



Zweijahresbericht 2008-2009

Einleitung

Für die ZKR war der Zeitraum 2008-2009 von intensiver Arbeit gekennzeichnet. Zahlreiche Veranstaltungen wie z.B. die Feierlichkeiten zum 140. Jahrestag der Mannheimer Akte oder der ZKR Kongress 2009 „Rheinschiffahrt und Klimawandel“ unterstreichen die Bedeutung der vergangenen beiden Jahre für die künftige Ausrichtung der ZKR und ihres Engagements.

Es konnten auf verschiedenen Ebenen Fortschritte erzielt werden und die Anpassung der ZKR an den neuen Kontext der Binnenschiffahrt weiterverfolgt werden. Die ZKR behauptet sich so als wirksames Instrument sowohl für die Delegationen der Mitgliedstaaten als auch für die Partner. Zur Unterstützung dieser verstärkten Tätigkeiten konnte das Sekretariat neues Personal einstellen und die interne Organisation verbessern.

Die ZKR befasste sich in diesem Zeitraum auf Vorschlag ihres deutschen Vorsitzes mit den folgenden thematischen und strategischen Schwerpunkten:

- Klimaschutz und Klimawandel,
- Umweltschutz,
- Fortentwicklung der Rechtsvorschriften für die Rheinschiffahrt,
- Stärkung der internationalen Zusammenarbeit,
- Verbesserung der Kommunikation zwischen der ZKR und ihrem Umfeld.

Zu all diesen Punkten konnten erhebliche Fortschritte erzielt werden.

Die Ende 2007 verabschiedeten Arbeitsprogramme wurden zufriedenstellend ausgeführt, auch wenn einige der geplanten Arbeiten nicht abschließend behandelt wurden. Ende 2009 wurde ein neues Arbeitsprogramm für den Zeitraum 2010-2011 verabschiedet (Protokoll 2009-II-6).

I) Verordnungsrechtliche Tätigkeit

Die Vereinfachung, Modernisierung und Harmonisierung ihrer Regelwerke bleibt ein Hauptanliegen der ZKR,

1) **Neuordnung der Regelwerke**

Im Zeitraum 2008-2009 führte die ZKR die Arbeit an der Neuordnung der Regelwerke fort.

Im 1. Halbjahr 2008 wurden mit dem Grundsatzbeschluss über die verordnungsrechtliche Tätigkeit:

- Verfahrensregeln (Annahme eines Zweijahresrhythmus für die Abänderung der Regelwerke, Einführung einer Bewertung der Notwendigkeit und Abschätzung ihrer Auswirkungen usw.) sowie
- die künftige Gliederung der Regelwerke in vier Blöcke (Vorschriften für Schiffe, Vorschriften für Personal, Verkehrsregeln, Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter) verabschiedet. Der Begriff Dienstanweisung wird künftig den Begriff Richtlinie ersetzen um eine Verwechslung mit den Richtlinien der Gemeinschaft zu vermeiden.

2) Harmonisierung auf europäischer Ebene

Mit der verordnungsrechtlichen Tätigkeit der ZKR wird das Ziel der Harmonisierung auf europäischer Ebene verfolgt, so dass die Rheinvorschriften und die Vorschriften anderer Instanzen immer stärker einander entsprechen.

Diese Annäherung findet unterschiedliche Formen in Abhängigkeit von dem jeweiligen verordnungsrechtlichen Block.

- Was die technischen Vorschriften für Binnenschiffe anlangt, so war der Zeitraum 2008-2009 gekennzeichnet durch den Beschluss zur Anerkennung der Gemeinschaftszeugnisse (2008-II-12 und 2008-II-13) und durch die Ausweitung auf EU-Staaten, die nicht an den Beobachtungsmechanismen für die Anwendung dieser Vorschriften beteiligt sind (Treffen der Untersuchungskommissionen im Mai 2008). Die gemeinsame Betreuung dieser Vorschriften durch die ZKR und die EU im Rahmen eines gemeinsamen Gremiums (Gemeinsame Arbeitsgruppe JWG) ist nunmehr bewährte Praxis. In diesem Bereich ist die Harmonisierung auf europäischer Ebene bereits Wirklichkeit. Jetzt gilt es, sie unter besten Voraussetzungen umzusetzen.
- Was die Regeln für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen anlangt, so war der Zeitraum 2008-2009 ebenfalls eine entscheidende Etappe auf dem Weg zur vollständigen europäischen Harmonisierung. Mit dem Inkrafttreten des ADN-Übereinkommens am 29. Februar 2008 wird diese Regelung ab dem 28. Februar 2009 anwendbar. Mit einer EU-Richtlinie wird diese Regelung auf die gesamte EU ausgeweitet (Richtlinie 2008/68/EG).

