



BERATENDE KONFERENZ

**ENTWURF EINER NIEDERSCHRIFT
der Beratenden Konferenz vom 9. Oktober 2012
in Straßburg**

Vorsitz: Herr VAN DER WERF, Generalsekretär der ZKR

Anwesende:

DEUTSCHLAND	Herr KAUNE Herr WEMPE Herr GERHARDT	Kommissar Kommissar Sachverständiger
BELGIEN	Frau VANLUCHENE Herr VERSCHUEREN Herr ARDUI	Kommissarin Kommissar Stellvertretender Kommissar
FRANKREICH	Herr BEAURAIN Herr MOREAU Herr GRIES	Kommissar Sachverständiger Sachverständiger
NIEDERLANDE	Herr TEN BROEKE Herr MULLER Herr MENSINK Frau AUGUSTIJN Herr KWAKERNAAT	Kommissar Kommissar Stellvertretender Kommissar Stellvertretende Kommissarin Sachverständiger
SCHWEIZ	Herr DÜRLER Herr DE ZEEUW	Kommissar Sachverständiger
ÖSTERREICH	Herr BIRKLHUBER	
UNGARN	Herr MATICS	
TSCHECHISCHE REPUBLIK	Herr DABROWSKI	
RUMÄNIEN	Herr GRIGORE	
VEREINIGTES KÖNIGREICH	Herr TOWNER	
SLOWAKEI	Herr VANICEK	
AQUAPOL	Herr OBERLE	
EBU	Herr AUDERSET Herr RUSCHE Herr BOUR	
EDINNA	Herr MINTJES Herr GEBRAAD Herr BOLL	
ETF	Herr BRAMLEY	

ESO	Herr KESTER Frau BECKSCHÄFER
EU-KOMMISSION	Herr VANDERHAEGEN
SEKRETARIAT DER ZKR	die Herren VAN DER WERF, PAULI, KRIEDEL, SAHA, HOFMANN, KORDZINSKI die Frauen ROMEU, TOURNAYE, HURBOURQUE, ESPENHAHN

1. Genehmigung der Tagesordnung
COA (12)a 2

Der VORSITZENDE eröffnet die Sitzung und begrüßt ganz besonders die Beobachterstaaten und Verbände sowie den Vertreter der EU-Kommission, Herrn Vanderhaegen.
Die Tagesordnung wird unter Umkehrung der Reihenfolge der Punkte 3.1 und 3.2 genehmigt .
Punkt 3.2 wird in Form eines Ko-Vorsitzes durch Herrn Vanderhaegen behandelt werden.

THEMATISCHER TEIL
Situation des fahrenden Personals:
wie dem Arbeitskräftemangel in der Binnenschifffahrt begegnen?

2. Beobachtung des Arbeitsmarktes

Herr KORDZINSKI hält einen Vortrag, in dem er zu Beginn über Schwierigkeiten wie den Arbeitskräftemangel – insbesondere den Mangel an Offizieren – sowie die zu unpräzisen Analysen berichtet. Im zweiten Teil geht er auf die durch die Liberalisierung und Markterweiterung veränderte Struktur des Marktes und die damit verbundene Änderung der sozialen Komponenten ein.

Zusammenfassend erläutert er, dass die zunehmende Konzentration und Diversifikation des Marktes zunehmend kleinere, unabhängige Betriebe bedrohe und dass darüber hinaus die Internationalisierung und Globalisierung zusätzliche Hindernisse wie die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen schaffe.

Zur Untersuchung, Beobachtung und Begleitung der Veränderungen des Arbeitsmarktes sei folglich ein entsprechendes Analysetool nötig.

3. Erleichterung der Freizügigkeit des fahrenden Personals durch Anerkennung und Modernisierung der Befähigungen

3.1 Gegenseitige Anerkennung: eine erste Bilanz

a) Umsetzung der Verwaltungsvereinbarungen zur gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse und Schifferdienstbücher: eine erste Bilanz

Frau Tournaye weist darauf hin, dass seit 2008 mit sieben ZKR-Nichtmitgliedstaaten Verwaltungsvereinbarungen zur gegenseitigen Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen unterzeichnet worden seien. Ferner sei im Dezember 2010 eine multilaterale Verwaltungsvereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Schifferdienstbücher geschlossen worden, die im Juli 2011 in Kraft getreten sei. Diese Vereinbarung binde die ZKR und die oben genannten sieben Nichtmitgliedstaaten (Rumänien, Bulgarien, Tschechische Republik, Slowakei, Polen, Ungarn, Österreich). Zwei weitere Staaten (Serbien und das Vereinigte Königreich) hätten das Sekretariat kürzlich kontaktiert, um sich dem Prozess anzuschließen und so die Anerkennung der von ihnen ausgestellten Titel auf dem Rhein zu erreichen.

