M. DALY

betont, dass der Untersuchungsausschuss der ZKR ein Ort kollektiver Meinungsbildung ist. Er ist auch ein Ort des Respekts, des Zuhörens und des gegenseitigen Verständnisses. Herr DALY tut nur eines leid, nämlich dass er die ZKR nicht früher in seiner Laufbahn entdecken durfte. Er dankt allen Kollegen im Untersuchungsausschuss und dem Sekretariat der ZKR für die gute Zusammenarbeit.

3.6 Pressemitteilung (Protokoll 33: Pressemitteilung)

DER VORSITZENDE

weist darauf hin, dass der Entwurf für die Pressemitteilung wie üblich nach der Plenarsitzung zur Genehmigung an die von den Delegationen benannten Kontaktstellen geht. Er gilt als angenommen, wenn er auf dem Internetauftritt der ZKR veröffentlicht wird.

3.7 Termin der nächsten Plenartagung (Protokoll 34: Termin der nächsten Plenartagung)

DER VORSITZENDE

teilt mit, dass die nächste Plenartagung am 13. Juni 2024 in Straßburg stattfindet.

PROTOKOLL 28
Deutsche Initiativen

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 29
Prioritäten der niederländischen Präsidentschaft

Kein Beschluss.

PROTOKOLL 30
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 31
Termin der nächsten Sitzung

Beschluss

Die nächste Plenarsitzung findet am 5. Dezember 2024, in Straßburg, statt.