Die ZKR hat infolgedessen 2009 einen Beschluss (2009-II-20) verabschiedet, mit dem ab 1. Januar 2011 das ADNR durch das ADN ersetzt wird, vorbehaltlich einiger Anpassungen. Deswegen verzichtet die ZKR allerdings nicht auf ihre Beteiligung in diesem Bereich; denn das Sekretariat der ZKR spielt eine wichtige Rolle für das Sekretariat und die Verwaltung des ADN-Übereinkommens. Im Übrigen wird der MD-Ausschuss weiterhin über die Koordinierung der Aktionen der ZKR-Mitgliedstaaten in diesem Bereich wachen und dafür Sorge tragen, dass Sicherheitsfragen hinsichtlich der gefährlichen Stoffe in der Gesamtproblematik der Binnenschifffahrt betrachtet werden. Dieser Ausschuss kümmert sich um die Vorbereitung etwaiger gemeinsamer Vorschläge für den Sicherheitsausschuss und den Verwaltungsausschuss des ADN. Dagegen wird die 1966 eingesetzte Arbeitsgruppe für gefährliche Güter aufgelöst. (Protokoll 2008-I-26).

- Was die Polizeivorschriften betrifft, arbeitete die ZKR in den vergangenen zwei Jahren an der Überarbeitung des CEVNI mit, um es zu einem gemeinsamen Dokument für die gesamten Binnenwasserstraßen in Europa zu machen. Diese Arbeit führte zu einer Neufassung des CEVNI, die vom Binnenverkehrsausschuss der UN-ECE in der Februarsitzung 2010 verabschiedet wurde, was jedoch bisher nur als ein erster Schritt angesehen werden kann. Die Arbeit sollte fortgesetzt werden, mit dem Ziel einer größeren Annäherung der Polizeivorschriften und schließlich der Festlegung auf eine formelle Darstellung, die für die zuständigen Behörden aller Binnenwasserstraßen anwendbar sein kann.
- Im Bereich der Personalvorschriften in der Binnenschifffahrt konnten ebenfalls große Fortschritte in Richtung Harmonisierung erzielt werden. Die einzelstaatlichen Schiffsführerzeugnisse einiger Länder wurden für den Rhein gültig erklärt (Belgien, Niederlande, Deutschland, Rumänien, Tschechische Republik, Ungarn). Dieses Prüfungsverfahren wird mit dem Ziel der gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse auf breiter Basis fortgesetzt.

Ein analoger Ansatz wurde im Bereich der Schifferdienstbücher während des Zeitraums 2008-2009 verfolgt. (Der Beschluss 2008-II-8 legte Leitlinien fest, um zu einer multilateralen Anerkennung zu gelangen). Die ZKR beteiligt sich aktiv an den ersten Schritten zur gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen auf Grundlage von Diplomen. Anlässlich des Runden Tisches „Arbeitsmarkt und Ausbildung“, der am 19. Juni 2008 in Strasbourg stattfand, wurde die Gründung eines Ausbildungsnetzwerks (EDINNA) beschlossen, mit dem die ZKR auf verschiedenen Ebenen kooperiert.

So wurde in beträchtlichem Maße bereits jetzt die Harmonisierung der auf die Binnenschifffahrt anwendbaren Regelungen umgesetzt. Bei dieser Frage gibt es sicher noch Verbesserungsmöglichkeiten, aber sie wird nicht mehr als großes Hindernis für diesen Verkehrsträger angesehen.

3) Modernisierung und Vereinfachung der Regelwerke

Die Harmonisierung im Bereich der Regelwerke muss kombiniert werden mit anderen Anliegen, insbesondere gilt dies für die ständige Modernisierung dieses Rahmens und für die Anpassung an die neuen Anforderungen dieses Verkehrsträgers.

Diesbezüglich ist der Zeitraum 2008-2009 durch ein Beschlusspaket gekennzeichnet, das dem Bemühen der ZKR Ausdruck verleiht, die ständige Anpassung der Vorschriften zu gewährleisten:

a) Technische Vorschriften für Binnenschiffe

- endgültige Verabschiedung verschiedener Anordnungen vorübergehender Art (Beschlüsse 2008-I-24, 2008-II-12 bis 15, 2009-I-19) ;
- neue Herausgabe aller Dienstanweisungen (ehemaligen Richtlinien).

Verschiedene Arbeiten wurden während dieses Zeitraums verfolgt, ohne in die Entscheidungsphase zu gelangen: Anforderungen für Steuerhäuser, freie Sicht, usw.

b) Gefährliche Güter

- Neudefinition des Begriffs umweltgefährdende Stoffe (Beschluss 2008-I-25);
- Anerkennung der ADN-Zeugnisse (Beschluss 2009-II-20).

c) Polizeimaßnahmen

- Aufhebung der gesonderten Vorschriften über Farbe und Lichtstärke von Signalleuchten und Übernahme der technischen Anforderungen in die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (2008-II-10);
- Aufhebung der gesonderten Vorschriften für Radargeräte und Wendeanzeiger und Übernahme der technischen Anforderungen in die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (2008-II-11);
- Endgültige Annahme verschiedener Anordnungen vorübergehender Art (2008-I-21).

Der RP-Ausschuss sprach sich ebenfalls für den Grundsatz aus, in die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung bisher national erlassene Vorschriften für Sportboote und Kleinfahrzeuge aufzunehmen. Allerdings wurde der entsprechende Wortlaut noch nicht ausgearbeitet.