Die Anerkennungen erfolgten auf der Grundlage der Gleichwertigkeit der Ausstellungsbedingungen, die hauptsächlich anhand der verordnungsrechtlichen Vorschriften und der Prüfungsprogramme überprüft würden. Die Prüfung werde mithin anhand von Unterlagen durchgeführt und lasse Praktiken, die bei der Umsetzung von Staat zu Staat variieren können, außer Acht.

Es sollten baldmöglichst Instrumente eingeführt werden, die eine Konvergenz der Praktiken bei der Umsetzung gewährleisten, damit eine tatsächliche Gleichwertigkeit der Ausstellungsbedingungen sichergestellt sei.

Insbesondere seien regelmäßige gemeinsame Sitzungen der Prüfungskommissionen vorgesehen. Solche Sitzungen hätten in der ZKR bereits Tradition. Sie fänden in der Regel alle zwei oder drei Jahre statt und böten den Prüfungskommissionen die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch und zur Annäherung ihrer Praktiken. Künftig würden diese Sitzungen einem größeren Teilnehmerkreis offenstehen und die Prüfungskommissionen aller durch die Verwaltungsvereinbarungen gebundenen Staaten zusammenführen.

Es werde auch in Erwägung gezogen, eine zentrale Datenbank einzurichten, die allen zuständigen Behörden Zugang zu einer beschränkten Anzahl von Daten bezüglich der im Umlauf befindlichen gültigen Titel gewähren soll.

Schließlich sollten die Modalitäten für den Entzug von Titeln oder die Erteilung von Fahrverboten aufgrund wiederholter Vorschriftenverstöße präzisiert und harmonisiert werden.

Frau TOURNAYE fragt nach Meinungen und Anmerkungen seitens der Verbände und AQUAPOL zu den bei der Umsetzung aufgetretenen praktischen Schwierigkeiten sowie etwaigen Vorschlägen zur Verbesserung des bestehenden Mechanismus.

Herr RUSCHE hofft auf einen baldigen Austausch der Prüfungskommissionen. Die ZKR habe hinsichtlich der Anerkennung und bei der Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Behörden bereits viel geleistet, wobei so manches Instrument nicht überall gleichzeitig habe implementiert und akzeptiert werden können.

Er erwähnt außerdem die in der Praxis geführte Diskussion, ob das Schifferdienstbuch mehr als nur der Beweis gesundheitlicher Eignung ist oder ob auch der Aspekt der Fahrzeiten eine Rolle spielen sollte. Er plädiert in diesem Punkt für mehr Informationen, insbesondere auf der ZKR-Website, die eine ausreichende Beantwortung der Fragen der Berufsverbände ermöglichen sollen, und für mehr Transparenz, um den kontrollierenden Behörden und dem Gewerbe ausreichende Sicherheit bezüglich der Anerkennung der Dokumente zu bieten.

Er betont, dass eine gegenseitige Anerkennung die Harmonisierung nicht ersetze, jedoch Prioritäten gesetzt werden müssten.

Herr MINTJES gibt zu bedenken, dass die gegenseitige Prüfungsanerkennung Standards erfordere, die noch nicht existierten, und somit willkürlich gehandelt werde, was wiederum gefährlich und nicht akzeptabel sei.

b) Fortsetzung des Prozesses zur gegenseitigen Anerkennung: wo die Prioritäten setzen?

Frau TOURNAYE berichtet von der Einrichtung einer neuen Arbeitsgruppe „Sachverständigengruppe für die Modernisierung der Befähigungen“, kurz MQ/G. Diese Gruppe habe zum ersten mal am Vormittag des 9. Oktober getagt und sich drei Ziele gesetzt:

1. gewährleisten, dass die Verwaltungsvereinbarungen wirksam angewandt werden und, wenn nötig, Maßnahmen zur Verbesserung der Durchführung annehmen;
2. den Prozess der gegenseitigen Anerkennung fortführen, insbesondere die Anerkennung der Befähigung zum Matrosen, die von einer erheblichen Mehrheit für prioritär gehalten wurde;
3. Modernisierung der Anforderungen und Einführung neuer Methoden (Simulatoren etc.) .

Wegen der vorhandenen Anerkennungen sei die Zusammenarbeit der ZKR mit den Staaten unverzichtbar: die heutigen Anforderungen sollen jetzt gemeinsam verändert werden, da sonst die Harmonisierung gefährdet werden könnte.

Insgesamt seien in Europa 15 Staaten betroffen, in der die Binnenschifffahrt eine wichtige Aktivität darstelle, die Arbeitsgruppe sei somit von überschaubarer Größe.

Frau TOURNAYE stellt zusammenfassend fest, dass die Tendenz zur Harmonisierung klar erkannt worden sei und auf dem Weg dahin geklärt werden müsse, ob der Prozess der gegenseitigen Anerkennung funktionell sei. Insgesamt wäre mit einer Harmonisierung auch der EU-Kommission eher geholfen. Drei große Schwerpunkte sind zu nennen:

- Schiffsführerzeugnisse,
- Schifferdienstbücher,
- Befähigung/Qualifikation.

