



22. Januar 2008

Or. fr. fr./de./nl.

Zweijahresbericht 2006-2007

Dieser Bericht entspricht der vom Vorbereitenden Ausschuss auf seiner Sitzung am 30. Mai 2007 verabschiedeten Ausrichtung. Zweck dieses Berichts ist, eine Gesamtbewertung der Tätigkeit der ZKR, der Durchführung ihrer Arbeitsprogramme sowie der Erreichung ihrer Zielsetzungen für die Jahre 2006-2007 vorzunehmen.

1) Eine zweijährige Arbeitsperiode

Die ZKR hat im Zuge der Neuordnung ihrer Arbeitsmethoden (Dok. PRE (07) 21) beschlossen, die Organisation ihrer Arbeiten systematischer auf einen Zweijahreszeitraum auszurichten, der abgestellt ist

- auf den Vorsitz der ZKR, der von einem jeden Vertragsstaat abwechselnd für jeweils zwei Jahre wahrgenommen wird, wobei der Vorsitzende zu Beginn des Zweijahreszeitraums dem Plenum eine Reihe von Ausrichtungen vorschlägt und am Ende dieses Zeitraums die Erreichung der Zielsetzungen bewertet;
- auf den Rhythmus der Arbeitsprogramme, die für die einzelnen Ausschüsse so verabschiedet werden, dass die Prioritäten im Hinblick auf eine optimale Nutzung der verfügbaren Ressourcen proaktiv festgesetzt werden;
- auf eine Bewertung, die alle zwei Jahre vom scheidenden Vorsitzenden und dem Generalsekretär in Form eines Zweijahresberichts mit einer Bilanz der durchgeführten Arbeiten vorgenommen wird.

So nimmt sich die ZKR alle zwei Jahre die Zeit, Bilanz der geleisteten Arbeit zu ziehen und sich neue Ziele zu setzen. Dieser Jahresbericht ist im Rahmen dieser Neuordnung der Arbeiten als abschließende Bewertung des Zeitraums 2006-2007 anzusehen.

2) Zwei Rahmendokumente

Vor dem vorstehend beschriebenen Hintergrund waren bei der Festlegung der Zielrichtung für die Arbeiten der ZKR in den Jahren 2006-2007 zwei Dokumente maßgeblich, das sind:

a) die vom Vorsitz vorgeschlagene Ausrichtung

Die von der schweizerischen Präsidentschaft zu Beginn des Zweijahreszeitraums gemäß Artikel 24 (3) der Geschäftsordnung vorgeschlagene Ausrichtung ist von sämtlichen Delegationen akzeptiert und mitgetragen worden (Beschluss 2006-I-3).

Diese Ausrichtung beinhaltet drei Ziele:

- **Ziel Nr. 1:** Die ZKR spielt auch in Zukunft als eigenständige Organisation eine aktive Rolle für die europäische Binnenschifffahrt.

Hiermit sind institutionelle Maßnahmen gemeint, um eine stärker strategisch ausgerichtete Arbeit der ZKR, eine kritische Analyse ihrer Regelwerke sowie eine Intensivierung des Dialogs mit dem Gewerbe zu ermöglichen.

Die Umsetzung dieser Ziele hat sich in mehreren Aktionen niedergeschlagen : durch die Ministerkonferenzen von Basel und Bukarest ist die ZKR politisch gestärkt worden; die Rolle des Vorbereitenden Ausschusses als Instanz für die strategische Ausrichtung ist gefestigt worden; dank der verbesserten Methodologie bei der Vorbereitung der Arbeitsprogramme konnte die Kommission ihre Arbeit stärker zukunftsorientiert ausrichten; die Plenarsitzungen sind auf von der Präsidentschaft vorgeschlagene zentrale Themen ausgerichtet worden; eine Analyse der Regelungsdichte ist eingeleitet worden (siehe 6 unten) ; die ZKR hat als Instrument für ihre Kommunikation mit dem Gewerbe verstärkt Rundtischgespräche und Beratende Konferenzen eingesetzt.

- **Ziel Nr. 2:** Die ZKR verstärkt ihre Zusammenarbeit mit den maßgebenden Akteuren auf dem Gebiet der europäischen Binnenschifffahrt.

Die zur Umsetzung dieses Ziels ergriffenen Maßnahmen bestanden hauptsächlich in der Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Europäischen Union und in dem Beitrag der ZKR zur Förderung einer stärker integrierten europäischen Binnenschifffahrt. Die Kooperation mit der Europäischen Kommission ist jetzt sachbezogener und pragmatischer (siehe 8 unten). Die ZKR hat darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zur Harmonisierung des rechtlichen und verordnungsrechtlichen Rahmens der europäischen Binnenschifffahrt geleistet (technische Vorschriften, CLNI usw., siehe 4) unten).

