



CC/CP (02) 3 – endg.
28. November 2002

f/d/nl

Pressemitteilung

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hielt unter dem Vorsitz von Herrn Ronny ABRAHAM, Kommissar Frankreichs, am 27. und 28. November 2002 ihre Herbsttagung in Straßburg ab.

Allgemein

Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte

Wenn der Rhein und seine Nebenflüsse lange Zeit einen geographischen Bereich mit einer einheitlichen Rechtsordnung dargestellt haben, so will die Zentralkommission jetzt deutlich machen, dass sie bestrebt ist, die Integration der Binnenschiffahrtsmärkte in Europa durch schrittweise Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften, insbesondere im Wege einer Anerkennung der nach gleichwertigen Bedingungen erteilten Schiffszeugnisse und Schifferpatente, zu fördern.

Sowohl in der Europäischen Kommission als auch in der Donaukommission werden derzeit Maßnahmen zur Harmonisierung der entsprechenden Vorschriften mit den Vorschriften der Zentralkommission getroffen.

Um diesen Harmonisierungsbestrebungen einen geeigneten Rechtsrahmen zu geben, haben die ZKR-Mitgliedstaaten ein 7. Zusatzprotokoll zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet. Dieses Protokoll ermöglicht die Anerkennung der nichtrheinischen Schiffsatteste und Patente, die nach Bedingungen erteilt worden sind, die gleichwertig mit denen der Rheinschiffahrtsverordnungen sind. Diese Maßnahme kann insbesondere die Gemeinschaftsurkunden betreffen und zur Vereinfachung der administrativen Verpflichtungen der Schifffahrtstreibenden beitragen.

Das Zusatzprotokoll tritt nach Ratifikation durch alle Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Kraft.

Schutz vor Terroranschläge

Da der Transport und die transportnahen Aktivitäten Terroranschlägen besonders ausgesetzt sind, sind auf internationaler Ebene Initiativen zur Einführung von Instrumenten und Mechanismen ergriffen worden, mit denen im Verkehrsbereich solche Anschläge verhütet und deren Auswirkungen verringert werden sollen. So sind die IMO in London und die UN/ECE in Genf im Begriff, ein Konzept für solche Schutzmaßnahmen für die Seeschifffahrt beziehungsweise die Landverkehrsträger zu entwickeln.

Um eine Einbeziehung der Wasserstraße in diese Überlegungen sicherzustellen, hat die Zentralkommission beschlossen, vorzusehende Schutzmaßnahmen für die Binnenschifffahrt zu untersuchen, durch die auch vermieden werden soll, dass die Binnenschifffahrt für Terroranschläge benutzt wird.

Da die Binnenschifffahrt Glied eines größeren Verkehrssystems ist, ist es wichtig, dass sie ihr Vorgehen den für die anderen Verkehrsträger vorgesehenen Maßnahmen anpasst. Dazu ist eine Ad hoc-Gruppe eingesetzt und beauftragt worden, die im Rahmen der IMO und der UN/ECE ausgearbeiteten Instrumente und Empfehlungen sowie die von ihren Mitgliedstaaten erwogenen Maßnahmen zu prüfen, um abgestimmte Vorschläge unterbreiten zu können.

Diese Frage soll vorrangig behandelt werden.

Beobachterstatus

Die Zentralkommission hat der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) den Status des nichtstaatlichen anerkannten Verbands verliehen.

Binnenschifffahrtsrecht

Die Zentralkommission hat Kenntnis von einem Bericht ihres Sekretariats über die Aussichten für die Einführung von international vereinheitlichten Regelungen für die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe genommen, durch die eine angemessene und rasche Entschädigung der Opfer solcher Schäden gewährleistet werden soll. Dazu hat sie ihrem Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht den Auftrag zur weiteren Prüfung des Entwurfs für ein CRDNI-Übereinkommen erteilt.

Zur wirtschaftlichen Lage

Im 1. Halbjahr 2002 wurde im traditionellen Rheinverkehr gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Rückgang der Beförderungsmenge (- 4 %) sowie der Beförderungsleistung (- 3 %) festgestellt. Diese rückläufige Entwicklung ist auf die anhaltend schwache Konjunktur zurückzuführen. Die Gütereingänge in den Deltahäfen haben sich während des gesamten Berichtszeitraums auf einem relativ niedrigen Niveau bewegt, was auf eine schwache Importtätigkeit hindeutet. Die Exporte sind ebenfalls auf einem niedrigeren Stand geblieben, und dies insbesondere im Stahlsektor.

Im ersten Halbjahr 2002 können die Wasserstände als befriedigend bezeichnet werden, da längere Schifffahrtssperren wegen Hochwasser nicht erforderlich waren. So wie es aussieht, werden die Wasserstände im 2. Halbjahr insgesamt nicht so günstig ausfallen, so dass häufiger mit hochwasserbedingten Verkehrsbeschränkungen zu rechnen sein wird.

