

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Streben nach einer gesamteuropäischen Regelung der Binnenschifffahrt“

(2004/C 10/13)

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss beschloss am 23. Januar 2003, gemäß Artikel 29 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung eine Stellungnahme zum vorgenannten Thema zu erarbeiten.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 4. September 2003 an. Berichterstatter war Herr Simons.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 402. Plenartagung am 24. und 25. September 2003 (Sitzung vom 24. September) mit 29 Stimmen bei 1 Gegenstimme folgende Stellungnahme.

1. Einleitung

1.1. Die Binnenschifffahrt spielt im europäischen Gütertransport eine nicht unerhebliche Rolle. Beim heutigen *modal split* entfallen auf diesen Verkehrsträger europaweit zwar nur noch 4,1 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens⁽¹⁾, aber in einigen Mitgliedstaaten ist der Güterverkehrsanteil der Binnenschifffahrt weitaus größer (z. B. in den Niederlanden: 42,7 %, in Deutschland und Belgien: 13,1 %). Die Binnenschifffahrt verfügt indes über ausreichende Kapazitäten, um einen deutlich höheren Anteil des gesamten Gütertransportvolumens in Europa zu übernehmen und wird deswegen als Verkehrsträger mit großem Wachstumspotential angesehen. Jüngsten Untersuchungen⁽²⁾ und amtlichen Prognosen zufolge wird der Binnenschifftransport in den kommenden Jahren deutlich zunehmen, verfügt aber hierfür auch über hinreichende Kapazität auf den bestehenden Binnenwasserstraßen. Über die grenzüberschreitenden Wasserstraßen, aber auch über die zahlreichen inländischen Wasserwege in Europa kann die Binnenschifffahrt einen Großteil des europäischen Hoheitsgebiets verkehrsmäßig bedienen. Der Binnenschifffahrtssektor wird durch Innovation auf verschiedenen Gebieten gekennzeichnet. Dank einer größeren Bekanntheit als Alternative zum Straßentransport ist es der Binnenschifffahrt bereits gelungen, neue Märkte zu erobern.

1.2. Mit der Erweiterung der Europäischen Union wird die Binnenschifffahrt auf dem Binnenmarkt an Bedeutung gewinnen. Viele Beitrittsstaaten besitzen schiffbare Wasserstraßen, auf denen Gütertransport stattfindet. Bei der Eingliederung der neuen Mitgliedstaaten und ihrer wirtschaftlichen Entfaltung kann die Binnenschifffahrt angesichts der von der Europäischen Kommission angekündigten Politik einen maßgeblichen Beitrag leisten.

1.3. Die Binnenschifffahrt gilt als die sauberste und umweltfreundlichste aller Verkehrsarten. Trotz der Investitionen in sauberere Motoren bei Güterkraftfahrzeugen ist die Binnenschifffahrt in Bezug auf Emissionen und Umweltbelastung nach wie vor die mit deutlichem Abstand sauberste Verkehrs-

form⁽³⁾. Dadurch trägt der Binnenschifffahrtssektor zur Verringerung der Umweltfolgen des Verkehrs bei und versucht, durch Investitionen in eine bessere Umwelt und Sicherheitsleistung seine Position weiter zu verbessern.

1.4. Was die Bewältigung des Abfallproblems (Ladung, Schiffsabfälle und Hausmüll) angeht, hat die Binnenschifffahrt bereits im Vorgriff auf eine einschlägige Regelung im Wege der Selbstregulierung Maßnahmen ergriffen.

2. Probleme

2.1. Im Rahmen der neuen Politik der Europäischen Kommission wird ein neues Gleichgewicht im Verkehrsbereich angestrebt. In diesem Zusammenhang wird die Binnenschifffahrt als Instrument zur Herbeiführung eines ausgewogeneren Verkehrsmarktes genannt. Um die Möglichkeiten dieses Verkehrsträgers voll nutzen zu können, müssen allerdings einige Hindernisse beseitigt werden, die bislang einer echten Entfaltung dieses Sektors im Wege stehen.