- **Ziel Nr. 3 :** Die Binnenschifffahrt wird im Rahmen einer Politik der Reduzierung der Schadstoffemissionen als umweltfreundlicher und sicherer Verkehrsträger gezielt gefördert. Dabei hat sie einen substanziellen Beitrag zur Definition gemeinsamer Ziele im Bereich der Begrenzung der Emissionen von Schiffsmotoren, der Herabsetzung des Schwefelgehalts im Kraftstoff und der Entwicklung der Doppelhüllenschiffe geleistet, zudem ist die Zusammenarbeit mit der IKSR intensiviert worden (s. 5) unten).

b) die Basler Erklärung

Auf ihrem Treffen am 16. Mai 2006 in Basel haben die für die Rheinschifffahrt verantwortlichen Minister der ZKR-Mitgliedstaaten eine Grundsatzerklärung verabschiedet (siehe Beschluss 2006-I-2 Anlage), deren Eckpunkte nachstehend aufgeführt sind:

- Bekenntnis der Mitgliedstaaten zur Mannheimer Akte und zur Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, deren Kompetenzen eine erneute Bestätigung erfahren;
- Bedeutung, die sie der Rheinschifffahrt beimessen, und Zusicherung ihrer Unterstützung bei der weiteren Fortentwicklung der europäischen Schifffahrtsstraßen;
- Wunsch der ZKR-Mitgliedstaaten, die Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Europäischen Union auf der Grundlage der Kooperationsvereinbarung vom 3. März 2003 zu intensivieren und einen substanziellen Beitrag zur Umsetzung der Initiative Naiades zu leisten;

- Bestreben der ZKR-Mitgliedstaaten, auch die Zusammenarbeit mit den anderen Flusskommissionen, insbesondere der Donaukommission, zu intensivieren;
- Bedeutung des Ziels einer umweltfreundlichen Binnenschifffahrt; dazu sollen wesentliche Fortschritte bei der Reduzierung der Abgas- und Feinstaubemissionen, des Schwefelgehalts von Gasöl sowie des Kraftstoffverbrauchs erreicht werden, insbesondere auch dank der Mithilfe und der Initiativen des Gewerbes, der intensiveren Kooperation mit der IKSR und der Umsetzung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie;
- Betonung des wichtigen Beitrags, den das Schifffahrts- und Hafengewerbe leistet, sowie Qualität des Dialogs der staatlichen Behörden der Mitgliedstaaten mit diesem Sektor und Notwendigkeit zur Verbesserung der Attraktivität dieses Sektors insbesondere durch geeignete Ausbildungsmaßnahmen;
- Notwendigkeit von klaren und harmonisierten Rahmenbedingungen für die Rheinschifffahrt, wobei die ZKR aufgefordert wird, die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit der bestehenden Regelungen zu überprüfen.

Diese verschiedenen Aspekte sind von der Zentralkommission im Zeitraum 2006-2007 konsequent umgesetzt worden, wie die nachstehenden Ausführungen zeigen.

Die Basler Erklärung hat die Funktion der ZKR als Schrittmacher der Binnenschifffahrt erneut bekräftigt und gleichzeitig die Notwendigkeit einer verstärkt strategischen Ausrichtung ihrer Tätigkeit unterstrichen.

3) Klärung der institutionellen Lage der ZKR

Im Zeitraum 2006-2007 konnte die Arbeit zur Klärung der Organisation der europäischen Binnenschifffahrt fortgeführt werden.

Im voraufgehenden Zeitraum wurde bei einer breit angelegten Debatte, die weitgehend von der ZKR selber initiiert worden war, die Frage gestellt, ob die institutionelle Organisation der Binnenschifffahrt, das heißt die Rolle, die Zuständigkeiten und die Ressourcen, die den an der Fortentwicklung der Binnenschifffahrt in Europa aktiv mitwirkenden Strukturen zugeteilt sind, nicht grundlegend neu geordnet werden sollten, um sie effizienter zu gestalten.

Bei dieser Frage ging es vor allem um die Zukunft der ZKR. Deren Beitrag als für die Rheinschifffahrt verantwortliche Institution war beträchtlich, in der Zeit, als der Rhein die einzige europäische Schifffahrtsstraße war, auf der Verkehrsfreiheit bestand. Aber welche Rolle soll sie jetzt im Rahmen einer europäischen Binnenschifffahrt spielen, die nunmehr insgesamt Verkehrsfreiheit genießt? Müssten die heute in einer Vielzahl von Institutionen (Flusskommissionen, UNECE, Europäische Kommission usw.) aufgeteilten Zuständigkeiten nicht in einer einzigen Instanz konzentriert werden? Wäre es nicht zumindest zweckmäßig, eine neue Organisation zu gründen, eine europäische Agentur, in der die heute aufgesplitterten Kompetenzen und Ressourcen gebündelt würden? Müssten die ZKR und der Rhein nicht auf ihren Sonderstatus verzichten?

Die Mitgliedstaaten der ZKR haben sich mit diesen Fragen eingehend auseinandergesetzt, insbesondere auf der Grundlage von Erkenntnissen einer unabhängigen Expertengruppe, genannt EFIN-Gruppe, sowie von Reflexionspapieren, die von der Europäischen Kommission im Zuge der Vorbereitung des NAIADES- Programms erstellt worden waren.