Bei letzterem Punkt müsse geklärt werden, wie mit nationalen Unterschieden umzugehen sei; eventuell könnte sich eine EU-weite Rahmenharmonisierung auf eine Unterscheidung zwischen Management und operationeller Ebene beschränken.

3.2 Schaffung eines europäischen Rahmens für die Befähigungen in der Binnenschifffahrt: Vortrag und Abstimmung der laufenden Arbeiten

Herr VANDERHAEGEN dankt zunächst Herrn van der Werf für die hervorragende Zusammenarbeit mit der ZKR. Da NAIADES I auslaufe, gebe es bereits Überlegungen zur Fortsetzung in Form eines Zwischendokuments/Arbeitsdokuments mit dem Titel „Auf dem Weg zu NAIADES II“, das die wichtigsten Schlüsselmaßnahmen festlege und im Mai 2012 verabschiedet worden sei. Zur Ausarbeitung dieses Zwischendokuments seien zahlreiche Beratungen durchgeführt worden, die gezeigt hätten, dass die Frage der beruflichen Qualifikation und Zertifizierung von den Stakeholdern als besonders wichtig erachtet werde. Auf dieser Basis sei eine europäische Initiative gegründet worden. Als konkrete Schritte benennt er:

- kurzfristige Vorlage eines Vorschlags für die Schaffung eines legislativen Instruments für die berufliche Befähigung und Zertifizierung;
- Weiterführung der in der Vergangenheit begonnenen Harmonisierung des Schiffsführerzeugnisses unter Berücksichtigung der Modernisierungsprozesse;
- Zusammenführung der Hauptakteure – Vertreter der Mitgliedstaaten (hier anwesend), Schifffahrts-treibende und die Flusskommissionen – zur Erarbeitung eines integrativen Ansatzes für eine einheitliche Festlegung des Rahmens der hauptrechtlichen Anforderungen für die spätere Gesetzgebung; Doppelarbeit aufgrund eines Mangels an Kontakten und Kommunikation seien zu vermeiden. Aus diesem Grund sei die strategische Diskussion mit der ZKR, die ebenfalls an der Sitzung der EU-Kommission am 24. September teilgenommen habe, ein Beginn für die Abstimmung der Arbeiten mit einer gemeinsamen Zielsetzung.

Der dazu am 24. September erarbeitete Entwurf sei zweigeteilt in allgemeine rechtliche Anforderungen und leere, noch zu füllende Anhänge. Auf der Grundlage dieser Dokumente legt er hier das Dokument STF (12) 26 = MQ/G (12) 5 = COA (12) 3 vor.

Die Europäische Kommission schlägt vor, den Prozess der Ausarbeitung des europäischen Rechtsrahmens in zwei Etappen zu unterteilen.

Erste Etappe

Die Europäische Kommission wird für den allgemeinen Rahmen und die zugehörigen Anlagen einen Vorschlag unterbreiten, wobei die Anlagen zunächst nur in ihren Grundzügen abgefasst werden sollen. Der Vorschlag sollte bis Dezember 2012 fertiggestellt sein. Die Folgenabschätzung wird parallel zur Schaffung des Rahmens durchgeführt, damit sie vor dem Frühjahr 2013 zum „Impact Assessment Study“ Abschluss gebracht werden kann.

Sollte die Folgenabschätzung positiv ausfallen, wird der Vorschlag im Frühjahr 2013 dem Europäischen Parlament und dem Rat zur Genehmigung vorgelegt werden. Die Vorlage des Vorschlags muss spätestens im Frühjahr 2013 erfolgen, damit sich das Europäische Parlament damit noch vor Ende seiner Legislaturperiode befassen kann.

Sollte der Vorschlag von beiden Institutionen in erster Lesung angenommen werden, kann er noch vor diesem Zeitpunkt, im Oktober 2014, verabschiedet werden. Sollte hingegen eine zweite Lesung erforderlich sein, muss der Vorschlag vom neu gewählten Parlament 2015 erneut geprüft werden.

Für den Fall, dass der Vorschlag im Frühjahr 2013 nicht vorgelegt werden kann, müsste seine Vorlage an das Parlament und den Rat auf 2015 verschoben werden. Bis zur Verabschiedung eines Legislativvorschlags ist, je nachdem, ob er in erster oder zweiter Lesung angenommen wird, mit ein bis zwei Jahren zu rechnen. Der Legislativvorschlag könnte also erst 2016 oder 2017 angenommen werden, sofern er dann noch als ein vorrangiges Ziel erachtet wird.

Im Rahmen dieser ersten Etappe sollten die Anhänge auf die Ziele, den Umfang der durchzuführenden Arbeiten und die zu berücksichtigenden Parameter eingehen. Sie müssen genügend Informationen liefern, um es den Gesetzgebungsorganen zu ermöglichen, ihren künftigen Sinn und Inhalt bewerten zu können; ihre genaue Ausarbeitung sollte jedoch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Der Vertreter der Europäischen Kommission lädt alle Beteiligten ein, sich freiwillig zur Abfassung der Grundzüge bestimmter Anhänge bereit zu erklären.