2.2. Hindernisse werden im wesentlichen im Infrastrukturbereich, bei der Entwicklung und dem Ausbau der transeuropäischen Netze und auch hinsichtlich der fehlenden rechtlichen Harmonisierung und Vereinheitlichung der Binnenschifffahrt beobachtet.

2.3. Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Leitlinien für die transeuropäischen Netze und der Aufstellung der dazugehörigen Prioritätenliste durch die Europäische Kommission hat der Binnenschifffahrtssektor eine Bestandsaufnahme der Engpässe vorgenommen und um Aufnahme einiger Engpässe in die Prioritätenliste gebeten⁽⁴⁾. Diesbezüglich wird auf die einschlägige Initiativstellungnahme des EWSA verwiesen⁽⁵⁾.

⁽³⁾ a.a.O., S. 44 ff.

⁽⁴⁾ Broschüre des Europäischen Binnenschifffahrtsverband (EBU) und Stellungnahme der Europäischen Binnenschifffahrtsunion (EBU) bezüglich der Überarbeitung der TEN-Leitlinien.

⁽⁵⁾ TEN/134 — Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Thema „Überarbeitung der Liste der TEN-Projekte bis 2004“, Endfassung wird noch erstellt.

⁽¹⁾ EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2002, ISSN 1225-1095.

⁽²⁾ Waardevol transport, feiten en cijfers van het goederenvervoer en de binnenvaart 2002-2003, Bureau Voorlichting Binnenvaart, Rotterdam.

2.4. Was die öffentlich und privatrechtliche Situation angeht, ist in der Binnenschifffahrt im Gegensatz zu den mit ihr konkurrierenden Verkehrsträgern in der heutigen Gemeinschaft das diesbezügliche Regelwerk sehr stark fragmentiert. Diese Situation wird durch die Erweiterung der EU noch eine zusätzliche Dimension erhalten. Wie aus den gemeinsamen Schlussfolgerungen des Gemischten Beratenden Ausschusses EU/Rumänien hervorgeht, wird die Donauschifffahrt durch rechtliche Probleme erschwert⁽¹⁾. Die öffentlich-rechtlichen Aspekte der Binnenschifffahrt auf der Donau, dem Rhein und den einzelstaatlichen Wasserstraßen sind aufgrund über- und zwischenstaatlicher Regelwerke und bilateraler Abkommen unterschiedlich geregelt⁽²⁾. Materialrechtlich gesehen ist in Bezug auf den Rhein, die EU-Binnenwasserstraßen und die Donau bereits eine leichte, aber alles andere als hinreichende Harmonisierung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften im Wege einer gegenseitigen Anerkennung im Gange, die sich an der Rheinschifffahrtsakte orientiert.

2.5. Privatrechtlich gesehen gibt es bezüglich der Verkehrsabkommen und der Haftung in den Mitgliedstaaten und in den Drittländern noch immer voneinander abweichende Regelungen. Einschlägige Initiativen aus jüngster Zeit haben zu internationalen Übereinkommen geführt, die aber noch ratifiziert und in einzelstaatliches Recht umgesetzt werden müssen.

2.6. Das Fehlen eines einheitlichen Regelwerks öffentlich- und privatrechtlicher Bestimmungen schafft bei den betroffenen Seiten (Verkehrsunternehmen, Verladern, Versicherern) Rechtsunklarheit und Rechtsunsicherheit in einem überwiegend international operierenden Wirtschaftszweig. Um die im Rahmen der neuen Verkehrspolitik angestrebte Verkehrsverlagerung herbeiführen zu können, muss auch diesen Problemen Aufmerksamkeit geschenkt werden.

2.7. Aufbauend auf früheren Stellungnahmen des Ausschusses zur Binnenschifffahrt allgemein, ihrer Infrastruktur und zur Donau-Schifffahrt⁽³⁾ — soll nunmehr mit dieser Initiativstellungnahme auf die genannten Probleme eingegangen werden. Dabei geht es vor allem um die Harmonisierung und Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften zur Binnenschifffahrt, durch die einer gesamteuropäischen Regelung der Binnenschifffahrt der Weg gebnet werden soll.