Im Zeitraum 2006-2007 wurden diese Überlegungen abgeschlossen. Die beste Lösung wurde in einer engeren Zusammenarbeit der bestehenden Institutionen gesehen, ohne deren allgemeinen Aufbau substantiell zu verändern. Ein konvergierendes Handeln eigenständiger, doch eng koordinierter Institutionen ermöglicht eine Maximierung der Kapazitäten zur Ergreifung von Initiativen und eine Verstärkung des Dynamismus jeder einzelnen von ihnen. Die ZKR muss dabei darauf achten, ihre eigene verordnungsrechtliche Tätigkeit in einen europäischen, ja gesamteuropäischen Rahmen zu integrieren, doch sie muss gleichzeitig eine Rolle als Impulsgeber für die Entwicklung des administrativen Rahmens und der Binnenschifffahrtspolitik spielen. Daraus ergibt sich eine tief greifende Veränderung ihrer Handlungsweise, jedoch keine Einschränkung ihrer Verantwortungen.

Genau dies wurde insbesondere in der Basler Erklärung vom 16. Mai 2006 von den für die Binnenschifffahrt verantwortlichen Ministern der ZKR-Staaten festgestellt. Diese Position stimmt mit derjenigen der Europäischen Kommission überein, die in einem ersten Bericht über die Umsetzung des Naiades-Programms feststellt, dass die beste Lösung darin bestehe, den institutionellen Rahmen auf den bestehenden Akteuren aufzubauen, wobei diese sich verstärkt abstimmen. Dieser Kontext entspricht auch der Entwicklung der Donaukommission, deren Position durch eine Änderung der Belgrader Akte und durch einen Beitritt der Europäischen Gemeinschaft aufgewertet werden könnte.

4) Integration der Regelwerke der ZKR in den neuen europäischen Rahmen

Die ZKR- Regelwerke haben seit Jahren die nationalen Regelungen und europäischen Texte (Gemeinschaftsrichtlinien, UNECE-Empfehlungen) inspiriert, so dass es aufgrund dieser Inspiration bereits eine weitgehende Übereinstimmung der Texte gab.

Die ZKR, die davon ausgeht, dass für die Fortentwicklung der Binnenschifffahrt eine auf juristischer und verordnungsrechtlicher Ebene noch stärkere Integration erforderlich ist, war in enger Verbindung mit der Europäischen Kommission und der UNECE bestrebt, ihre Regelwerke noch stärker in den im Aufbau befindlichen europäischen Rahmen zu integrieren. Diese Bestrebungen haben sich im Zeitraum 2006-2007 in sehr wichtigen Entwicklungen niedergeschlagen, die je nach Regelungsbereich unterschiedliche Formen angenommen haben:

- Im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe gelang, dank der Arbeit der gemeinsamen Arbeitsgruppe von ZKR und Europäischer Gemeinschaft (JWG), die Erarbeitung identischer Vorschriften¹, die gleichzeitig nach der Untersuchungsordnung und Anhang 2 der Gemeinschaftsrichtlinie 2006/87/EG gelten. Dank dieser identischen Vorschriften wird es möglich sein, ein auf europäischer Ebene gültiges Schiffszeugnis zu erhalten.

¹ Ende 2007 gab es noch einige Unterschiede und Abweichungen, mit denen sich die Gruppe JWG im Jahre 2008 befassen wird.

- Was die Gefahrgutregelung angeht, so konnte bei den Beratungen in der ZKR, der Europäischen Gemeinschaft und der UNECE eine „Road Map“ für eine Vereinheitlichung dieser Regelung auf Basis der dem ADN-Übereinkommen beigefügten ADN-Verordnung definiert werden, auf die sowohl in der derzeit verabschiedeten Gemeinschaftsrichtlinie „Gefährliche Güter“, als auch in einem von der ZKR zu fassenden Beschluss verwiesen werden soll. Zwar wurde bislang keine formelle Entscheidung getroffen, doch die Weichen sind jetzt für eine allgemeine Anwendung des ADN auf dem Rhein sowie auf den übrigen europäischen Wasserstraßen ab dem Jahre 2011 gestellt.
- Im Bereich der Verkehrsregeln sind Diskussionen über die Neuordnung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung eingeleitet worden. In Abstimmung mit der Donaukommission, der Savakommission und der UNECE ist geplant, in den Polizeiregelungen nach einem für alle europäischen Schiffahrtsstraßen identischen „allgemeinen Teil“ und einem für die einzelnen Wasserstraßen „besonderen Teil“ zu trennen. Durch die derzeit realisierten Arbeiten soll erreicht werden, den Anteil der für alle Schiffahrtsstraßen gemeinsam geltenden Bestimmungen zu vergrößern und die besonderen Bestimmungen stärker herauszustellen.
- Im Bereich der Besatzungsvorschriften und der Vorschriften über die Anforderungen an die Befähigungen und die Bedingungen zur Ausstellung der Titel ist die Harmonisierung trotz im Grunde oft vergleichbarer geltender Regeln noch nicht hergestellt. Die ZKR hat deshalb in den beiden laufenden Jahren Mechanismen zur Anerkennung der von nichtrheinischen Behörden ausgestellten Schifferpatente und Radarpatente erarbeitet. Die ZKR hat übrigens ein „modulares“ System für die Anerkennung gewählt, bei dem unterschieden wird zwischen Zeugnis als Nachweis für die allgemeinen nautischen Kenntnisse, Streckenzeugnis und Tauglichkeitszeugnis. Auf diese Weise ist es leichter, die Gleichwertigkeit von nichtrheinischen Zeugnissen für eine Kategorie Befähigungen anzuerkennen.
- In der noch neuen Materie der RIS ist die ZKR darauf bedacht, dass sich ihre Initiativen im Rahmen des von informellen Expertengruppen erarbeiteten europäischen Systems bewegen, zu dem insbesondere die durch die ZKR verabschiedeten Standards gehören und das durch die Gemeinschaftsrichtlinie 2005/44/EG vom 7. September 2005 bestätigt wird. In diesem Rahmen sind von der ZKR in den Jahren 2006-2007 mehrere Beschlüsse zur Umsetzung der RIS auf dem Rhein gefasst worden, dies jedoch in einer europäischen Perspektive (VTS-Richtlinien, VTT-Standard).
- Was das Privatrecht der Binnenschifffahrt und speziell das zivile Haftungsrecht angeht, hat die ZKR Schritte eingeleitet, um den Beitritt aller europäischen Binnenschifffahrtsstaaten zum CLNI-Übereinkommen zu ermöglichen. Ein Änderungsprotokoll zu diesem Übereinkommen ist derzeit im Rahmen einer von der ZKR initiierten internationalen Rechtsexpertengruppe in Ausarbeitung.