Mit einer Beratungsfirma (PANTEA) sei ein separater Vertrag geschlossen worden, wodurch die Vertreter von EDINNA bei der inhaltlichen Arbeit und Folgenabschätzung/Impact Assessment Study mitarbeiteten. Die aufgrund dieses Vertrages verfügbaren Mittel könnten auch Personen zur Verfügung gestellt werden, die sich freiwillig zur Ausarbeitung der Anhänge im Rahmen dieser ersten Etappe bereit erklärten.

Zweite Etappe

Die Anhänge werden im Detail ausgearbeitet. Die Europäische Kommission schlägt vor, diese Arbeiten an eine dritte Stelle zu delegieren, in der die Regierungsexperten aller teilnahmewilligen EU-Mitgliedstaaten vertreten sind. Die anderen Interessenträger der Binnenschifffahrt wie insbesondere die Flusskommissionen, die Sozialpartner und die Vertreter der Ausbildungsinstitute sollten ebenfalls an den Arbeiten teilnehmen.

Die europäische Regelung würde auf die von dieser dritten Stelle zu erarbeitenden Standards verweisen. Diese Standards hätten übrigens die Form von Durchführungsrechtsakten („implementing acts“) und könnten daher auf europäischer Ebene in einem weniger komplizierten Verfahren (z B. im Wege der Komitologie) verabschiedet werden.

Herr VERSCHUEREN äußert trotz des Verständnisses für das beschriebene Vorgehen in zwei Etappen gewisse Bedenken hinsichtlich der Umsetzbarkeit. Er bezweifelt, dass eine rechtliche Rahmenregelung ohne jegliche Klärung der Details geschaffen werden könne.

Herr MENSINK merkt an, dass die im Framework festgeschriebene Zielsetzung es ermöglichen sollte, eine strukturelle Grundlage unter anderem auch für finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen.

Frau BECKSCHÄFER (ESO) fragt, auf welcher Rechtsgrundlage die Zuständigkeit der Europäischen Kommission bezüglich der Harmonisierung der Ausbildungen in der Binnenschifffahrt gerechtfertigt werden könne.

Herr TOWNER gibt zu bedenken, dass es sich um ein sehr umfangreiches Projekt handle. Als Beispiel erwähnt er das über 90 Seiten umfassende Dokument COA (12) 14., das Anlage I der Rahmenregelung bilden sollte. Darüber hinaus weist er darauf hin, dass Ausbildungsmaßnahmen mit hohen Kosten verbunden seien, und er fragt sich, ob man sich dieses hohen Aufwands bewusst sei.

Herr VANDERHAEGEN antwortet zusammenfassend, dass er sich darüber im Klaren sei, dass diese Vorgehensweise nicht einfach, aber notwendig sei, um den engen Zeitrahmen einzuhalten, der durch das Ende der Amtsperiode des Parlaments und der Kommission vorgegeben ist. Die Klärung der Detailfragen sei außerdem mit einem weiteren Dokument verbunden, welches das Ergebnis einer Forschungsinitiative unter Beteiligung von EDINNA bezüglich der Definition verschiedener Kompetenzen wiedergebe. Aus dieser grundlegenden Arbeit sollen Schlüsselemente für Anlage I (Definition beruflicher Fähigkeiten, circa 1 bis 2 Seiten als Quintessenz der 90 Seiten) herausgearbeitet werden, um schließlich den Prozess der Festlegung gemeinsamer Standards einzuleiten.

Was die Finanzfrage anbelange, so sollten die Erwartungen nicht zu hoch sein, es werde keine massiven Geldflüsse geben. Dennoch werde eine Reihe betrieblicher Arbeiten für die Umsetzung notwendig sein, wobei versucht werden soll, mit bereits bestehenden Instrumenten und Mitteln zu arbeiten.

Herr MOREAU fragt nach der Folgenabschätzung/Impact Assessment Study im Fall einer Ersetzung der RL 96/50 aus dem Jahr 1996 (Befähigung für Schiffsführerzeugnisse) durch den am 24. September vorgestellten Rechtsrahmen und erkundigt sich, wie die Erweiterung für andere Berufe und Besatzungsmitglieder aussähe, z. B. die Anerkennung der Befähigung zum Matrosen.

Herr KAUNE drückt sein allgemeines Unverständnis aus, was den von der EU-Kommission geäußerten enormen Zeitdruck durch die ablaufende Amtszeit angeht; seiner Meinung nach sollte das Verhältnis der EU-Kommission und der ZKR überdacht werden, wenn sich erstere auf die Rahmengesetzgebung beschränke. Nicht zuletzt lasse der Zeitdruck beim Versand der Dokumente keine Zeit für die nötige Abstimmung innerhalb der Ministerien.

