

ZWISCHENBERICHT

Dezember 2016

2018
vision 

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG	5
1. Sicherheit und Zuverlässigkeit	7
2. Ausbildung und Qualifikation	11
3. Kraftstoffverbrauch und Treibhausgasemissionen	15
4. Schadstoffemissionen in Luft und Wasser	17
5. Veränderungen der Umweltbedingungen	21
6. Logistische Ketten	23
7. Handhabung der sozialen Rahmenbedingungen	25
8. Informationen	27



UMWELT
GESELLSCHAFT
WIRTSCHAFT

EINLEITUNG

Mit der Annahme der Vision 2018 auf ihrem Kongress im Dezember 2013 hat die ZKR sich vorgenommen, im Verlauf von fünf Jahren ehrgeizige, aber realistische Ziele zu verwirklichen, um die nachhaltige Entwicklung der Binnenschifffahrt in ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht zu fördern.

Seit Dezember 2013 stand die Umsetzung der Ziele der Vision 2018 in einem äußerst günstigen globalen Kontext. Die Unterzeichnung der Abkommen der Pariser Konferenz im Dezember 2015 durch die Vereinten Nationen (COP21) hat allen Initiativen zugunsten eines verantwortungsvollen Ressourcenmanagements und einer nachhaltigen Entwicklung der Weltwirtschaft besonderen Nachdruck verliehen. Die wichtigsten Partner der ZKR haben sich übrigens ebenfalls im Lauf dieses Zeitraums hohe ökologische und soziale Ziele gesteckt, und damit dem gesamten Sektor ein konzertiertes Vorgehen ermöglicht, um der Binnenschifffahrt eine gute ökologische Leistung und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit zu garantieren.

Ein Meilenstein zur Verwirklichung dieser Ziele nach den zweieinhalb Jahren scheint bei diesem Vorgehen von wesentlicher Bedeutung. Mit diesem Zwischenbericht können nun die im Rahmen der Vision 2018 umgesetzten Maßnahmen bestimmt werden: gleichzeitig lässt sich feststellen, in welchen Bereichen die Umsetzung komplexer ist, und wo möglicherweise Anpassungen notwendig sind, um die Ergebnisse bis 2018 zu optimieren. **Dieser Bericht verstärkt also das Bestreben der Akteure der Vision 2018, daraus eine ehrgeizige, aber durchaus erreichbare Realität zu schaffen.**

Der vorliegende Bericht fasst die seit Dezember 2013 abgeschlossenen oder laufenden Maßnahmen der ZKR sowie der eigenständigen internationalen Übereinkommen des CDNI und der CASS in den acht wichtigsten in der Vision 2018 aufgeführten Bereichen zusammen. Hier ist darauf hinzuweisen, dass es weitere Maßnahmen gibt, die derzeit vorbereitet werden oder aktuell ausgesetzt sind.

“

Im Jahr 2018 sollten sich die Position der Binnenschifffahrt als sicherer Verkehrsträger gefestigt und die Zuverlässigkeit ihrer Transportleistungen den Anforderungen des Marktes entsprechend erhöht haben.

”



Sicherheit und Zuverlässigkeit

EINHEITLICHE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

2015 hat die ZKR per Beschluss einen Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) ins Leben gerufen. Die Schaffung des neuen Arbeitsgremiums spiegelt den gemeinsamen Willen von Zentralkommission und Europäischer Union wider, auf europäischer Ebene die Fäden der politischen Steuerung, insbesondere im Bereich der Binnenschifffahrtsgesetzgebung, enger zusammenlaufen zu lassen. Im November 2015 hat CESNI eine erste Fassung (2015/1) des europäischen Standards der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN) angenommen. Dieser Standard legt die für die Sicherheit der Binnenschiffe erforderlichen einheitlichen technischen Vorschriften fest. ES-TRIN ist per se nicht bindend. Damit dieser Standard anwendbar wird, können die ZKR, die Europäische Union, andere internationale Organisationen sowie die Mitgliedstaaten der ZKR oder der EU in ihren jeweiligen Rechtsrahmen darauf verweisen.