Im Oktober 2009 organisierte die ZKR eine Tagung mit den Wasserschutzpolizeien der Mitgliedstaaten. Bei dieser Sitzung erfuhr die ZKR, welche konkreten Probleme es bei der Anwendung der Rheinregelwerke gibt.

d) RIS (River Information Services)

- Einführung des elektronischen Meldens (Aufhebung des Beschlusses 2008-I-22, Anwendung gemäß Beschluss 2009-I-17, siehe unten);
- Aktualisierung der Leitfäden (siehe unten).

4) Vereinfachungen im Bereich der Verwaltungsverpflichtungen

Die ZKR setzt ihre Überlegungen und Arbeiten zur Milderung der administrativen Lasten fort.

Zur Berücksichtigung der Krise und der Finanzprobleme einiger Unternehmen hat die ZKR auf Vorschlag der Niederlande einfache und schnelle Regeln für die Anwendung der Härteklausele gemäß Kapitel 24 der RheinSchUO festgeschrieben. Der Wortlaut der Empfehlung kann auf der Website der ZKR abgerufen werden.

Gemeinsam mit der JWG hat die zuständige Arbeitsgruppe der ZKR die Überarbeitung der Vorschriften hinsichtlich der Prüfungen gemäß RheinSchUO abgeschlossen, wodurch eine Vereinheitlichung und Verdeutlichung der Anforderungen in den Regelwerken erreicht wurde.

Andere Überlegungen zielen darauf ab, einige Anforderungen, die als zu bürokratisch erachtet werden, zu reduzieren.

Das Sekretariat der ZKR beteiligte sich aktiv an den Überlegungen im Anschluss an den NEA-Bericht über administrative Hemmnisse.

II) Umweltschutz und Klimawandel

Auf Anregung der deutschen Präsidentschaft hat die ZKR diese Frage zu einer der Kernfragen dieses Zweijahreszeitraums erklärt.

1) Binnenschifffahrt und Klimawandel

Der Kongress im Juni 2009 zum Thema „Rheinschifffahrt und Klimawandel – Herausforderung und Chance“ in Bonn war einer der Höhepunkte dieses Zeitraums. Er wurde Plattform für einen breiten Austausch zu diesem Thema zwischen Vertretern aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung. Die Diskussionsbeiträge dieses Kolloquiums können auf der ZKR-Website abgerufen werden. Mit dem Beschluss 2009-II-8 zog die ZKR die Schlussfolgerungen dieses Kongresses und erarbeitete einen Arbeitsplan.

Es besteht kein Zweifel daran, dass der Klimawandel langfristig auch das hydrologische System des Rheins beeinflussen wird. Aber es ist möglich, die ungünstigen Auswirkungen zu begrenzen. Die ZKR hat hier eine Führungsrolle bei den Überlegungen zur Entwicklung von Anpassungsstrategien eingenommen.

2) Reduzierung der Emissionen in der Binnenschifffahrt

Auch wenn die Binnenschifffahrt nur für einen sehr bescheidenen Teil der Schadstoffemissionen verantwortlich ist, beabsichtigt die ZKR dennoch, ihren Einfluss im Sinne einer Reduzierung dieser Emissionen zur Stärkung des grünen Images und der Nachhaltigkeit der Rheinschifffahrt zu nutzen. Sie beteiligte sich engagiert an der Diskussion über die künftigen Grenzwerte für Schadstoffemissionen von Schiffsmotoren, die im Rahmen der Fortschreibung der einschlägigen Europäischen Richtlinie geführt wird (97/68/EG) und hat in diesem Zusammenhang ambitionierte Vorschläge unterbreitet. Ende 2009 war die Diskussion noch nicht abgeschlossen. Es ist zu erwarten, dass die Europäische Kommission 2010 den Vorschlag für eine Änderungsrichtlinie vorlegen wird.

Die ZKR hat sich ebenfalls zu einer Absenkung des Schwefelgehalts der Binnenschiffskraftstoffe ausgesprochen. Der Runde Tisch zu diesem Thema im Jahr 2007 gab entscheidende Richtungen vor (Absenkung auf unter 10 ppm in einem Schritt), was auch in die einschlägige Gemeinschaftsrichtlinie übertragen wurde.

3) Abfallwirtschaft

Im Bereich der Abfälle aus der Binnenschifffahrt war der Zeitraum 2008-2009 ein letzter Schritt, der zum Inkrafttreten des Abfallübereinkommens (künftig CDNI genannt) am 1. November 2009 führte. Dieser letzte Schritt wurde von besonders intensiven und komplexen, vorbereitenden Arbeiten begleitet. Für die Umsetzung dieser Arbeiten wurden spezielle Strukturen geschaffen (EXCOM-Ausschuss, CINNA-Ausschuss, usw.). Um nur einige der im Verlauf dieser zwei Jahre aufgeworfenen Fragen auf dem Weg zum Inkrafttreten des Übereinkommens zu benennen:

- Überprüfung und Aktualisierung der Vorschriften betreffend die Bordkläranlagen auf Fahrgastschiffen;
- Entwicklung der Entladebescheinigungen;
- Frage der Einbindung der neuen Regeln in die Regelwerke für den Rhein;
- Entwicklung eines Ausschreibungsverfahrens für das elektronische Bezahlssystem, Einrichtung des Verfahrens, Abschluss des Geschäfts und Ausführung dieses Geschäfts mit einem spezialisierten Unternehmen;
- Definition eines Haushaltsrahmes für die Kosten der Einrichtung des elektronischen Bezahlsystems;
- Organisation der Organe und der Regeln des Finanzausgleichs;
- Definition der Informationsmechanismen des Gewerbes zu den neuen anwendbaren Regeln (Website, usw.);
- Diskussion über Übergangsmaßnahmen usw.