Eine gewisse Dynamik sei begrüßenswert, jedoch sollte vermieden werden, durch eine unreife Neuregelung mehr Rechtsunsicherheit als Klarheit zu schaffen.

Herr VANDERHAEGEN weist darauf hin, dass keinesfalls ein Rahmen ohne Substanz geschaffen werden soll, sondern zunächst die wichtigsten Anforderungen festgelegt und später technische Anforderungen als Details in einem längeren Prozess entwickelt werden sollen; ggf. könnte man auf schriftlichem Weg auf Anmerkungen und Änderungsvorschläge reagieren. Es handle sich um einen schrittweisen Prozess unter Einbindung aller Beteiligten, der zu einem raschen Ergebnis führen soll.

Herr MENSINK stimmt dem Vorschlag der Kommission zu. Er sieht in diesem Vorgehen nicht nur die Chance, den Wunsch nach Harmonisierung in Europa rasch zu verwirklichen, sondern für die ZKR gleichermaßen eine Möglichkeit, sich im Mittelpunkt zu positionieren.

Herr MOREAU schließt sich hingegen der Ansicht von Herrn Kaune an, dass trotz aller Kooperation und konstruktiven Arbeit dieser Zeitrahmen zu knapp bemessen sei.

Herr MINTJES ergänzt, dass die Harmonisierung im Bereich der Schulung und Ausbildung aufgrund des internationalen Charakters der Binnenschifffahrt unter dem Aspekt des Arbeitskräftemangels näher beleuchtet werden sollte.

Frau VANLUCHENE schließt sich den Zweifeln Deutschlands ebenfalls an. Vor dem Hintergrund der Modernisierung der Schifferdienst- und Fahrtenbücher durch neue Technologien etc. sei es ihrer Meinung nach nicht zu schaffen, innerhalb einer Frist von drei Monaten die zahlreichen unbekannt Parameter in einem rechtlichen Rahmen zu integrieren, der dann zusammen mit den technischen Anhängen ein funktionierendes System ergeben soll. Sie wirft die Frage nach einer gewissen Kontinuität innerhalb der EU-Kommission auch nach Beendigung einer Amtsperiode auf.

Auch Herr TOWNER ist gegen eine übereilte Vorgehensweise und schlägt vor, zunächst auch das Gewerbe selbst nach dessen Bedürfnissen (Schulung und Ausbildung) zu befragen.

Herr RUSCHE ergänzt, dass die Auswirkungen auf Gewerbe und Wirtschaft schlecht abschätzbar seien und plädiert statt einer schnellstmöglichen für eine bestmögliche Lösung.

Der VORSITZENDE sagt, es gehe um einen Initialprozess, d. h. es würden keine Beschlüsse gefasst, sondern lediglich über Initiativen zur Ausarbeitung eines konkreten Vorschlags diskutiert; das Aufgabenfeld beinhalte drei Aspekte: a) eine konkrete Zielsetzung, b) die Auswahl der Instrumente und Methodik und c) die Festlegung der mittelfristigen und längerfristigen Organisation (unter anderem die strukturelle Zusammenarbeit zwischen EU-Kommission und ZKR). Die angesichts der Zeitknappheit geäußerten Zweifel hält er für berechtigt, dies könne aber auch als Ansporn dienen.

Herr VANDERHAEGEN stimmt diesem Argument voll und ganz zu. Es biete den Vorteil, sich nicht in Details zu verlieren, die später noch besprochen werden könnten. Nächstes Jahr werde der Vorschlag der EU-Kommission vorliegen; Zeit für eine weitere Feinabstimmung werde eingeräumt werden. Sollte sich das Vorhaben tatsächlich als nicht machbar erweisen, werde es neu überdacht und Schlussfolgerungen daraus abgeleitet werden.

Herr BRAMLEY entgegnet, dass der Prozess der Ausarbeitung von Berufsprofilen auf europäischer Ebene bereits seit sechs Jahren im Gang sei und dass als Ergebnis der letzten Sitzung in Wien 2006 der 90-seitige Bericht entstanden sei. Daneben weist er darauf hin, dass dieses Dokument als STF-Dokument in den letzten Jahren ebenfalls übermittelt worden sei. Zusammenfassend stellt er fest, dass folglich seitens der Sozialpartner, Sachverständigen etc. bereits sehr viel Arbeit geleistet worden sei und fragt sich, worauf man warte, um eine Entscheidung zu fällen.

Herr KESTER (ESO) plädiert für eine rasche gegenseitige Anerkennung der Befähigung zum Matrose. Diese könne parallel zur Harmonisierung erfolgen, jedoch sollte die Anerkennung der Matrosen keinesfalls weiter verzögert werden.

Frau TOURNAYE merkt an, dass die heutige Anwesenheit aller beteiligten Parteien, insbesondere der EU-Kommission und EDINNA, doch bereits ein guter Anfang sei und die Diskussion voranbringe.