EIN LEITFADEN DER BEWÄHRTEN VERFAHREN FÜR DIE STABILITÄT DER FAHRZEUGE, DIE CONTAINER BEFÖRDERN

Um die Sicherheit der Rheinschifffahrt weiter zu erhöhen und den Besonderheiten des Containertransports Rechnung zu tragen, hat die ZKR beschlossen, in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbe (EBU, ESO) und AQUAPOL auf der Grundlage eines Vorschlags des Gewerbes einen Leitfaden bewährter Verfahren in Bezug auf die Stabilität von Containerschiffen zu veröffentlichen. Wie ein im September 2013 in Bonn veranstalteter Runder Tisch gezeigt hat, verfügt das Binnenschifffahrtsgewerbe über eine Reihe von Best Practices, die das Problem ungenauer oder fehlender Containergewichtsdaten entschärfen. Dank dieser Best Practices ist die Zahl der Unfälle im Zusammenhang mit Containern relativ niedrig. Dies ist von großer Bedeutung, da solche Unfälle für die Schifffahrt gravierende Folgen haben können, bis hin zu einem vollständigen Erliegen des Verkehrs. Der Entwurf des Leitfadens bewährter Verfahren wird derzeit von den Arbeitsgruppen der ZKR einer eingehenden Prüfung unterzogen und sollte 2017 zur Verfügung stehen.

AUSRÜSTUNGSVERPFLICHTUNG MIT INLAND AIS UND EINEM ELEKTRONISCHEN KARTENANZEIGESYSTEM

Die ZKR hat eine Änderung des § 4.07 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung beschlossen, die ab dem 1. Dezember 2014 eine Ausrüstungsverpflichtung für Inland AIS und Inland ECDIS im Informationsmodus (oder ein vergleichbares Kartenanzeigegerät) für bestimmte Fahrzeuge vorsieht. Im Übrigen Inland müssen AIS-Geräte bis auf wenige Ausnahmen stets eingeschaltet sein. Inland AIS, ein System, das ursprünglich



aus der Seeschifffahrt stammt, dient zur automatischen Übertragung der Position von Schiffen sowie anderer sicherheitsrelevanter Daten. Inland ECDIS ist ein System zur Darstellung wichtiger Informationen für die Schifffahrt mittels elektronischer Binnenschifffahrtskarten. Dank Inland AIS kann Inland ECDIS (oder ein vergleichbares Kartenanzeigegerät) auch Informationen zu anderen in der Nähe befindlichen Schiffen anzeigen. Wenn alle Fahrzeuge auf einer Wasserstraße mit Inland AIS und Inland ECDIS (oder einem vergleichbaren Kartenanzeigegerät) ausgerüstet sind, werden diese Fahrzeuge allen Schiffsführern auf ihren elektronischen Binnenschifffahrtskarten zusammen mit den wichtigsten relevanten Sicherheitsinformationen graphisch angezeigt. Diese beiden RIS-Technologien führen zu einer erheblichen Erhöhung der Sicherheit und stellen für die Schiffsführer ein wertvolles Entscheidungsinstrument dar, mit dem auch die Navigation optimiert werden kann.

AUSWEITUNG DER ELEKTRONISCHEN MELDEPFLICHT AUF ALLE FAHRZEUGE, DIE CONTAINER BEFÖRDERN

Ebenfalls im Bereich der RIS hat die ZKR ferner § 12.01 der RheinSchPV betreffend die Meldepflicht geändert. Die Neufassung ist am 1. Dezember 2015 in Kraft getreten und sieht insbesondere eine Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf alle Fahrzeuge, die Container befördern, vor. Tatsächlich gilt seit dem 1. Januar 2010 eine elektronische Meldepflicht auf dem Rhein für Fahrzeuge und Verbände, die mehr als 20 Container oder mindestens einen Container mit Gefahrgut an Bord haben. Durch diese Maßnahme konnte der Verwaltungsaufwand der Schiffsführer und des Personals in den Revierzentralen reduziert werden und gleichzeitig das hohe Sicherheitsniveau in der Rheinschifffahrt erhalten werden. Angesichts der Vorteile, die das elektronische Melden bietet, und der Tatsache, dass dieses Verfahren inzwischen gut funktioniert, hat die ZKR beschlossen, diese Meldepflicht auf alle Fahrzeuge und Verbände, die Container an Bord haben, auszuweiten. Die ZKR arbeitet daran, die elektronische Meldepflicht neben Fahrzeugen, die Container befördern, auch auf Tankschiffe zu erstrecken.