(1) Gemeinsame Schlussfolgerungen des Gemischten Beratenden Ausschusses EU/Rumänien (in der 5. Sitzung des Gemischten Beratenden Ausschusses am 23. und 24. Mai 2002 angenommen) zum Thema Optimierung der Donau als transeuropäischer Verkehrskorridor.

(2) Diese werden mit der EU-Erweiterung, soweit sie Gemeinschaftskompetenzen betreffen, ungültig.

(3) Das sind: die in der 5. Sitzung des Gemischten Beratenden Ausschusses EU/Rumänien am 23. und 24. Mai 2002 in Bukarest angenommenen gemeinsamen Schlussfolgerungen zum Thema „Optimierung der Donau als transeuropäischer Verkehrskorridor“, die Stellungnahme zu der „Umsetzung des strukturierten sozialen Dialogs in den gesamteuropäischen Verkehrskorridoren“, sowie die Stellungnahme des EWSA zum Thema „Die Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes“, ABl. C 80 vom 3.3.2002.

3. Harmonisierung/Vereinheitlichung der Rechtsvorschriften

3.1. Öffentlich-rechtliche Aspekte

3.1.1. Die europäische Binnenschifffahrt wird von drei unterschiedliche Regelwerken erfasst, die sich geographisch teilweise überlappen, und zwar:

- dem Anwendungsbereich der Mannheimer Akte von 1868⁽⁴⁾;
- dem Geltungsbereich der EU-Verträge und dem gemeinsamen Besitzstand der EU;
- dem Geltungsbereich des Belgrader Übereinkommens von 1948⁽⁵⁾.

3.1.1.1. Die Mannheimer Akte ist das älteste immer noch gültige europäische Übereinkommen, das im Jahr 1868 zwischen den Rheinanrainerstaaten geschlossen wurde⁽⁶⁾. Mit der Mannheimer Akte haben die EU-Mitgliedstaaten, die auch Vertragsstaaten der Mannheimer Akte sind, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Zuständigkeiten auf den von der Akte erfassten Gebieten übertragen. Diese Akte garantiert vom Grundsatz her die freie Schifffahrt auf dem Rhein. Zur Umsetzung der Grundsätze dieses Vertragswerks hat die ZKR mehrere Verordnungen und Beschlüsse angenommen. Darin geht es unter anderem um technische Normen, die Schiffsbesatzung, die Sicherheit und Freiheit der Schifffahrt. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hat Entscheidungsbefugnis in Streitigkeiten in den von der Akte erfassten Bereichen. Die Beschlüsse der ZKR sind für Vertragsstaaten bindend und müssen in nationales Recht umgesetzt werden. Für den Rhein gilt eine einheitliche Regelung, die in allen Vertragsstaaten vereinbarungsgemäß umgesetzt wurde. Hierzu ist anzumerken, dass die Schweiz der einzige Vertragsstaat ist, der nicht Mitgliedstaat der EU ist.

3.1.1.2. Mit der Gründung der Europäischen Gemeinschaft⁽⁷⁾ und den damit zusammenhängenden Änderungen, Ergänzungen und abgeleiteten Rechtsvorschriften haben die Mitgliedstaaten Befugnisse zur Verwirklichung eines gemeinsamen Binnenmarktes an die Europäische Kommission abgetreten. Unter anderem wurden der Europäischen Kommission Zuständigkeiten im Güterverkehrsbereich übertragen, und so hat die Kommission seitdem auf diesem Gebiet sekundäres europäisches Recht mittels Verordnungen und Richtlinien entwickelt. Diese europäischen Rechtsvorschriften, die in den

(4) Die derzeitigen Mitglieder der Mannheimer Akte sind die Schweiz, Frankreich, Deutschland, Belgien und die Niederlande.