5) Verstärkung der ökologischen Dimension der Binnenschifffahrt

Diese Dimension ist sowohl von der Basler Erklärung als auch von der schweizerischen Präsidentschaft in ihren Zielvorgaben als Aspekt von wachsender Bedeutung für die Rhein- und Binnenschifffahrt bezeichnet worden. Diese muss ihr Image als sauberer Verkehrsträger pflegen und angesichts der laufenden Entwicklungen, durch die neue Verpflichtungen für die Binnenschifffahrt entstehen, vorausplanend handeln. In dieser Perspektive sind im Zeitraum 2006-2007 mehrere Themen geprüft worden.

a) Erweiterte Basis für die Einstufung als gefährlicher Stoff für die aquatische Umwelt und die Gesundheit

Die ZKR hat im Zeitraum 2006-2007 die Verabschiedung ergänzender Kriterien für Stoffe eingeführt, die für die Beförderung mit Binnenschiffen als wasser- (aquatoxische Stoffe, Floater und Sinker) und gesundheitsgefährdend (CMR) eingestuft werden und in den meisten Fällen in Doppelhüllenschiffen transportiert werden müssen.

Diese Bestimmungen werden im Jahre 2008 formell beschlossen werden und im Jahre 2009 in Kraft treten.

b) Doppelhüllentankschiffe

Die ZKR hat aktiv an der Definition der Modalitäten für eine schrittweise allgemeine Einführung der Doppelhüllentankschiffe mitgewirkt. Diese Änderung der Regelung ist in enger Verbindung mit dem Gewerbe erfolgt, wobei die erweiterte Basis für die Einstufung der als gefährlich klassifizierten Stoffe (siehe oben) berücksichtigt worden ist und die technischen Anforderungen an Doppelhüllenschiffe neu definiert worden sind.

Diese neue Vorschrift soll auf der Frühjahrstagung 2008 formell verabschiedet werden und im Jahre 2009 in Kraft treten. Hierfür sind detaillierte Übergangsvorschriften vorgesehen. So können Tankschiffe mittlerer Größe (bis 1000 t) bis Ende 2018 auch weiterhin die in ihrem Zulassungszeugnis aufgeführten Stoffe befördern. Bunkerboote und Entölerboote sowie Doppelhüllenschiffe, die mit den neuen Vorschriften nicht übereinstimmen, können aufgrund einer Übergangsregelung bis Ende 2038 eingesetzt werden.

Die neuen Maßnahmen haben Bedenken und Kritik hervorgerufen. Ziel der ZKR wie des Gewerbes war es, ein Gleichgewicht zwischen den neuen Anforderungen der Verladerschaft und der Notwendigkeit der Verschmutzungsverhütung einerseits und der Wahrung der Interessen der Tankschifffahrt andererseits zu finden. Sie hat auch Sorge dafür getragen, in die neue Regelung flexible Elemente aufzunehmen, indem sie sich die Berücksichtigung neuer Technologien vorbehält.

c) Erarbeitung von Vorschriften über die Emissionen von Binnenschiffsmotoren

Die ZKR-Experten haben zu Beginn des Jahres 2006 einen gemeinsamen Vorschlag für die künftigen Emissionsgrenzwerte für Schiffsmotoren erarbeitet. Die ZKR-Mitgliedstaaten sprachen sich in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der in Euromot zusammengeschlossenen Motorenhersteller für eine raschere und deutlichere Reduzierung der Emissionen von Schiffsmotoren aus. Bei den geführten Diskussionen konnte keine gemeinsame Position mit den Motorenherstellern erzielt werden. Die unterschiedlichen Positionen werden Gegenstand einer Folgenabschätzung sein, die von der Europäischen Kommission im Jahre 2008 durchgeführt wird, um festzustellen, welche Änderungen an der betreffenden Gemeinschaftsrichtlinie vorzunehmen sind.

d) Verwendung von schwefelarmem Kraftstoff

Bei dem von der ZKR am 3. Mai 2007 veranstalteten Runden Tisch gelang es, in diesem Bereich die wünschenswerten Ausrichtungen zu definieren, die vom Berichtersteller im Europäischen Parlament über den Entwurf einer Änderungsrichtlinie zu den Kraftstoffen weitgehend übernommen worden sind.