Im November 2009 fand ein Kolloquium statt, das dem entsprechenden Sektor des Gewerbes die neue Architektur des Abfallwirtschaftssystems in der Rhein- und Binnenschifffahrt vorstellte. Mit dem Inkrafttreten des CDNI-Übereinkommens wurden die unter dieses Übereinkommen fallenden Institutionen eingesetzt, einerseits die Konferenz der Vertragsparteien (KVP), ein Entscheidungsgremium mit der Befugnis der Auslegung und der Diskussion der Änderungen des Übereinkommens sowie seiner Anlagen, und andererseits die internationale Ausgleichs- und Koordinierungsstelle (IAKS), die mit der Prüfung des Finanzierungssystems hinsichtlich der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle betraut ist.

Wenn auch das Sekretariat der Zentralkommission die Aufgabe der Verwaltung dieser Organe übernommen hat, so funktionieren sie doch eigenständig in Bezug zu denen der Zentralkommission.

4) Verschiedene Präventionsmaßnahmen

Auf anderer Ebene setzte sich die ZKR mit der Verschmutzung des Rheins durch MTBE-Produkte auseinander. Sie verfolgte diese Frage gemeinsam mit anderen Organisationen wie z. B. der IKSR und dem Gewerbe. Auf der Herbstsitzung 2009 forderte sie die betroffenen Branchen zu einer Selbstverpflichtung zur Anwendung des „Leitfadens zum MTBE/ETBE-Transport über Binnenwasserstraßen“ des Verbandes der Europäischen Kraftstoff-Ether-Industrie (EFOA) (Beschluss 2009-II-14) auf.

Was die Prävention der Umweltverschmutzung infolge eines Unfalls anlangt, sind ebenfalls die Änderungen des ADNR angesichts der auf der Frühjahrssitzung 2008 eingeführten Kriterien für die Gefährlichkeit der Stoffe für Gewässer und für die Gesundheit festzustellen. Diese neuen Kriterien führen dazu, dass viele neue Stoffe in Zukunft Doppelhüllenschiffen zugewiesen werden.

Schließlich wurden verschiedene Initiativen der ZKR geplant, was den Umweltschutz auf der Ebene der Schifffahrtsstraßen (siehe unten, Teil zum Thema Infrastruktur) anlangt. Die ZKR nimmt ferner an Arbeiten der Europäischen Kommission teil, die ökologische Aspekte der Wasserstraßen betreffen. Ziel der ZKR dabei ist, Umweltschutz und Binnenschifffahrt miteinander in Einklang zu bringen. (Unter anderem engagiert sich die ZKR in der im Rahmen der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie eingesetzten Strategischen Koordinationsgruppe SCG und der hinsichtlich der FFH-Richtlinien eingesetzten Arbeitsgruppe „Rivers“).

Man kann sagen, dass das Bestreben der Stärkung der Umweltschutzdimension in der Rheinschifffahrt in vielen Arbeiten der ZKR zum Ausdruck kam, die so die hohe Priorität dieses Anliegens unterstrich.

III) Wirtschaftliche Fragen

Die Zweijahresperiode 2008-2009 war gekennzeichnet durch das Aufkommen der Wirtschaftskrise 2009, aber auch durch ein außerordentlich gutes Jahr 2008.

Auf Grundlage der Beobachtung der Flottenentwicklung warnte die ZKR bereits seit einiger Zeit vor einer zu großen Anzahl von Kiellegungen und neuen Schiffen auf den Märkten und den Risiken eines strukturellen Ungleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage über einen längeren Zeitraum hinweg.

Eine Analyse dieser Frage ist heikel, und verschiedene Aspekte müssen unterschieden werden. Für den Bereich der Tankflotte organisierte die ZKR am 4. November 2009 mit dem Wirtschaftsausschuss einen Runden Tisch, um die komplexe Lage in diesem Marktsegment näher zu beleuchten, in dem die Unternehmen nicht nur die Auswirkungen der Wirtschaftskrise verspüren, sondern gleichzeitig sicherstellen müssen, dass im Rahmen des ADN der Übergang von einer insbesondere Einhüllenflotte zu einer Doppelhüllenflotte vonstatten geht. Die Zentralkommission wird diese Entwicklung aufmerksam verfolgen, auch was die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage auf den Markt anlangt.

Hinsichtlich der Überwachung der wirtschaftlichen Lage hat die ZKR mehrfach (im Verlauf des Frühjahrsplenums 2009 und auf ihrer Beratenden Konferenz 2009) Vertreter der Berufsverbände zu Gesprächen mit den Delegationen eingeladen.

Im Rahmen ihrer Möglichkeiten hat sie den Anträgen des Gewerbes Rechnung getragen, insbesondere hinsichtlich eines Aufschubs der Fristen für Übergangsbestimmungen betreffend bestimmte technische Vorschriften.