Herr VANDERHAEGEN bittet daraufhin bis Ende nächster Woche [19. Oktober] um Feedback zu dem in Dokument STF (12) 26 vorgestellten Konzept sowie um Input für die Berichterstatte, um die vorgeschlagenen Anhänge weiter zu ergänzen.

Er bittet das Sekretariat um Hilfe bei der Koordinierung der Beiträge bis zur nächsten Sitzung.

Herr BIRKLHUBER gibt zu bedenken, dass vor der Ausarbeitung der Anhänge die Qualifikationsstufen der Besatzung und die Frage der Schiffsführerzeugnisse nach Größenklassenunterscheidung (auf Wunsch der Donaukommission) geklärt werden müssten. So lange unklar sei, welche Qualifikationen es geben soll, dürfte sich die Formulierung der Anforderungen schwierig gestalten.

Der VORSITZENDE stimmt zu, dass es durchaus noch großen Klärungsbedarf gebe, eine Vertiefung hier jedoch nicht möglich sei und eher in einer Arbeitsgruppe stattfinden sollte.

Herr VANDERHAEGEN erklärt, dass es sich bei dem vorliegenden Dokument um einen ersten Vorentwurf handle. Nach Eingang der Bemerkungen Ende der Woche werde ein zweiter, soliderer Entwurf erarbeitet.

4. Verbesserung der sozialen und beruflichen Bedingungen des fahrenden Personals (siehe beigefügten Vortrag)

Frau TOURNAYE erklärt, dass der Arbeitskräftemangel größtenteils mit den Arbeitsbedingungen zusammenhänge. Die Sozialvorschriften unterlägen größtenteils noch dem nationalen Recht. Das europäische Recht beschränke sich im Wesentlichen auf die Festlegung der Vorschriften zur Zuordnung des anwendbaren Rechts. Diese Vorschriften seien an dem im internationalen Privatrecht üblichen Grundsatz ausgerichtet, dass der Arbeitnehmer dem Staat zuzuordnen sei, mit dem er aufgrund seiner Situation die engsten Verbindungen aufweise. Dies habe im europäischen Recht zur Einführung von Kriterien geführt, die sich auf ortsgebundene Tätigkeiten problemlos anwenden ließen, sich für fahrendes Personal wie Bordpersonal jedoch als ungeeignet erwiesen hätten.

Aufgrund dieses Problems, das besonders den Verkehrssektor und hier speziell den Binnenschiffahrtssektor betreffe, hätten die Interessenträger der Binnenschiffahrt beschlossen, die im Rheinübereinkommen von 1979 enthaltene Vorschrift zur Bestimmung des anwendbaren Rechts beizubehalten und die Anwendung der Vorschrift der neuen europäischen Verordnung 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit zu verwerfen. Zu diesem Zweck sei eine abweichende Vereinbarung gemäß Artikel 16 der Verordnung 883/2004 geschlossen worden.

Die rheinische Vorschrift weiche zwar von der Vorschrift der Verordnung 883/2004 ab, entspreche jedoch in vollem Umfang den Grundsätzen des europäischen Rechts, da sie eine bessere Einhaltung des allgemein für alle europäischen Zugehörigkeitsvorschriften geltenden Grundsatzes erlaube, wonach die Schiffer dem Sozialversicherungssystem desjenigen Staates angehören sollen, mit dem sie aufgrund ihrer Situation die engsten Verbindungen aufweisen.

Die rheinische Vorschrift behalte den Sitz des tatsächlichen Betreibers des Schiffes als Kriterium für die Zugehörigkeit zu einem nationalen Sozialversicherungssystem bei. Zur Bestimmung des Sitzes des tatsächlichen Betreibers stütze sie sich auf die Rheinschiffahrt-zugehörigkeitsurkunde und die Ausrüsterbescheinigung, die von den Mitgliedstaaten der ZKR gemäß der ZKR-Durchführungsverordnung 1984-I-3 und von den anderen Mitgliedstaaten der EU gemäß Verordnung 2919/85/EG erteilt würden.

Es sollte gleichwohl verifiziert werden, ob diese Regelung von allen Ausstellungsbehörden richtig angewandt wird, da sie bereits relativ alt sei und ihr Zweck von den Ausstellungsbehörden möglicherweise nicht mehr ganz verstanden werde. Dies gelte insbesondere für die neuen EU-Mitgliedstaaten, die mit ihr wenig vertraut seien.

Die Eruiierung der Modalitäten für die Ausstellung der Ausrüsterbescheinigung sei bei der ZKR für die ZKR-Mitgliedstaaten und bei der Europäischen Kommission für die anderen EU-Mitgliedsstaaten mittels eines Fragebogens begonnen worden und werde in der CASS und im Binnenschiffahrtsausschuss fortgesetzt werden. Ziel sei die Schaffung von Leitlinien für die Erteilung der Ausrüsterbescheinigungen, um den „tatsächlichen Ausrüster“ des Schiffes ausfindig zu machen.