Von mehreren Mitgliedstaaten der ZKR sind Studien zur Verträglichkeit von schwefelarmem Kraftstoff für die in der Binnenschifffahrt verwendeten Motoren durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Studien ist die Feststellung, dass eine generelle Verträglichkeit besteht. Allerdings darf der Anteil der Biokraftstoffe, die dem in der Binnenschifffahrt verwendeten Kraftstoff beigemischt werden, 5% nicht überschreiten, da sonst Probleme auftreten könnten.

e) Verstärkung der Zusammenarbeit mit der IKSR

Die ZKR und die IKSR haben gemeinsam mit der Donaukommission und der Donauschutzkommission am Rande der Bukarester Konferenz am 14. September 2006 eine gemeinsame Erklärung verabschiedet, die die Grundlage für eine künftige stärker integrierte Zusammenarbeit darstellt.

Die Kontakte zwischen den Sekretariaten beider Kommissionen haben sich intensiviert. Eine Kooperation ist in folgenden Bereichen bestimmt worden:

- gemeinsame Prüfung der der IKSR vorliegenden Informationen über Verschmutzungen, die möglicherweise durch die Binnenschifffahrt verursacht werden (vor allem Verunreinigung durch MTBE);
- Prüfung von Maßnahmen, die landseitig die Behandlung und Beseitigung von Abwässern aus der Fahrgastschifffahrt erleichtern könnten;
- gemeinsame Organisation von Workshops. Ein erster Workshop ist im April 2006 über das Thema „Gewässerschutz und Schifffahrt“ organisiert worden. Für das Jahr 2008 wird durch beide Kommissionen ein neuer Workshop zum Thema der „best practices“ im Bereich der Wartungs- und Ausbauarbeiten an den Wasserstraßen vorbereitet;
- die ZKR hat der IKSR alle Informationen über die Binnenschifffahrt zukommen lassen, die für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie nützlich sind.

f) Behandlung der Binnenschifffahrtsabfälle

Die ZKR hat zur Vorbereitung der Einführung des Abfallübereinkommens umfassende Arbeiten durchgeführt. In zwei gemeinsamen Erklärungen der Unterzeichnerstaaten sind die Modalitäten dieser Einführung festgelegt worden. Noch vor Ende des Jahres 2008 dürfte das elektronische Zahlungssystem zur Entrichtung des Entsorgungsentgelts für öl- und fetthaltige Abfälle einsatzbereit sein.

Die ZKR hat auch die Notwendigkeit erkannt, für die Kläranlagen für Abwässer von Personenschiffen Standards zu definieren, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Der Ausschuss ED ist beauftragt worden, einen Vorschlag für gemeinsame Grenzwerte in den beiden Strombecken von Rhein und Donau zu unterbreiten.

6) Rationalisierung der Regelungsarbeit der ZKR

Dem in der Basler Erklärung zum Ausdruck gebrachten Wunsch entsprechend hat die ZKR umfassende Überlegungen angestellt, um die verordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen einfacher und klarer zu gestalten. Bei diesen Überlegungen konnten mehrere Ansatzpunkte für mögliche Verbesserungen benannt werden:

- Vereinfachung durch Aufhebung gewisser Regeln (diese können durch Hinweise auf von anderen Instanzen erlassene Normen ersetzt werden);
- Neuordnung der ZKR-Regelwerke in vier homogene „Blöcke“;
- Klarstellungen durch verbesserten Aufbau und bessere Formulierung der Bestimmungen und durch Revision der Definitionen der verwendeten Begriffe;
- Flexibilität durch eine verstärkt hierarchisierte Ordnung der Bestimmungen, für deren Fortschreibung unterschiedliche Verfahren gelten können;
- mehr Stabilität der eigentlichen Regelwerke durch eine Reduzierung der Änderungshäufigkeit;
- stärkere Harmonisierung der Rheinschiffverkehrsregelung mit den von anderen Institutionen erlassenen Regelungen und Empfehlungen (Europäische Gemeinschaft, UNECE, Donaukommission);
- bessere Unterrichtung der Nutzer und verbesserter Zugang zu den Regelungen (Veröffentlichung).