(5) Die derzeitigen Mitglieder des Belgrader Übereinkommens sind Bulgarien, Deutschland, Kroatien, Moldau, Österreich, Rumänien, Russland, Serbien, Montenegro, Slowakei, Ukraine und Ungarn.

(6) Revidierte Rheinschifffahrtsakte (Mannheimer Akte) vom 17. Oktober 1868 in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. März 1969 (BGBl. II S. 597) mit Zusatzprotokollen.

(7) Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften vom 25. März 1957, Nederlands Tractatenblad 1957, 74 und 91.

EU-Mitgliedstaaten gelten, erstrecken sich ebenfalls auf technische Normen, Schiffsbesatzungen und Sicherheit, die inhaltlich auf den einschlägigen Beschlüssen der ZKR basieren, die in der Gemeinschaft angewandt werden.

3.1.1.3. Im Jahre 1948 schlossen die Donauanrainerstaaten das Belgrader Übereinkommen⁽¹⁾. Mit diesem Regelwerk wurde die Donaukommission ins Leben gerufen, die die Donauschiffahrtsregelung aufgrund des Belgrader Übereinkommens überwacht und weiterentwickelt. Mit dem Belgrader Übereinkommen soll vor allem der zwischenstaatliche Schiffsverkehr auf der Donau geregelt werden. Unter der Aufsicht der Donaukommission wurden für die Umsetzung dieses Grundsatzes einige Empfehlungen für die Vertragsstaaten ausgearbeitet, die unter anderem technische Normen, die Sicherheit und Bestimmungen über Schiffsbesatzungen betreffen. Die Beschlüsse der Donaukommission gemäß dem Belgrader Übereinkommen sind Empfehlungen für die Mitgliedstaaten, die diese dann in einzelstaatliches Recht umsetzen sollen. Wegen der Rechtscharakteristik der Beschlüsse der Donaukommission gibt es für die Schifffahrt auf der Donau keine einheitliche Regelung, so dass die Beschlüsse nicht automatisch und uneingeschränkt in den Vertragsstaaten angewandt werden. Nach der bevorstehenden Osterweiterung und dem eventuellen späteren Beitritt weiterer Balkanländer zur EU bleiben noch einige Vertragsstaaten übrig, die kein EU-Mitgliedstaat sein werden, wie etwa Russland, die Ukraine und Moldau.

3.1.2. Da es für die europäische Binnenschifffahrt derzeitige mehrere Regelungen gibt, die unterschiedliche Rechtsinstrumente und inhaltlich voneinander abweichende Bestimmungen nach sich ziehen, manifestieren sich de jure und de facto Hindernisse u. a. in Form von:

- Beschränkungen des Marktzugangs;
- Beschränkungen bei den Verkehrsrechten „fremder Schiffe“;
- Abweichungen bei den technischen Normen und Schiffsattesten.

Diese Unterschiede wurden im Nachgang zu der Gesamteuropäischen Ministerkonferenz 2001 in Rotterdam in einer Untersuchung der betreffenden internationalen Organisationen (VN/ECE „Group of Volunteers“) festgehalten und näher erläutert⁽²⁾.

(1) Übereinkommen vom 18. August 1948 über die Regelung der Schifffahrt auf der Donau (Belgrader Donaukonvention). Einige Länder sind übrigens der Auffassung, dass de jure auch die internationale Donauakte von 1856 und die Europäische Donauakte von 1921 nach wie vor gültig sind.

(2) VN/ECE Group of Volunteers „Rechtliche Hindernisse“: „Bestandsaufnahme der ‚rechtlichen Hindernisse, die das Entstehen eines harmonisierten, wettbewerbsorientierten gesamteuropäischen Transportmarktes auf Binnenwasserstraßen behindern“ (Erklärung von Rotterdam, Punkt 13).