Im Verlauf dieses Zweijahreszeitraums hat die ZKR gemeinsam mit der Europäischen Kommission einen zweiten Dreijahresvertrag für die Entwicklung eines Instruments für die Marktbeobachtung geschlossen. Dank der so gemeinsam genutzten Ressourcen konnte dieses Instrument perfektioniert und auf weitere Beobachtungsbereiche ausgedehnt werden. Insbesondere betrafen die Arbeiten Bereiche wie die Analyse der Betriebskostenentwicklung, den Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt, Schiffe mit kleinen Abmessungen, Logistiktrends. Die Veröffentlichungen im Rahmen des Programms der „Marktbeobachtung“ sind nunmehr weithin bekannt und verbreitet und werden auch geschätzt. Auf einer Sitzung der G/OM-Arbeitsgruppe vom Februar 2009 ging es insbesondere um die Methodik des Ansatzes (Dokumente können auf der Website abgerufen werden).

Die analytische und perspektivische Arbeit in diesem Rahmen diene insbesondere der Darstellung der Lage im Herbst 2009 sowie der Vorausschau für 2010, um der Europäischen Kommission und dem Gewerbe Elemente zur Einschätzung der wirtschaftlichen Lage angesichts der verordnungsrechtlichen Instrumente und Mechanismen, die ggf. einzusetzen sind, an die Hand zu geben.

Der alle drei Jahre von der ZKR organisierte Wirtschaftskongress fand im Juni 2009 in Bonn statt und befasste sich ebenfalls mit einer wichtigen wirtschaftlichen Dimension; denn neben der Frage nach der Art und Bedeutung des Klimawandels auf die Hydrologie des Rheins, wurde auf dem Kongress die Frage nach den damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Strategien zur Anpassung an diesen Wandel aufgeworfen.

IV) Fragen betreffend die Infrastruktur der rheinischen Schifffahrtsstraßen

Im Verlauf von 2008 und 2009 (Protokolle 2008-I-27 und 2009-I-23) konnte die ZKR die Maßnahmen zur Kenntnis nehmen, die auf eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse in der jüngsten Vergangenheit (siehe Tabelle in der Anlage dieser Beschlüsse) abzielten.

In diesem Bereich sind mehrere Aktionen zu erwähnen:

- Aktualisierung der Tabelle hinsichtlich der Brückendurchfahrtshöhen;
- Vorbereitung eines Berichts über Liegestellen. Hierbei handelt es sich um eine wichtige Frage für die Schifffahrt, die auch vom Gewerbe aufmerksam verfolgt wird. Ein erstes Dokument wurde hierzu ausgearbeitet, und es wird zu ergänzenden Maßnahmen kommen;
- Entwicklung und Einführung eines grenzübergreifenden Alarm- und Kommunikationsverfahrens für den Fall schwerer Havarien. Die zu diesem Zweck infolge des Excelsior-Unfalls in Köln gegründete Sonderarbeitsgruppe gab ihre Ergebnisse im Herbst 2009 bekannt, die von der Plenarversammlung angenommen wurden (Beschluss 2009-II-9).
- der gemeinsam mit der IKSR organisierte Workshop „Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein - best practice“ vom Frühjahr 2008;
- der Ausschuss TP nahm ebenfalls an den Arbeiten der neuen, von der Europäischen Kommission gegründeten Gruppe „Flüsse“ teil, die sich mit dem Ausarbeiten konkreter Modalitäten für einen Ausgleich zwischen den Vorschriften auf Grundlage der Habitat- und Vogelschutz-Richtlinien und der Förderung der Schifffahrt befasst. Die ZKR fühlt sich angesichts der Anzahl von Schutzgebieten im Rhein oder in der Nähe des Rheins von dieser Fragestellung angesprochen. Sie fordert alle Delegationen der Mitgliedsstaaten auf, auf die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Binnenschifffahrt in diesem Kontext zu achten.
- Eine Sondersitzung widmete sich der Nutzung und Verfügbarkeit der Schleusen des Oberrheins. Verschiedene Fragen wurden aufgeworfen hinsichtlich der maximalen Abmessungen der Verbände und der Auswirkungen der Instandhaltung der Bauwerke. Dank des Dialogs zwischen den zuständigen Behörden und den betreffenden Fachleuten konnten die meisten Fragen zufriedenstellend beantwortet werden.

Der TP Ausschuss führte seine Zusammenarbeit mit der IKSR fort, was die Beobachtung der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie bezüglich der Aspekte, die die Schifffahrt betreffen könnten, anbelangt.

Der Ausschuss arbeitete ebenfalls an einer Bestandsaufnahme und Analyse der Beschränkungen in der Schifffahrt aufgrund unterschiedlicher Ereignisse (Festlichkeiten, Unfälle, usw.). Ein entsprechender Bericht sollte 2010 verfügbar sein.

Schließlich wird der Ausschuss regelmäßig von den Delegationen zu allen Arbeiten am Rhein befragt, die die Schifffahrt beeinträchtigen könnten. Die ZKR verabschiedete 2009 eine aktualisierte Fassung der „Mindestanforderungen und Empfehlungen für die technische Gestaltung von Bauwerken am Rhein“ (Protokoll 2009-I-22).

V) Fragen bezüglich des Personals

Der STF-Ausschuss hatte in diesem Zweijahreszeitraum eine besonders schwere Aufgabenlast.