In diesem Rahmen sind mehrere „Baustellen“ in Angriff genommen worden. Während sich einige davon bereits in einer Phase der Umsetzung befinden, ist für andere eine längerfristige Arbeit erforderlich. In dem Zeitraum 2006-2007 ist folgende Arbeit geleistet worden:

- Neuordnung der Regelwerke in vier verordnungsrechtliche Blöcke:

Diese von der Gruppe G/RR vorbereitete Maßnahme ist auf dem besten Weg umgesetzt zu werden und sollte bis Ende 2008 realisiert werden.
- Harmonisierung auf europäischer Ebene (s. 4 oben):

Für zwei verordnungsrechtliche Blöcke ist die Harmonisierung auf europäischer Ebene bereits erfolgt, das sind die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und die Beförderung gefährlicher Güter.
- Vorbereitung eines Beschlusses zur Festlegung der Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR. Mit diesem Beschluss soll die von der ZKR beschlossene Ausrichtung in den folgenden Punkten wiedergeben werden:
 - . kontrollierte Kadenz der Reglementsänderungen (im Prinzip eine Änderung alle 2 Jahre);

- . eingeschränkter Gebrauch von Anordnungen vorübergehender Art; bei diesen muss es sich auch wirklich um Vorschriften zur Erprobung von beschlossenen Maßnahmen handeln; die Staaten müssen andere Modalitäten einführen, um eine vereinfachte und beschleunigte Anwendung der Änderungen von ZKR-Regelwerken zu ermöglichen;
- . bessere Kontrolle und Reduzierung der Übergangbestimmungen;
- . Einführung eines Mechanismus zur Bewertung der Notwendigkeit der neuen Maßnahmen und zur Abschätzung ihrer Auswirkungen.

Der Vorbereitende Ausschuss hat sich im Dezember 2006 mit einem Beschlusssentwurf befasst. Hierin werden Vorgaben für die endgültige Bearbeitung dieses Textes im Jahre 2008 definiert.

- Denkbare Maßnahmen für eine Vereinfachung:
Die niederländische Delegation hat zu Beginn durch Einbringung mehrerer Studien von Fachberatern einen wichtigen Beitrag zur Bearbeitung dieser Frage geleistet.

7) Entwicklung neuer Interventionsformen

Mit dem Ziel, ihr Handeln den heutigen Erfahrungen mit der aktiven Förderung der Rhein- und Binnenschifffahrt besser anzupassen, war die ZKR bestrebt, Aktionsformen zu entwickeln, die weder normativer noch verordnungsrechtlicher Art waren.

Mehrere dieser Aktionsformen sind in dem Zeitraum 2006-2007 erarbeitet worden.

a) Ausarbeitung von Leitfäden zu „best practices“ mit den interessierten Kreisen

Solch ein Leitfaden ist seit Anfang 2006 für die Organisation der Schnittstelle Schiff-Land für das Laden und Löschen von Erdölprodukten und Chemikalien in Vorbereitung. Diese Leitfäden, genannt ISGINTT, werden nach dem Vorbild des Leitfadens ISGOTT der OCIMF (Oil Companies international Maritime Forum) realisiert.

Sie werden unter Mitwirkung von OCIMF und verschiedener Berufsverbände (CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA) erarbeitet.

Ein weiterer Bereich für die Anwendung des Konzepts „best practices“ könnte der Ausbau der Binnenwasserstraßen unter umweltschonenden Bedingungen sein. In Verbindung mit der IKSR wird diesem Thema im Jahre 2008 ein Workshop gewidmet sein.

Die Entwicklung von nicht verbindlichen Leitfäden, die aber dem aktuellen Entwicklungsstandard entsprechen, kann eine Alternative zur Erarbeitung traditionellerer und starrer Regelungen in verschiedenen anderen Bereichen sein.

b) Organisation von Runden Tischen, an denen alle von einer bestimmten Problematik betroffenen Kreise teilnehmen

Die Position der ZKR, die als kompetente, unparteiische und objektive Instanz gilt, ermöglicht es ihr, selbst in den Bereichen, in denen sie nicht über eigene rechtliche Kompetenzen verfügt, die verschiedenen Akteure aus Institutionen und Wirtschaft zu einem konstruktiven Dialog um einen Tisch herum zu versammeln, um nach konsensfähigen Lösungen zu suchen.

Dieses Vorgehen ist von der ZKR im Jahre 2007 für die Diskussion von zwei heiklen Fragen mit Erfolg eingesetzt worden, nämlich die schrittweise allgemeine Einführung der Beförderung in Doppelhüllenschiffe und die Herabsetzung des Schwefelgehalts im Kraftstoff der Binnenschifffahrt.

Die ZKR hat es verstanden, die Hauptakteure einzubinden, eine konstruktive Debatte zu organisieren und die Verbreitung der herausgearbeiteten Positionen sicherzustellen.

c) Entwicklung von Instrumenten zur Vermittlung von Kenntnissen und zur Analyse der Lage der Binnenschifffahrt

Infolge der Internationalisierung der Binnenschifffahrt haben die nationalen Instrumente zur Vermittlung von Kenntnissen über diesen Sektor einen Teil ihrer Effizienz eingebüßt. Es wird immer wichtiger, über Beobachtungsinstrumente auf internationaler Ebene verfügen zu können.

Die ZKR hat mit ihrer langjährigen Führung von Rheinschiffahrtsstatistiken sowohl über die Flotten als auch die Beförderungsmengen bereits entsprechende Anstrengungen unternommen. Seit drei Jahren hat sie sich mit der Europäischen Kommission und dem Gewerbe zusammengetan, um eine Marktbeobachtung zu entwickeln, deren Ziel nicht nur die Sammlung von statistischen Daten auf europäischer Ebene ist, sondern auch die Entwicklung eines Instruments zur Bewertung der Situation und zur Durchführung von Prospektivstudien.