Die Arbeitsgruppe hat in einem Dokument die rechtlichen Hindernisse definiert und kommentiert. Dabei wurden den Beschränkungen bezüglich der Verkehrsrechte „fremder Schiffe“, dem freien Zugang zur Schifffahrt auf den verschiedenen Wasserstraßen, Unterschieden bei den technischen Vorschriften, Schifferpatenten und Besatzungsvorschriften sowie der unzureichenden Harmonisierung des zivilrechtlichen Rahmens Augenmerk gewidmet. Angesichts der angestrebten Annäherung zwischen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission sowie der Initiativen zur gegenseitigen Anerkennung verschiedener Beschlüsse und der EU-Erweiterung und der Aufhebung der bilateralen Abkommen, soweit sie Zuständigkeiten der Gemeinschaft betreffen, ist in absehbarer Zeit mit einer Harmonisierung auf bestimmten Gebieten zu rechnen.

Auch der EWSA hat sich bereits mit diesen Hindernissen beschäftigt, und zwar im Bericht des Gemischten Beratenden Ausschusses EU/Rumänien über die Optimierung der Donau als gesamteuropäischer Verkehrskorridor.

3.1.3. Die Fertigstellung der Verkehrsverbindung zwischen Rhein und Donau im Jahre 1992 hat der Wirtschaftstätigkeit und dem Verkehr zwischen Ost und West einen neuen Impuls gegeben. Nachdem die osteuropäischen Länder ihre Märkte öffnen und von einer Planwirtschaft zu Marktwirtschaft übergehen, ist mit dem Beitritt eines Großteils dieser Staaten zur EU eine neue Ära angebrochen, die ein entschlossenes Eintreten für eine gesamteuropäische Regelung für die Binnenschifffahrt verlangt. In der Schlusserklärung der besagten Konferenz wird hierzu aufgerufen.

3.2. *Privatrechtliche Aspekte*

3.2.1. Im Gegensatz zum See-, Straßen- und Schienenverkehr gelten für den Gütertransport auf Binnenwasserstraßen unterschiedliche nationale Regelungen.

3.2.2. Jüngste Anstrengungen haben zu Übereinkommen geführt, die Harmonisierung und Rechtsvereinheitlichung bewirken sollen.

3.2.3. In den vergangenen Jahren wurden auch auf Initiative der Wirtschaft (Binnenschifffahrt und Vertreter des Versicherungswesens) internationale Übereinkommen konzipiert, die auf eine einheitliche Regelung für den Güterverkehr in Europa abheben, um so Rechtssicherheit und Versicherbarkeit zu bieten. Die nachgenannten Vertragswerke bezwecken die Einführung einer einheitlichen privatrechtlichen Regelung für die Binnenschifffahrt, die sich im Lichte der Wesensmerkmale des Sektors an vergleichbaren internationalen Verträgen betreffend den See- und den Straßenverkehr orientiert.

3.2.3.1. Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)

Das CLNI-Übereinkommen führt eine Beschränkung der Haftung gegenüber Dritten bei Verletzung nichtvertraglicher Rechte ein. Das Vertragswerk wurde ursprünglich von den Rheinrainerstaaten ausgearbeitet und unterzeichnet. Seit seinem Inkrafttreten im Jahr 1997 steht das Übereinkommen auch den osteuropäischen Staat zum Beitritt und zur Ratifizierung offen ⁽¹⁾.

3.2.3.2. Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Das CMNI-Übereinkommen sieht eine einheitliche Regelung für Frachtverträge betreffend die Beförderung von Gütern in der Binnenschifffahrt vor, in Analogie zu den entsprechenden Regelungen bei anderen Verkehrsträgern [den de Haag-Visby-Regeln und den Hamburger Regeln für den Seeverkehr bzw. das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßgüterverkehr (CMR)]. Für den Frachtvertrag gelten bislang einzelstaatliche voneinander abweichende Regelungen in den derzeitigen Mitgliedstaaten der EU. In den künftigen Mitgliedstaaten und den anderen Donaustaaten befindet sich das Privatrecht in einem Umbruch und kann durch die Einführung eines internationalen Vertragswerks Zersplitterung des Rechts vermieden werden. Das Übereinkommen wurde im Jahre 2001 von allen europäischen Binnenschifffahrtsnationen unterzeichnet und muss jetzt noch von den betreffenden Ländern ratifiziert und in einzelstaatliches Recht umgesetzt werden.