In der Trockenschifffahrt wurde eine recht unterschiedliche Entwicklung verzeichnet. So wies der Stahlsektor mit - 14 % den stärksten Rückgang bei den Transportmengen von Erzen und mit - 7 % bei den Halb- und Fertigwaren auf. Diese Entwicklungen spiegeln die rückläufige Stahlproduktion auf europäischer Ebene wider, die auf die schwache wirtschaftliche Konjunktur und die geringeren Exporte in die USA wegen den ab April eingesetzten zusätzlichen Importzöllen auf Stahlprodukte zurück zu führen sind.

Aufgrund dieser Zollbarrieren ist mit einer Verbesserung der Situation kurzfristig nicht zu rechnen.

Im Energiesektor wurde für die Kohleimporte nach Deutschland, die ausschlaggebend für den Beförderungsmarkt in der Rheinschifffahrt sind, eine Abnahme um 6,2 % verbucht. Das Beförderungsvolumen auf dem Rhein wies dessen ungeachtet Zuwächse um 1,6 % auf.

Im Baustoffsegment wurde im ersten Halbjahr eine rückläufige Entwicklung bei den Beförderungsmengen um 5,4 % festgestellt, wobei dieser Rückgang zum Teil auf die Konjunktur im Bausektor zurückzuführen war.

Auf dem traditionellen Rhein konnten für den Containerverkehr weiterhin Zuwächse verbucht werden (+ 4,9 % für beladene Container und 2,2 % für leere Container). Dieses Wachstum bleibt jedoch hinter den in diesem Sektor üblichen Steigerungsraten zurück. Die Ursachen hierfür liegen in der abflachenden Konjunktur und den schlechten Exportergebnissen.

In der ersten Hälfte des Jahres 2002 waren die Beförderungsmengen in der Tankschifffahrt gegenüber dem Vorjahreszeitraum rückläufig. Verantwortlich für diesen Rückgang sind das hohe Preisniveau für Erdölprodukte sowie die ungünstige Konjunkturentwicklung.

Für das Jahr 2002 wird in Westeuropa mit einem um nahezu 4 % geringeren Erdölverbrauch in Westeuropa gerechnet. Dieser Rückgang wirkt sich auf die Beförderungsmengen aus, so dass im ersten Halbjahr 2002 eine Abnahme des Beförderungsvolumens um - 1,6 % feststellbar war. Im Spätsommer haben die in der UNO für den Irak beschlossenen Maßnahmen zu einem Rückgang der Quotierungen an den Weltölmärkten geführt und die Nachfrage dementsprechend gesteigert.

Die Beförderung von chemischen Erzeugnissen ist im Laufe des 1. Halbjahres 2002 um weitere 4 % zurückgegangen. Die angekündigte Erholung schien in den ersten Monaten zwar im Gange, hat sich aber dann nicht fortgesetzt. Diese vorübergehende Besserung der europäischen Chemieproduktion hatte jedoch keinen positiven Einfluss auf die Nachfrage bei der Binnenschifffahrt.

Ausgehend von diesen Ergebnissen ist somit festzustellen, dass das erste Halbjahr 2002 durch einen Rückgang der Beförderungsmengen gekennzeichnet war und dass sich dieser Trend bis zum Jahresende fortsetzen dürfte. Vor dem Hintergrund weiterhin trüber Wachstumsperspektiven für die Länder des Rheinstrombeckens, auch für das 2003, besteht sowohl für die Trockenschifffahrt als auch für die Tankschifffahrt kein Anlass zum Optimismus. Denn die große Zahl neuer Kapazitäten, die auf den Markt kommen, darunter auch mehrere Einheiten mit großen Abmessungen, und die sich im Jahre 2003, zu einem Zeitpunkt, zu dem mit einer konjunkturell bedingten Stagnation der Verkehrsnachfrage gerechnet wird, noch erhöhen wird, lässt eine weitere Verschlechterung der Ertragslage der Betriebe befürchten. Hinzu kommen die bereits hohen Treibstoffpreise, die sich aufgrund der angespannten weltpolitischen Lage möglicherweise noch verteuern.

Technisch-nautische Fragen

Regelwerke

Im Rahmen ihrer ständigen Aufgabe zur Anpassung ihrer Regelwerke an die technische Entwicklung sowie an die Sicherheits- und Umwelterfordernisse hat die Zentralkommission mehrere Änderungen ihrer Verordnungen beschlossen. Sie hat insbesondere Bau- und Ausrüstungsvorschriften für schnelle Schiffe, die eine Geschwindigkeit von über 40 km/h gegen Wasser erreichen können, eingeführt.

Gleichwertige Wasserstände

Unter Bezugnahme auf die neuen Grundsätze für die Bestimmung der gleichwertigen Wasserstände hat die Zentralkommission die gleichwertigen Wasserstände an den 23 Richtpegeln längs des Rheins von Rheinfeldern in der Schweiz bis IJsellkop in den Niederlanden festgesetzt. Die neuen gleichwertigen Wasserstände sind ab 1. Januar 2003 gültig.

Nächste Sitzung

Die nächste ordentliche Plenarsitzung der Zentralkommission ist für den 27. und 28. Mai 2003 vorgesehen.

---°---

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

2, Place de la République
F – 67082 STRASBOURG CEDEX
☎ 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0)3 88 32 10 72
E-Mail Adresse : ccnr@ccr-zkr.org