“

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt einen Arbeitsmarkt aufweisen, der einen wachsenden Bedarf an gut qualifiziertem Personal und langfristigem Nachwuchs für die Binnenschifferberufe abdeckt.

”



Ausbildung und Qualifikation

KONGRESS ZUR MODERNISIERUNG DER AUSBILDUNGEN UND QUALIFIKATIONEN UND ZUR STEIGERUNG DER ATTRAKTIVITÄT

Die Zentralkommission hat bereits vor vielen Jahren Maßnahmen zur Modernisierung der Ausbildungen und Qualifikationen des Schiffspersonals und zur Steigerung der Attraktivität der Schifferberufe eingeleitet, um ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften zu gewährleisten. Im Zentrum des Interesses standen dabei die Berufsschiffer, denen sie ihren Kongress 2013 widmete unter dem Motto „Kompetenzen zusammenführen für eine nachhaltige Binnenschifffahrt“.

GEGENSEITIGE ANERKENNUNGEN FÜR SIEBEN NICHTMITGLIEDSTAATEN DER ZKR

Sie hat sich damit voll und ganz einer europäischen Perspektive verschrieben und Verfahren zur gegenseitigen Anerkennung der Berufsbefähigungen der Mitgliedstaaten der ZKR und sieben Nichtmitgliedstaaten eingeführt. So werden nun Schiffsführerzeugnisse, Fahrzeiten und Schifferdienstbücher sowie seit Kurzem auch Berufsausbildungen und Bordbücher von ihr als gültig anerkannt.

MODERNISIERUNG DER VORSCHRIFTEN BESONDERS ZU FAHRSIMULATOREN, LNG, ZUR PHYSISCHEN UND PSYCHISCHEN TAUGLICHKEIT SOWIE KOMPETENZTABELLEN

Die ZKR hat darüber hinaus wichtige vorbereitende Arbeiten im Hinblick auf die Modernisierung der Vorschriften besonders zu Fahrsimulatoren, LNG (Beschluss 2015-I-7) und Tauglichkeit sowie die Kompetenztabellen eingeleitet. Die Zusatzausbildung für die Besatzung an Bord eines Schiffes mit LNG-Antrieb basiert bereits auf einem Ansatz des Kompetenznachweises und umfasst einen Theorie- und einen Praxisteil sowie eine Prüfung.

Diese Arbeiten werden voll und ganz Eingang finden in die Bestimmungen der Europäischen Union. Dazu hat die Europäische Kommission am 18. Februar 2016 einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt veröffentlicht, zur Ablösung der Richtlinien 96/50/EG und 91/672/EWG. Dieser Vorschlag wurde dem Rat der Verkehrsminister vorgelegt, der am 7. Juni 2016 eine allgemeine Ausrichtung dazu festlegte.

Die Formulierung von Standards für die Berufsbefähigungen erfolgt künftig im CESNI-Ausschuss und vereint damit das Know-how der ZKR und der betreffenden EU-Mitgliedstaaten.



ORGANISATION EINES RUNDEN TISCHS ZUR MODERNISIERUNG DER RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR DIE BESATZUNGEN

Darüber hinaus organisierte die ZKR im November 2014 einen Runden Tisch mit den Sozialpartnern zum Thema Schiffsbesatzungen, Fahr- und Ruhezeiten sowie Einsatz neuer Technologien zur Verbesserung der Kontrollen, der einerseits den Impuls gab, kurzfristig Änderungen der Vorschriften zu erarbeiten, die auf eine gewisse Lockerung der bestehenden Regelungen abzielen, und andererseits erkennen ließ, dass es mittelfristig einer umfassenden Studie zur Entwicklung der Arbeitsbelastung in der Binnenschifffahrt bedarf, die von den Sozialpartnern durchgeführt werden könnte.