Einige der erledigten Arbeiten wurden bereits erwähnt:

- Ausarbeitung einer neuen Regelung für Schifffahrtspersonal;
- Prüfung der Anträge auf Anerkennung einzelstaatlicher Schiffsführerzeugnisse;
- Definition einer Strategie für die multilaterale Anerkennung von Schifferdienstbüchern.

Die ZKR und ihr Sekretariat beteiligten sich ebenfalls an den Arbeiten von EDINNA und PLATINA bezüglich der Analyse der für die Binnenschifffahrt notwendigen Befähigungen und der Modalitäten ihres Erwerbs. Es geht langfristig um eine Erweiterung der Ausbildungsmodalitäten für den Erwerb des Schiffsführerzeugnisses, aber auch um die Dienstbezeichnungen Matrose und Steuermann.

Um hier Fortschritte zu erzielen, organisierte die ZKR:

- einen Runden Tisch über digitale Fahrtenschreiber (7. Oktober 2009). Bei diesem Runden Tisch trafen sich die Delegationen, die Beobachterstaaten, die Wasserschutzpolizeien, die Sozialpartner sowie verschiedene internationale Organisationen. So konnte die künftige Entwicklung der Verwendung dieser Technologie unter Berücksichtigung der möglichen Konsequenzen für die Digitalisierung anderer Elemente (Bordbücher, Schifferdienstbücher, Schiffsführerzeugnisse, usw.) skizziert werden;
- eine Anhörung bezüglich des Simulators (8. Dezember 2009) mit nationalen Experten auf Grundlage einer Vorstellung der Methodik, die von französischen Experten erarbeitet worden war. Hierbei geht es um die Vorbereitung der Definition eines internationalen Standards für die technischen Eigenschaften des Simulators. Langfristig wird eine Anlage an die Rheinregelung einen Mindeststandard für Simulatoren ermöglichen, dieses Instrument bei der Bewertung der Befähigung des Personals zu berücksichtigen. Die Ausbildung am Simulator könnte die erforderliche Fahrzeit senken und den Weg zur praktischen Prüfung erleichtern.
- eine Diskussion zur Entwicklung eines praktischen Prüfsystems parallel zu den traditionellen Prüfungsformen. Momentan befinden sich diese Diskussionen noch in der Phase der vorläufigen Überlegungen.
- Überlegungen zum Thema der in der Binnenschifffahrt verwendeten Sprachen. Dieses Thema geht über das Problem der Funktion des Personals hinaus und wirft auch die Frage nach Kommunikation zwischen den Schiffen selbst bzw. zwischen Schiffen und Einrichtungen an Land auf. Doch die Ausbildung, die Fachkenntnisse und die dem Personal zur Verfügung gestellten Instrumente spielen eine wichtige Rolle. Die ZKR organisierte zu diesem Thema einen Runden Tisch am 17. Februar 2009, auf dem die verschiedenen, möglichen Aktionen definiert wurden. Die ZKR ist darauf bedacht, EDINNA bei der möglichen Entwicklung eines vereinfachten Kommunikationssystems für die Binnenschifffahrt („riverspeak“) zu unterstützen.

Allgemein betonte der Vorbereitende Ausschuss die strategische Bedeutung im Bereich der Entwicklung der Ausbildungsmodalitäten, der Erweiterung der Zugangsbedingungen zum Gewerbe und die Klärung der Aufgaben, Befähigungen und Dienstbezeichnungen für die ZKR.

Die ZKR hat ebenfalls aufmerksam und mit Sorge die auf europäischer Ebene geführten Diskussionen über die anwendbaren Regeln hinsichtlich der sozialen Sicherheit in der Binnenschifffahrt verfolgt. Die Zentrale Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer trat mehrmals zusammen, um über die Zukunft des internationalen Abkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer und die Konsequenzen des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit zu diskutieren. Es wurden Fragen zur Festsetzung des anwendbaren Rechts für Personal in der Binnenschifffahrt, das in mehreren Staaten arbeitet, aufgeworfen. Im Übrigen wurde das Problem des anwendbaren Systems für Arbeitnehmer aus Drittstaaten aufgeworfen, die keinen ständigen Wohnsitz in der Europäischen Union haben. Diese Fragen sind noch Gegenstand von Diskussionen der verschiedenen betroffenen Gremien.

VI) Rechtsfragen

Die ZKR war sich stets der Notwendigkeit eines angemessenen Rahmens für die Binnenschifffahrt bewusst. Verschiedene Initiativen in diesem Bereich wurden von ihr vorgetragen und unterstützt.

Während des Zeitraums 2008-2009 konzentrierten sich die Arbeiten insbesondere auf zwei Themen: Überarbeitung des CLNI-Übereinkommens und Entwurf eines Schifferausweises. Im Übrigen ist die Tätigkeit der Berufungskammer zu erwähnen.

1) Überarbeitung des CLNI-Übereinkommens

Es gab verschiedene Vorbereitungssitzungen für die Diplomatische Konferenz (am 12. Juni und am 13. November 2007, am 11. April und am 10. Oktober 2008 sowie am 4. und 5. Juni 2009) unter Beteiligung verschiedener Beobachterstaaten.