3.2.3.3. Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI)

In dem Wissen um ihre gesellschaftliche Verantwortung strebt die Binnenschifffahrt einheitliche Vorschriften über die Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen an, die zur Zeit noch von Staat zu Staat unterschiedlich sind und ein unterschiedliches Schutzniveau für die geschädigte Partei beinhalten. Mit diesem Übereinkommen wird eine einheitliche Haftungsregelung für den — immer weiter zunehmenden — Transport von Gefahrgut in der Binnenschifffahrt eingeführt. Basierend auf dem Grundsatz eines größtmöglichen Schutzes des Opfers soll mit diesem Vertragswerk ein System eingeführt werden, das weitgehend mit den Seerechtsvorschriften und den folgenden Grundprinzipien auf einer Linie liegt:

- Kanalisierung der Haftung;
- verschuldensunabhängige Haftung;
- Versicherungspflicht.

⁽¹⁾ Das Übereinkommen trat am 1.9.1997 in Kraft, nachdem es von Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden und der Schweiz ratifiziert worden war.

3.2.4. Von den genannten Übereinkommen ist bislang nur eines in fünf Binnenschifffahrtsnationen in Kraft getreten [Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)]; bei den anderen Übereinkommen stehen die Ratifizierung und das Inkrafttreten (Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) bzw. ihr Abschluss [Entwurf für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI)] immer noch aus.

4. Umwelt und Sicherheit

4.1. Zu den Umweltfolgen ist zu sagen, dass der Energieverbrauch pro Tonnenkilometer beim Binnenschiffsgütertransport lediglich 1/5 des Verbrauchs beim Straßentransport ⁽²⁾ und nur 3/5 des Verbrauchs beim Transport auf der Schiene ausmacht. Innovationen tragen dazu bei, dass bei neuen Schiffen eine bessere Motorentchnik zum Einsatz kommt und damit auch die Emission geringer ist, während ältere Schiffe vielfach motormäßig an den Stand der Technik angepasst werden.

4.2. Zum Bereich der Behandlung von Abfällen hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt das „Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt“ erreicht. In dem Bewusstsein, dass die Abfallvermeidung sowie die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen für die anschließende Verwertung und Entsorgung im Interesse des Umweltschutzes, sowie der Gesundheit des Schiffspersonals und der Verkehrsteilnehmer für die Binnenschifffahrt und die damit zusammenhängenden Wirtschaftszweige eine Notwendigkeit ist, haben sich die Mitgliedstaaten auf ein Abfallabgabe- und -sammlungssystem geeinigt.

4.3. In Anwendung des Verursacherprinzips sieht das Übereinkommen die Sammlung von sowohl Schiffsabfällen — einschließlich öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle — als auch von Ladungsabfällen vor.

4.4. Solange dieses Vertragswerk noch nicht in Kraft getreten ist, gibt es für die Annahme von Schiffsabfällen voneinander abweichende einzelstaatliche Vorschriften, Verfahren und Fazilitäten.

4.5. Bezüglich der Sicherheit der Schifffahrt gelten strenge Anforderungen hinsichtlich der technischen Ausrüstung von Schiffen im allgemeinen und besondere Anforderungen für den Transport gefährlicher Ladung im spezifischen.

⁽²⁾ Aus der Stellungnahme des EWSA zum Thema „Die Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes“, ABl. C 80 vom 3.3.2002. In Ziffer 3 und 4 dieser Stellungnahme sind zahlreiche weitere Kennziffern zur Binnenschifffahrt enthalten.

4.6. Die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein regelt die ADNR-Verordnung⁽¹⁾. Diese Verordnung legt fest, unter welchen Voraussetzungen gefährliche Güter auf dem Rhein befördert werden dürfen.