FORTSCHRITTE BEI DER PRÄZISIERUNG DER SPRACHLICHEN ANFORDERUNGEN

In Bezug auf die Präzisierung der sprachlichen Anforderungen, womit zu einer verbesserten Kommunikation und damit auch Sicherheit in der Binnenschifffahrt beigetragen werden soll – ein Thema, das den Polizeiausschuss betrifft – hat die Arbeitsgruppe Polizeiverordnung eine bestimmte Anzahl von Redewendungen entsprechend den „sprachlichen Mindestanforderungen“ zusammengetragen, die die Situationen mit dem höchsten Risiko für die Sicherheit der Binnenschifffahrt abdecken. Diese Redewendungen könnten sinnvollerweise in den regionalen Teil des Handbuchs Binnenschifffahrtfunk als Ersatz für die in Artikel 4 des Handbuchs aufgeführten Redewendungen aufgenommen werden.



“

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt dank verringertem Kraftstoffverbrauch und geringerer Mengen an Treibhausgasemissionen in noch höherem Maße zum Klimaschutz beitragen.

”



Kraftstoffverbrauch und Treibhausgasemissionen

In Zukunft beabsichtigt die ZKR ihre Anstrengungen auf die Festlegung langfristiger Ziele sowie ein konzertiertes Vorgehen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgasemissionen zu richten. Sie wird dies in ihr Arbeitsprogramm aufnehmen.

“

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt durch weiter verringerte Schadstoffemissionen aus dem Antrieb und durch eine verbesserte Behandlung von Ladungsrückständen verstärkt zur Reinhaltung von Luft und Wasser beitragen.

”



Schadstoffemissionen in Luft und Wasser

GESETZLICHER RAHMEN FÜR DIE NUTZUNG VON FLÜSSIGERD GAS (LIQUIFIED NATURAL GAS - LNG) ALS „REGULÄRER“ BRENNSTOFF

Die ZKR hat ihr Regelwerk angepasst, um die Nutzung von Flüssigerdgas (Liquified Natural Gas - LNG) als „regulären“ Brennstoff in der Rheinschifffahrt nach dem Vorbild von Dieselmotoren zu ermöglichen. In verschiedenen nationalen und europäischen Forschungs- und Entwicklungsprojekten wurde Flüssigerdgas (LNG) als bestgeeignet für die Binnenschifffahrt identifiziert, da die Kosten pro Energieeinheit niedrig sind, die Energiedichte hoch ist und seine Verbrennung umwelt- und klimafreundlicher erfolgt. Nach Auswertung von Betriebserfahrungen mit Binnenschiffen, die bereits zu Versuchszwecken LNG nutzen, hat die ZKR 2015 einen rechtlichen Rahmen für LNG in der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO), der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) geschaffen, der die Förderung technologischer Innovation bei gleichzeitiger Wahrung des hohen Sicherheitsstandards der Binnenschifffahrt erlaubt. Mit der Veröffentlichung der Edition 1.0 des Standards für eine Prüfliste für das Bunkern von LNG LKW-Schiff im Oktober 2015 wurde zusätzliche Rechtssicherheit geschaffen. Damit bestätigt die ZKR ihre aktive Rolle bei der Entwicklung eines rechtlichen Rahmens für die Nutzung von LNG als Brennstoff auf Binnenschiffen und die damit geleistete Unterstützung der Maßnahmen des Gewerbes zur Reduzierung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen.

ARBEITEN ZUR EUROPÄISCHEN VERORDNUNG ÜBER DIE SCHADSTOFFEMISSIONEN NICHT FÜR DEN STRASSENVERKEHR BESTIMMTER MOBILER MASCHINEN UND GERÄTE (NRMM)

Die ZKR hat ihre Aufmerksamkeit ferner auf die laufenden Arbeiten der Europäischen Union zur Entwicklung einer neuen Verordnung über die Schadstoffemissionen nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte (NRMM) gerichtet, die namentlich auf Binnenschiffe Anwendung finden wird. Mit diesen neuen Bedingungen für die Verringerung der gasförmigen Schadstoff- und Partikelemissionen wird das Ziel verfolgt, die ökologische Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt unter Sicherstellung wirtschaftlich realistischer technologischer Lösungen zu erhalten. Nach Verabschiedung dieser Verordnung durch die Europäische Union¹ wird die ZKR prüfen, welche Anpassungen an ihrem Regelwerk erforderlich sind.