Die Überarbeitung wurde initiiert mit dem Zweck einer Ausweitung des Anwendungsgebiets des Übereinkommens, damit auch neue Staaten beitreten können.

Mehrere Staaten nutzten die Initiative, um eine Überprüfung der in der aktuellen Fassung des Übereinkommens genannten Höchstbeträge anzuregen.

Während der erste Punkt keine größeren Schwierigkeiten bereitet, so bestehen weiterhin Meinungsverschiedenheiten zu den Haftungshöchstbeträgen.

Andere Fragen hinsichtlich der juristischen Mechanismen gemäß dem Übereinkommen sind ebenfalls Gegenstand der Diskussion. Diese fanden auf dem IVR-Kongress zu dem Thema Anfang 2009 Unterstützung.

Vor diesem Hintergrund wird jetzt angestrebt, 2011 eine Diplomatische Konferenz abzuhalten.

2) Einführung einer Bescheinigung für das Schifffahrtspersonal

Nach Abschaffung des Dreisprachenstempels wurde deutlich, dass es für Staatsangehörige aus EU-Drittstaaten, die in der Binnenschifffahrt angestellt sind, zu Schwierigkeiten bei grenzüberschreitender Ausübung ihrer Tätigkeit sowie zu Problemen bei der Kontrolle der Rechtmäßigkeit ihrer Anstellung mit Blick auf das Arbeitsrecht kommen kann, was ggf. die Staaten veranlassen könnte, eine restriktive Haltung hinsichtlich der Bedingungen für den Aufenthalt zu verfolgen.

Die Entwicklung einer Bescheinigung, die von dem für den Beförderungsunternehmer zuständigen Staat ausgestellt wird, könnte die Lage verbessern.

Mehrere Sitzungen des DF-Ausschusses widmeten sich diesem Thema.

Der DF-Ausschuss kümmerte sich ebenfalls um folgende Fragen:

- Sanktionen wegen Zuwiderhandlungen gegen das Rheinregime;

Das Zusatzprotokoll Nr. 6 wurde noch nicht von allen Mitgliedstaaten ratifiziert. Zur Erleichterung dieser Verabschiedung hat sich die ZKR auf eine Auslegung entsprechend der Schwere der jeweiligen Zuwiderhandlung verständigt (Protokoll 2008-I-10). Im Übrigen wirft der DF-Ausschuss die Frage nach einer tiefgreifenderen Reform des Sanktionsregimes (Artikel 34 der Mannheimer Akte) auf, die in einer Verweisung an nationales Recht bestehen könnte. Überlegungen hierzu werden fortgesetzt.

- Entwicklung einer konsolidierten Fassung der Mannheimer Akte.

3) Tätigkeiten der Berufungskammer

Die Berufungskammer verfolgte 2008 und 2009 ihre normale Tätigkeit:

2008 tagte sie zweimal: am 14. Februar und am 25. September und entschied in letzter Instanz in einer Zivilsache sowie in drei Strafsachen.

2009 trat sie dreimal zusammen: am 12. Februar, am 14. und 15. Mai sowie am 3. Dezember und entschied in letzter Instanz in fünf Zivilsachen sowie drei Strafsachen.

Das Jahresende 2009 war gekennzeichnet durch das gleichzeitige Ausscheiden von vier Richtern dieses Organs:

Jürgen FROMMELT	(Deutschland)
Paul HAEGEL	(Frankreich)
Pim HAAK	(Niederlande)
Adrian STAEHELIN	(Schweiz)

Die Kammer setzt sich neu wie folgt zusammen:

Richter:	Wolfgang BALL	(Deutschland)
	Herman CRAEYBECKX	(Belgien)
	Hélène GEBHARDT	(Frankreich)
	Bon de SAVORNIN LOHMAN	(Niederlande)
	Fritz RAPP	(Schweiz)

Stellvertretende Richter:	Alfred Adelbert GÖBEL	(Deutschland)
	Antoon VERSTREKEN	(Belgien)
	Bernard BANGRATZ	(Frankreich)
	Krijn HAAK	(Niederlande)
	Marie-Louise STAMM	(Schweiz)

Die Herbstplenartagung 2009 war für die ZKR die Gelegenheit, die Arbeit ihrer Richter zu würdigen und den exemplarischen Charakter der Berufungskammer zu betonen, dem ersten internationalen Gericht der neueren Geschichte.

Die Rechtsprechung der Berufungskammer kann per Internet dank einer Zusammenarbeit zwischen der ZKR und der Universität Mannheim abgerufen werden.

VII) River Information Service (RIS)

Die zwei vergangenen Jahre waren in diesem Bereich von zahlreichen Veränderungen gezeichnet.

Es soll insbesondere darauf hingewiesen werden, dass die Vorschriften zur Übermittlung elektronischer Meldungen gemäß Beschluss 2007-II-20 nach einigen Schwierigkeiten am 1. Januar 2010 endgültig zur Anwendung kamen (s. Protokoll 2009-I-17). Am 12. Mai 2009 fand eine Informationsveranstaltung zu diesem Thema statt, bei der sich das Gewerbe mit den neuen Kommunikationssystemen vertraut machen konnte. Die Vorschriften gelten zunächst für Containerschiffe und können später auf andere Schiffstypen ausgedehnt werden.