Die ZKR möchte dieses Instrument durch Anreicherung der gesammelten Informationen (Unfälle, Arbeitsmarkt usw..) stärken, um so bei der Steuerung der Fördermaßnahmen für die Binnenschifffahrt über ein möglichst breites „Anzeigentafel“ verfügen zu können.

d) Einrichtung und Führung von Datenbanken

In Verbindung mit anderen Partnern und in dem Wunsch einer genaueren Kenntnis und einer besseren Verwaltung der Binnenschifffahrt ist im Rahmen der ZKR kürzlich über verschiedene Formen von Datenbanken diskutiert worden:

- nach Einführung einer einheitlichen Schiffsidentifikationsnummer erscheint die Einrichtung einer Datei der vergebenen Nummern unerlässlich;
- ebenso fand in der ZKR eine Debatte über den Aufbau einer elektronischen Datei für die Schifferdienstbücher statt, und sogar einer Datenbank für die Schiffsführerzeugnisse.

Das ZKR- Sekretariat, das über geeignete Infrastrukturen verfügt, könnte hier die Führung solcher Datenbanken übernehmen.

e) Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsfreiheit für Schiffer auf dem Rhein

In dieser Frage ergibt sich in der Praxis eine doppelte Schwierigkeit: zum einen sind die für EU-Drittstaatsangehörige geltenden aufenthalts- und arbeitsrechtlichen Voraussetzungen ungeeignet für den Wanderberuf des Schifffahrtspersonals, zum anderen ist die Einhaltung der Vorschriften, vor allem der Gemeinschaftsvorschriften, für die Arbeitsverträge des fahrenden Personals, einschließlich der in der Gemeinschaft wohnenden Personen, von den durchfahrenen Staaten nur schwer kontrollierbar. Deshalb sind in der ZKR Überlegungen angestellt worden, ob nicht eine behördliche Bescheinigung eingeführt werden sollte, um die Kontrolle der Einhaltung dieser Regeln zu erleichtern und gleichzeitig die aufenthaltsrechtlichen Voraussetzungen für EU-Drittstaatsangehörige zu vereinfachen. Das Sekretariat der ZKR hat die GD TREN über diese Reflexionen unterrichtet, damit die Überlegungen unter Berücksichtigung der relevanten Gemeinschaftsdaten durchgeführt werden können (s. Dok. PRE (07) 38).

8) Kooperation mit der Europäischen Kommission

Die ZKR und die Europäische Kommission haben sich im Zeitraum 2006-2007 bemüht, für ihre Kooperation einen effizienten Rahmen zu definieren. Die Koordinierungssitzungen mit dem Binnenschifffahrtsreferat der GD TREN wurden intensiviert.

Zwar ermöglichen diese Sitzungen einen sehr aufschlussreichen Austausch von Informationen und Standpunkten, doch eignen sie sich nicht immer für eine enge Zusammenarbeit, für die ein spezifischer Rahmen erforderlich ist. Solche spezifischen Strukturen für eine vertiefte Zusammenarbeit gibt es bereits für:

- die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (JWG);
- die Marktbeobachtung;
- Expertengruppe Abgase (von der ZKR in Zusammenarbeit mit den Motorenherstellern und dem Schifffahrtsgewerbe initiiert).

Vor allem in der JWG- Gruppe wurde in den Jahren 2006-2007 eine bemerkenswerte Arbeit im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe geleistet.

Die Zentralkommission hat der Europäischen Kommission für diese Formen der engeren Zusammenarbeit vorgeschlagen, durch den Abschluss eines Memorandum of understanding einen systematischeren Rahmen einzurichten (Protokoll 2006-I-24). Die Europäische Kommission war jedoch der Ansicht, dass ein solches Vorgehen zu formell wäre. Unter diesen Umständen wurde versucht, die Maßnahmen, die in einem solchen Memorandum aufgeführt worden wären, auf informelle Weise konkret umzusetzen.

Die Europäische Kommission hat dem Sekretariat der Zentralkommission die Möglichkeit eingeräumt, als Experte / Beobachter an den beratenden Organen der Gemeinschaft teilzunehmen:

- Binnenschifffahrtsausschuss
- Ausschuss für den sozialen Dialog
- Strategic Coordination Group of the Water Framework Directive Common Implementation Strategy,; Strategic Steering Group "Water Framework Directive and Hydromorphology".

Dagegen konnte bislang noch kein adäquater Rahmen für die Kooperation im Bereich von RIS und der Harmonisierung der Schiffsführerzeugnisse gefunden werden, da die Vorschläge der ZKR hierzu von der Europäischen Kommission bisher nicht aufgegriffen worden sind.

9) Kooperation mit den anderen Institutionen, die sich mit Binnenschifffahrtsbelangen befassen

Die Ziele der Präsidentschaft und die Basler Erklärung verweisen nachdrücklich auf die notwendige Verstärkung dieser Zusammenarbeit.

a) Donaukommission

Seit dem Treffen zwischen der Rhein- und der Donaukommission im Jahre 2001 sind bei der Kooperation nicht die erwarteten Fortschritte erzielt worden. Die Kontakte und der Informationsaustausch werden fortgeführt, doch die gemeinsame Arbeitsgruppe tritt nicht mehr zusammen.