¹ Die Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG wurde am 16. September 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht



ENTWURF INTERNATIONAL ABGESTIMMTER VORSCHRIFTEN DES CDNI FÜR DEN UMGANG MIT GASFÖRMIGEN RÜCKSTÄNDEN FLÜSSIGER LADUNG

Im Übrigen hat die KVP den ersten vollständigen Entwurf international abgestimmter Vorschriften für den Umgang mit gasförmigen Rückständen flüssiger Ladung fertiggestellt. Zu diesem Entwurf führt die KVP vom 15. Juli bis 15. September 2016 eine öffentliche Konsultation durch. Der Entwurf ist auf der Internet-Seite www.cdni-iwt.org abrufbar. Nach Abschluss der Konsultation wird angestrebt, diese Vorschriften zeitnah in das CDNI-Übereinkommen aufzunehmen.

Der derzeitige Entwurf, der in den vergangenen dreieinhalb Jahren sowohl die Wirtschaftsvertreter als auch die Delegationen intensiv beschäftigt hat, sieht eine Eingliederung in Teil B vor („Abfall aus dem Ladungsbereich“) und trägt dessen Grundsätzen insbesondere hinsichtlich der Verteilung der Verantwortlichkeiten und dem Verursacherprinzip unter Beachtung der Besonderheiten der Tankschiffahrt Rechnung.

Der Entwurf zielt darauf ab, unter Berücksichtigung der internationalen Rahmenbedingungen des ADN und der Vorgaben der Europäischen Union (VOC-Richtlinie) schrittweise das Entgasen von unerwünschten, insbesondere karzinogenen, mutagenen, reproduktionstoxischen und Geruchs-emissionen verursachenden Stoffen auf internationaler Ebene durch geeignete Verfahren für die Schifffahrt zu vermeiden oder gezielte Entsorgungen zu ermöglichen. Hierzu werden die Stoffe in einem Anhang VI „Entgasungsstandards“ in drei Gruppen gebündelt. Der Zeitraum der schrittweisen Einführung hängt noch von weiteren Abstimmungen ab.



“

Im Jahr 2018 sollten sich die infrastrukturellen und operativen Voraussetzungen verbessert haben, damit Binnenschifffahrt und Wasserstraße ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit auch bei zukünftig erforderlichen Anpassungen an sich verändernde Umweltbedingungen erhalten können.

”



Veränderungen der Umweltbedingungen

Im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsziele, für die der Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt das federführende Gremium ist (Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, internationale Koordination der integrierten Planung und Bewirtschaftung der Wasserstraße), ist darauf hinzuweisen, dass die Mitgliedsstaaten der ZKR große Anstrengungen unternehmen, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur der Wasserstraße Rhein zu erhalten und zu verbessern. Dies geschieht kontinuierlich durch eine Vielzahl von Maßnahmen, von denen die bedeutsamen im Rahmen der ZKR international koordiniert werden. Die ZKR hat sich in ihrer Vision 2018 zum Ziel gesetzt, künftig bei der internationalen Koordinierung verstärkt auch wasserwirtschaftliche Maßnahmen zu berücksichtigen und mögliche Grenzen dafür im Hinblick auf die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Binnenschifffahrt an die Wasserstraße zu formulieren.

Die internationale Koordinierung wird auch Initiativen auf Ebene der EU zu der Entwicklung des TEN-V Korridors RheinAlpen und der Bestimmung eines „Good Navigation Status“ berücksichtigen. Diese Initiativen waren zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Vision 2018 noch nicht entwickelt.

“

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt unter Ausnutzung der binnenschifffahrtsrelevanten Korridore einen stärkeren Platz in den Logistikketten sowohl des Seehafenhinterlandverkehrs als auch des kontinentalen Verkehrs einnehmen.