Ein Merkblatt für Vessel Tracking & Tracing in der Binnenschifffahrt wurde erarbeitet und im September 2009 herausgegeben. Ferner wurden die bestehenden Merkblätter für Inland ECDIS, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt überarbeitet. (2008-II-20).

Die zuständigen Arbeitsgruppen entwickelten einen Leitfaden für den Einbau von Inland AIS Geräten. Dieser wird im Jahr 2010 formell verabschiedet werden.

Am 13. November 2008 organisierte die ZKR ihren dritten RIS-Workshop. Die praktischen Anwendungen und Produkte für Inland AIS, Inland ECDIS, elektronische Meldungen, Nachrichten für die Binnenschifffahrt standen im Mittelpunkt dieser Veranstaltung.

VIII) ISGINTT

Im Zeitraum 2008-2009 wurde weiterhin intensiv an der Ausarbeitung eines Leitfadens zur Best Practice im Umgang mit Mineralöl- und chemischen Produkten an der Schnittstelle Schiff-Land gearbeitet.

Ermöglicht wurden diese Bemühungen dank einer engen Zusammenarbeit zwischen der ZKR und verschiedenen anderen Organisationen wie OCIMF, IMO, EBU, CEFIC, EUROPIA, ESPO, ESO, FETSA, und SIGTTO.

Der Zweck des ISGINTT ist, die Sicherheit des Transports gefährlicher Güter an der Schnittstelle von Binnentankschiffen mit anderen Fahrzeugen oder Anlagen an Land (Umschlagstellen) zu verbessern.

Ende 2009 waren die Arbeiten bereits weit fortgeschritten und die öffentliche Vorstellung des Dokuments wird im ersten Halbjahr 2010 erfolgen.

IX) Internationale Zusammenarbeit

Die europäische Binnenschifffahrt ist multipolar organisiert. Die ZKR geht davon aus, dass ein solches Modell die Dynamik und wechselseitige Anregung zwischen ihren Teilnehmern fördert, wenn alle Akteure sich um eine konstruktive Zusammenarbeit bemühen.

In diesem Geist pflegte die ZKR intensive Kontakte mit der Europäischen Kommission, um eine verstärkte Zusammenarbeit zu erreichen. In zwei Bereichen war man hier erfolgreich, bei der Marktbeobachtung und den technischen Vorschriften für Binnenschiffe (im Rahmen der JWG). Es wird weiterhin darüber gesprochen, wie man diesen Ansatz auf Dauer festschreiben und auf andere Bereiche ausdehnen könnte.

Die ZKR schloss außerdem eine Verwaltungsvereinbarung mit der Moselkommission ab. Die beiden Kommissionen gewährten sich gegenseitig Beobachterstatus. (Protokoll 2008-I-6). Die beiden Kommissionen arbeiten bei der Fortentwicklung von CEVNI und der Harmonisierung der Polizeivorschriften eng zusammen, woraus erhebliche Synergie-Effekten resultieren.

Der traditionelle Austausch mit der Donaukommission wurde fortgesetzt.

Im Bereich Abfallbehandlung unterstützte die Zentralkommission das Projekt WANDA unter der Federführung von via-donau, das die Vorbereitung eines Netzes von Abfallannahmestellen entlang der Donau zum Gegenstand hat.

In Zusammenarbeit mit der IKSr wurden mehrere Initiativen entwickelt, insbesondere die gemeinsame Empfehlung der beiden Kommissionen zu „Gewässerstrukturmaßnahmen am Rhein“ (Protokoll 2008-I-5).

Die ZKR achtet ebenfalls darauf, ihren Beitrag zu den Initiativen der UN-ECE zu leisten. Sie engagierte sich nachdrücklich bei der Überarbeitung von CEVNI.

Das ZKR-Sekretariat verstärkt zunehmend seine Zusammenarbeit mit PIANC und verfolgt die Arbeiten mehrerer Kommissionen dieser Organisation.

Die Zentralkommission verfolgt mit Interesse die Tätigkeit der Plattform PLATINA und beteiligt sich an mehreren ihrer Initiativen (Ausarbeitung von Berufsprofilen mit EDINNA, NEA-Bericht, Datenbank zu Innovationsprojekten und Forschungsagenda, Reflexionsgruppe über die PLATINA-Nachfolge usw.)

Auch die Zusammenarbeit mit Luxemburg wurde verstärkt, dem die ZKR Beobachterstatus verlieh. (Protokoll 2009-I-2). Mit mehreren Nichtmitgliedstaaten (Tschechische Republik, Slowakei, Ungarn, Rumänien) fand im Rahmen der Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen ein intensiver Meinungsaustausch statt. Diese Zusammenarbeit dürfte im Rahmen der Pläne zur Vorbereitung einer multilateralen Anerkennung der Schifferdienstbücher noch enger werden.

Schlussfolgerung

Anfang 2010 trat die ZKR unter belgischem Vorsitz einen weiteren Zweijahreszeitraum an, für den sie Leitlinien und neue Arbeitsprogramme (2009-II-6) festlegte, die auf der Arbeit der letzten zwei Jahre aufbauen, laufende Tätigkeiten fortsetzen und neue Schwerpunkte für die zukünftige Arbeit der ZKR setzen.

*