Sobald ihre Wirksamkeit festgestellt und gewährleistet sei, könne diese Regelung auf die gesamte europäische Binnenschiffahrt ausgedehnt und sogar auch zur Bestimmung des anwendbaren Arbeitsrechts herangezogen werden, sofern die Sozialpartner einverstanden seien.

Herr RUSCHE begrüßt die Initiative und erklärt, dass die CASS-Staaten einen guten Ansatzpunkt gefunden hätten. Er plädiert dafür, diesen Ansatz nach Artikel 16 auf weitere Staaten in Europa anwendbar zu machen. Er spricht dem Sekretariat für den konstruktiven Austausch zwischen Gewerkschaften, Arbeitgebern und Vertretern der sozialen Sicherheit seinen Dank aus und hofft auf eine Fortsetzung in dieser Art.

ALLGEMEINER TEIL

5. Liegestellen und Werftinfrastrukturen für Tankschiffe COA (12) 1

Herr RUSCHE äußert die Befürchtung, den Schutzhafen in Köln-Mülheim zu verlieren, da dieser durch andere Nutzungen verdrängt wird. Am Rhein gebe es nur wenige Liegestellen, an denen Gefahrgutschiffe liegen können und noch weniger, die für eine Reparatur im Falle einer Havarie geeignet seien - beides sei in Köln vorhanden. Damit hat dieser betreffende Hafen eine große Bedeutung für die Rheinschifffahrt im Allgemeinen und die Tankschifffahrt im Besonderen. Die in der ZKR verfolgte Inventarisierung berücksichtige die Schutzhäfen jedoch nicht ausreichend. Die vorhandene Infrastruktur sollte zumindest erhalten bleiben, insgesamt sollte über ihren möglichen Ausbau nachgedacht werden. Er bittet daher die ZKR, sich für den Schutz dieser Infrastruktur nach besten Kräften einzusetzen und schlägt als Mittel die Abfassung eines deutlichen Briefes vor.

Herr WEMPE unterstützt den von Herrn Rusche geäußerten Standpunkt, da der Schutzhafen in Köln-Mülheim einen extrem hohen Stellenwert habe und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen sich bereits für deren Erhaltung und möglichen Ausbau für zwei-Kegel-Schiffe einsetzen. Die WSV ist mit dem Investor und der Industrie- und Handelskammer im Gespräch. Dabei wäre es sehr hilfreich, wenn von der ZKR und dem Gewerbe Unterstützung käme.

Herr PAULI merkt an, dass die anstehende Sitzung des Ständigen Technischen Ausschusses die Gelegenheit biete, zu reagieren und seitens der ZKR eine denkbare Unterstützung abzusprechen und Gewerbe und Verwaltung die Gelegenheit zu bieten ihr Vorgehen abzusprechen.

Herr MENSINK wirft die Frage auf, ob ein Mandat dafür vorliege oder ob der Ständige Technische Ausschuss durch den Vorbereitenden Ausschuss erst hierzu beauftragt werden müsse.

Der VORSITZENDE erläutert, es gehe zunächst um die Wiedergabe des Standpunktes der ZKR und darum, eine schnelle Lösung zu ermöglichen. Des Weiteren sei diese Problematik für alle Binnenhäfen relevant und daher eine demonstrative Unterstützung als Plädoyer wichtig. Ein Schreiben des Sekretariats erscheint hier ein geeignetes Mittel.

6. Informationen über derzeit in der ZKR vorbereitete Schlüsselprojekte *Mündlicher Vortrag des Sekretariats*

Laut Frau BECKSCHÄFER sollten die Übergangsvorschriften oberste Priorität haben, da die Lage bei vielen Partikulieren inzwischen dramatisch geworden sei. Zahlreiche – vor allem kleinere Betriebe – müssten aufgeben, wenn die Regelungen so umgesetzt werden müssten wie auf dem Papier vorgeschrieben. Aus diesem Grund plädiert sie für die Umsetzung des Vorschlags der niederländischen Delegation und eine zügige Auseinandersetzung innerhalb der ZKR.

Herr PAULI erklärt, dass in der Arbeitsgruppe bereits eine erste Diskussion stattgefunden habe, eine schnelle Einigung sich jedoch als schwierig erweise. Das Thema stehe auf der Tagesordnung der nächste Woche stattfindenden RV-Sitzung. Er hoffe auf die Entscheidung gewisser Eckpunkte, um dann in der Arbeitsgruppe rasch zu konkreten Vorschlägen zu kommen.