”



Logistische Ketten

ANALYSEPAPIER UND AKTIONSPLAN ZUR BESSEREN EINBINDUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DIE LOGISTIKKETTEN DER SEEHAFENHINTERLANDVERKEHRE

Der Wirtschaftsausschuss der ZKR präsentierte im Jahr 2014 ein Analysepapier und einen Aktionsplan zur besseren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten der Seehafenhinterland- und kontinentalen Verkehre. Von zentraler Bedeutung ist in diesem Kontext die enge Einbindung und Partizipation der Binnenschifffahrt bei der Implementierung der multimodalen Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Als Stakeholder des Korridorforums Rhein-Alpen setzt sich die ZKR für Maßnahmen ein, die zu einer Verbesserung der physischen, elektronischen und organisatorischen Verknüpfungen der Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern führen. Im März 2016 organisierte die ZKR einen Runden Tisch zur Zukunft der Binnenschifffahrt im Rhein-Alpen-Korridor. Die erfolgreiche Stärkung und Förderung der Binnenhäfen als trimodale Umschlagspunkte wurde als ein entscheidender Faktor herausgestellt, um die Koordination und Kooperation zwischen verschiedenen Gliedern der Logistikkette weiter zu verbessern und somit multimodale Logistiklösungen mit Binnenschifftransport noch attraktiver zu machen.

Die ZKR beabsichtigt auf Basis ihres Aktionsplans und in Abstimmung mit ihren Partnern künftig weitere Initiativen anzustoßen, damit Transportleistungen mit dem Binnenschiff bis 2018 möglichst nahtlos in multimodale Logistikketten integriert werden. Dabei wird den Anforderungen und Bedürfnissen der Logistik hinsichtlich der Verfügbarkeit der Wasserstraßeninfrastruktur und der Nutzung von Binnenschifffahrtsweginformationssystemen (RIS) für Logistikzwecke besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Als internationale Plattform wird die ZKR außerdem den Transfer erfolgreicher Ansätze öffentlicher und privater Akteure unterstützen und sich dafür einsetzen, dass in den multimodalen europäischen Transportkorridoren das Potenzial der Wasserstraßen voll ausgeschöpft wird.

“

Im Jahr 2018 sollte sich die Handhabung der anzuwendenden sozialen Rahmenbedingungen verbessert haben, die der Attraktivität der Binnenschifferberufe spürbar zugutekommen können.

”



Handhabung der sozialen Rahmenbedingungen

EMPFEHLUNG BETREFFEND DIE AUSSTELLUNG DER RHEINSCHIFFFAHRTS-ZUGEHÖRIGKEITSURKUNDE UND DER AUSRÜSTERBESCHEINIGUNG

Ferner hat der Ausschuss für Binnenschiffrechts der ZKR in Zusammenarbeit mit der Zentralen Verwaltungsstelle für die Soziale Sicherheit der Rheinschiffer (CASS) eine „Empfehlung betreffend die Ausstellung der Rheinschiffahrts-Zugehörigkeitsurkunde und der Ausrüsterbescheinigung“ erarbeitet, die Vorschläge für elektronische Unterlagen zur Beantragung dieser Dokumente sowie aktualisierte Formulare enthält. Die Empfehlung richtet sich an die für die Ausstellung dieser Dokumente zuständigen Behörden und erläutert, welche Kontrollen erfolgen können, um betrügerische Vorgehensweisen so weit wie möglich zu verhindern, insbesondere, wenn sich der Eigentümer und der Ausrüster in unterschiedlichen Vertragsstaaten befinden. Das Antragsformular für die Ausrüsterbescheinigung zielt somit darauf ab zu erfragen und festzustellen, ob der Ausrüster des Fahrzeugs auch wirklich der Betreiber des Schiffes auf eigene Rechnung und eigenes Risiko ist bzw. über die Entscheidungsbefugnis über das wirtschaftliche und kommerzielle Management des Schiffes verfügt. Die Empfehlung, die Antragsunterlagen und die aktualisierten Formulare können direkt von der Website der ZKR heruntergeladen werden.