Um der Kooperation neue Impulse zu verleihen, sind auf Ebene der Sekretariate Schritte eingeleitet und am 9. November 2007 ein Treffen organisiert worden. Von den möglichen Kooperationsthemen sind folgende zu nennen:

- Gegenseitige Anerkennung und Einrichtung eines gemeinsamen Registers der Schifferdienstbücher;
- Angleichung der Patentregelungen;
- Harmonisierung der Kontrolle der Streckenkenntnisse;
- Marktbeobachtung.

b) Kooperation mit der IKSR

siehe 5 e) oben.

c) Kooperation mit der UNECE

Die ZKR legt Wert auf eine effiziente Kooperation mit der UNECE, die jeder der beiden Institutionen die Möglichkeit lässt, Beiträge einzubringen, für die sie die besten Voraussetzungen mitbringt. Vor diesem Hintergrund hat die ZKR ihren Willen bekundet, ihre Zusammenarbeit mit der UNECE zu intensivieren:

- im Rahmen des Wechsels vom ADNR auf das ADN
- im Hinblick auf die Umwandlung des CEVNI zu einem gemeinsamen Dokument für sämtliche europäischen Schifffahrtsstraßen, wobei dieses Dokument jedoch nach wie vor lediglich Empfehlungswert hat.

Die ZKR hat die UNECE auch an den von ihr initiierten Arbeiten zur Vorbereitung eines Zusatzprotokolls zur CLNI beteiligt.

10) Verbesserung des Rheins als Schifffahrtsstraße

Eine der Hauptaufgaben der ZKR ist es, Sorge für die ständige Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem Rhein zu tragen. Zu diesem Zweck hat sie die Arbeiten und Bauwerke zu billigen, die den Rhein als Schifffahrtsstraße beeinträchtigen können.

Im Zeitraum 2006-2007 hat die Zentralkommission auch mit Befriedigung Kenntnis von den Informationen Deutschlands und der Niederlande zu neuen baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrt genommen. Auf der Strecke unterhalb Duisburg wird jetzt eine Fahrrinntiefe von 2,80m unter GIW vorgehalten. Weitere Maßnahmen sind die Geschiebezugabe und die Stabilisierung des Flussbetts, die Erneuerung von Wehren und Schleusen (auf dem niederländischen Rhein) und das erhöhte Angebot von Autosteigern (siehe Protokolle 2006-I-26 und 2006-I-27 und 2007-II-30).

Mit besonderer Aufmerksamkeit hat die ZKR zudem alle Ereignisse verfolgt, die zu einer Unterbrechung des Schiffsverkehrs führen können (Unfälle, Streikbewegungen des Schleusenpersonals, Hoch- oder Niedrigwasser, Festveranstaltungen usw...). Sie hat beschlossen, eine Studie zur Frage der Verlässlichkeit der Wasserstraße Rhein durchzuführen, die für das gesamte europäische Verkehrssystem von entscheidender Bedeutung ist.

11) Die wichtigsten neu verabschiedeten Bestimmungen in den Jahren 2006-2007

Neben den Fragen verwaltungsrechtlicher Art, der definitiven Annahme gewisser Änderungen oder der Verlängerung von Vorschriften vorübergehender Art sind folgende Änderungen zu nennen:

- Polizeiliche Vorschriften

Höchstabmessungen der Schubverbände (Protokoll 2006-I-18)
Anerkennung von nichtrheinischen Zeugnissen (Protokoll 2007-II-21)

- Binnenschifffahrtsinformationsdienste

VTS-Richtlinien 2006 (Protokoll 2006-I-20)
VTT-Standard 2006 (Protokoll 2006-I-21)
Standard Bekanntmachung an die Binnenschifffahrt - Ausgabe 1.1 2006 (Protokoll 2006-I-26)
Standard Inland ECDIS Ausgabe 2.0 2006 (Protokoll 2006-I-23)
Einführung der elektronischen Meldepflicht in der Rheinschifffahrt (Protokoll 2007-I-14 und 2007-II-20)
Typgenehmigung, Einbau und Verwendung von Inland AIS Geräten (Protokoll 2007-I-15 und 2007-II-24).

- Gefährliche Güter

ADNR- Fassung 2007 (Protokoll 2006-I-22).

- Patentverordnung

Gültigkeit der mit den EU-Richtlinien 91/672 und 96/50 konformen Schiffsführerzeugnisse auf der Strecke Basel - Iffezheim (Protokoll 2006-II-16)
Änderung der Regelung, um die Anerkennung von nichtrheinischen Zeugnissen zu ermöglichen (Protokoll 2007-I-11 und 2007-II-21).

- Technische Vorschriften für Schiffe (Untersuchungsordnung)

Einheitliche europäische Schiffsnummer (Protokoll 2006-II-26)

Revision der Anforderungen an die Ruderanlagen (Protokoll 2006-II-25)

- Berufungskammer

Annahme einer neuen Verfahrensordnung (Protokoll 2006-II-4).

--- ° ---