Herr RUSCHE stimmt Frau Beckschäfer zu. Der Vorschlag der niederländischen Delegation zeige ein mögliches Verfahren auf, wobei die niederländische Delegation jedoch nur auf die 2010 abgelaufenen Übergangsvorschriften eingegangen sei, nicht jedoch auf die Vorschriften für 2015. Er bittet die Delegationen daher, bereits während der nächsten Sitzung einen Zeitplan zu skizzieren, und erklärt sich zu einem konstruktiven Dialog mit der ZKR bereit, um für die technischen Übergangsvorschriften Alternativen auszuarbeiten.

Herr PAULI dankt für die Darstellung der Dringlichkeit sowie die Zusicherung der Unterstützung durch das Gewerbe und erwägt infolgedessen, den niederländischen Vorschlag als Element in den Untersuchungsausschuss einzubringen.

Sperrung der Schleusen am Oberrhein

Herr KESTER erinnert an die Reparatur der Schleusen am Oberrhein. Für 2014 stünden zahlreiche – teilweise monatelange – Schließungen an, durch die der Transport durch die Schifffahrt nicht mehr gewährleistet sei. Er fragt die ZKR daher nach geplanten Maßnahmen.

Herr RUSCHE äußert seine Bedenken, dass eine Havarie während einer längeren Sperrungen einer Schleusenammer das Risiko eines langfristigen Stillstands der Schifffahrt am Oberrhein drohe.

Herr GRIES erläutert, dass die Dienststelle der Service de la Navigation de Strasbourg 2013 aufgehoben werde und, dass EDF die meisten der älteren Oberrheinschleusen verwaltet. EDF stehe hier derzeit vor großen und schwierigen Aufgaben. Die Schleusensperrsituation hat zum Ziel, dass damit zusammenhängende Probleme aufgezeigt werden.

Der VORSITZENDE erinnert an ein Gespräch mit der französischen Delegation und EDF, das vor geraumer Zeit den Impuls für die Verbesserung der Verwaltung der Schleusen und Reparaturtätigkeiten gegeben habe. Sollte dies jedoch nicht ausreichen, dann sollten im Ständigen Technischen Ausschuss erneute Initiativen diskutiert werden. In jedem Fall sei es der ZKR ein wichtiges Anliegen, dafür Sorge zu tragen, dass die Binnenschifffahrt auch während Instandsetzungsarbeiten an den Oberrheinschleusen aufrechterhalten werden kann.

Herr SAHA ergänzt, dass in der letzten TP/G-Sitzung, an der auch das Gewerbe beteiligt war, von der Schleusensperrsituation berichtet worden sei. Ein enger Kontakt zwischen den betreffenden Behörden und der ZKR sei somit vorhanden. Sobald die Niederschrift der Schleusensperrsituation von der französischen Verwaltung vorgelegt worden sein wird, wird diese an TP und TP/G verteilt und die Delegationen und das Gewerbe werden die konkreten Angaben nochmals überprüfen können. Etwaige Probleme würden regelmäßig im Ständigen Technischen Ausschuss thematisiert.

Herr TEN BROEKE merkt an, dass die niederländische Delegation über diesen Vorgang nicht informiert sei und schlägt vor, dieses Thema aufgrund der hohen Priorität im Vorbereitenden Ausschuss zu behandeln.

Herr BEAURAIN erläutert, dass die Schleusensperrungen für mehrere Jahre im Voraus geplant und bekannt gegeben werden. Es liegt an der Wichtigkeit des Themas, dass es dort harte Diskussionen mit dem Schifffahrtsgewerbe gebe. Er sei gerne bereit, das Thema fair im PRE zu thematisieren.

Der VORSITZENDE erklärt seine Zustimmung, grundsätzlichen Aspekte im PRE Ausschuss und die technischen Aspekte im Ständigen Technischen Ausschuss unter Beteiligung des Gewerbes zu diskutieren.

7. Verschiedenes

Herr MATICS der ungarischen Delegation spricht das Problem der gegenseitigen Anerkennung der Dienstbücher an. Durch das Inkrafttreten dieser Vereinbarung komme es vor, dass ungarische Schiffer von deutschen oder niederländischen Behörden abgelehnt würden (Artikel 5.2). Im Gegensatz zur früheren Praxis träten also Probleme auf.

Frau TOURNAYE antwortet, dass dieses Thema in der nächsten MQ/G-Sitzung thematisiert werde, da die Umsetzung in der Tat Probleme bereite. Sie lädt die tschechische, ungarische und slowakische Delegation dazu ein, für die nächste Sitzung eine schriftliche Mitteilung vorzubereiten, um eine konkrete Vorgehensweise zu ermöglichen.

Frau AUGUSTIJN bittet das Sekretariat daraufhin um schriftliche Bekanntgabe (per E-Mail) noch vor der Sitzung im Januar, um sich im Voraus mit der Thematik befassen zu können.

Der VORSITZENDE stimmt diesem Vorschlag zu. Er schließt die Sitzung und dankt der EU-Kommission für die erstmalige Teilnahme, die dadurch auch Nähe zum Gewerbe gewinne. Er würde eine zukünftige Teilnahme der EU-Kommission begrüßen.