Diese Empfehlung ist für die CASS von besonderem Interesse. Seit der Anwendung der neuen Verordnung (EG) Nr. 883/2004 ist das Rheinübereinkommen für die Unterzeichnerstaaten, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind (B, D, F, L, NL), nicht mehr anwendbar. Die Vertragsstaaten des Rheinübereinkommens, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind, haben jedoch gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 eine „Vereinbarung über die Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer“ (Ausnahmereinbarung über die anzuwendenden Rechtsvorschriften für Rheinschiffer) geschlossen, die am 11. Februar 2011 in Kraft getreten ist und rückwirkend zum 1. Mai 2010 angewandt wird. Die Schweiz hat beschlossen, die Verordnung (EG) Nr. 883/2004 ab dem 1. April 2012 anzuwenden, und ist ebenfalls Vertragspartei der Ausnahmereinbarung geworden. Da diese Vereinbarung eine auf den Ausrüster ausgerichtete Regelung zur Bestimmung der anzuwendenden Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit vorsieht, ist es wichtig, diesbezügliche Betrugsmöglichkeiten einzuschränken.

PLÄDOYER DER CASS FÜR DIE EINFÜHRUNG EINER EINHEITLICHEN REGEL FÜR DIE ZUORDNUNG ZUR SOZIALVERSICHERUNG

Die CASS hielt es ferner für angebracht, sich für die Einführung einer einheitlichen Regel für die Zuordnung zur Sozialversicherung für das gesamte auf den europäischen Binnenwasserstraßen tätige Personal einzusetzen. Die auf den Ausrüster abstellende Zuordnungsregel weist ihrer Auffassung nach alle nötigen Merkmale auf, die für eine solche einheitliche Regel erforderlich sind. Ein entsprechendes Dokument wurde an die Verwaltungskommission für die Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit der Europäischen Kommission gerichtet. Die Sozialpartner (EBU, ESO, ETF) unterstützen diese Initiative.

“

Im Jahr 2018 sollte die Binnenschifffahrt von der erhöhten Verfügbarkeit zweckmäßiger, zuverlässiger Informationen zum Verkehrssystem Wasserstraße profitieren können.

”



Informationen

START DER WEBSITE DER BEOBACHTUNGSSTELLE FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA

Die ZKR richtete im Jahr 2014 unter www.inland-navigation.org eine Beobachtungsstelle für die Binnenschifffahrt in Europa ein. Diese Beobachtungsstelle bietet in grafisch ansprechender Form nützliche Informationen zu den Themen Innovation, Logistikketten, Infrastruktur, Besatzung, Qualifikationen, Regelwerke sowie Nachhaltigkeit. So können sich interessierte Akteure beispielsweise mittels interaktiver Karten über den Fortschritt bei der Einführung von LNG oder über Ausbildungsmöglichkeiten in der Binnenschifffahrt informieren.

ÜBERARBEITETE VERSION DER MARKTBEOBACHTUNG DER EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRT

Seit Anfang 2016 erscheint auch die traditionelle Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt in einem neuen Gewand. In Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission veröffentlicht die ZKR unter www.inland-navigation-market.org vier Berichte pro Jahr. Die neue digitale Version der Marktbeobachtung ermöglicht einen intuitiven und schnellen Zugang zu relevanten Informationen, sei es vom Computer, dem Tablet oder dem Smartphone aus. Alle Marktanalysen stehen auf Englisch, Französisch, Deutsch und Niederländisch zur Verfügung. Die ZKR leistet mit der ständigen Beobachtung und Aufbereitung von Informationen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie der strukturellen und konjunkturellen Tendenzen der Binnenschifffahrt einen wichtigen Beitrag zur strategischen Entscheidungsfindung in Politik, Wirtschaft und Verwaltung.

Bis 2018 beabsichtigt die ZKR ihr Informationsangebot entsprechend den spezifischen Bedürfnissen öffentlicher und privater Akteure sowie der breiten Öffentlichkeit zu optimieren und erwägt hierfür die Zusammenarbeit mit Partnerinstitutionen zu intensivieren.

Für eine nachhaltige
Binnenschifffahrt.