4.6.1. In Deutschland, den Niederlanden, in Belgien und in Frankreich wird die ADNR-Verordnung nicht nur auf den Rhein, sondern auch auf die anderen Binnenwasserstraßen angewandt. Für die Donauschifffahrt gilt die ADN-D als Empfehlung. Dieses Regelwerk basiert auf der ADN-Empfehlung der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Im Jahre 2000 kam unter der Federführung der VN/ECE in Zusammenarbeit mit der ZKR das ADN-Übereinkommen zustande. Dieses Vertragswerk gilt vom Grundsatz her in ganz Europa und tritt in Kraft, sobald sieben Unterzeichnerstaaten es ratifiziert haben; mit dem Inkrafttreten werden Anlagen zu diesem Übereinkommen auf die dann geltenden Anlagen zur ADNR-Verordnung übertragen, um die Kontinuität der geltenden Regeln zu gewährleisten. In einem Richtlinienvorschlag⁽²⁾ hat die Europäische Kommission vorgeschlagen, die ADNR-Bestimmungen in den EU-Mitgliedstaaten zu übernehmen.

4.7. Augenmerk muss allerdings der Kontrolle der Einhaltung all dieser Vorschriften gewidmet werden, die mitunter zu wünschen übrig lässt.

5. Soziale Aspekte und Arbeitsmarktsituation

5.1. Die Freizügigkeit der Arbeitnehmer und die Arbeitsmarktlage im Allgemeinen

5.1.1. Die sozialen Aspekte innerhalb der Europäischen Union stehen im engen Zusammenhang mit der Einrichtung und Funktionsweise des gemeinsamen Marktes. Die im EG-Vertrag verankerten Kompetenzen bezüglich sozialer Maßnahmen nehmen unter anderem Bezug auf die Grundsätze der Freizügigkeit von Arbeitnehmern und der damit zusammenhängenden Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit (Art. 39 EGV und Art. 136 EGV).

5.1.2. In den EU-Mitgliedstaaten ist die Arbeitsmarktlage in Bezug auf den Binnenschifffahrtssektor gekennzeichnet durch einen Mangel an qualifizierten Arbeitskräften. Dem steht ein Potential an qualifizierten Arbeitskräften in den künftigen EU-Mitgliedstaaten gegenüber.

5.2. Schiffsbesatzungsvorschriften

5.2.1. Unterschiede bei den Qualifikationen und Befähigungsnachweisen bezüglich der Berufe und Anforderungen in

der Binnenschifffahrt in den derzeitigen und den neuen Mitgliedstaaten können zu Schwierigkeiten bei der Einstellung von Arbeitskräften und der Freizügigkeit der Arbeitnehmer führen.

5.2.2. Im Rahmen der Mannheimer Akte haben die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt einheitliche Rechtsvorschriften über Schifferpatente und die Zusammensetzung der Schiffsbesatzung eingeführt, die in den betreffenden Ländern gelten⁽³⁾. Diese Regeln, die für die Rheinschifffahrt gelten, sind zugleich auch Ausgangspunkt für die Regelung der Schifffahrt auf den nationalen Wasserstraßen der Mitgliedstaaten der ZKR.

5.2.3. Deswegen sind die Binnenschifffahrtsregeln betreffend die Fahrzeiten, Zusammensetzung der Besatzung, Ruhezeiten, Qualifikationen und Ausbildung Gegenstand unterschiedlicher öffentlich-rechtlicher Regelwerke. Dies ist nicht nur sehr unübersichtlich, sondern führt auch zu Unterschieden bei der Kontrolle der Einhaltung dieser Bestimmungen.

5.2.4. Im Belgrader Übereinkommen gibt es für die Donauschifffahrt lediglich eine Regelung über das Schifferpatent. Auch wenn aufgrund des Empfehlungscharakters der Bestimmungen des Belgrader Übereinkommens nicht bekannt ist, inwieweit diese Patentregelung von den Mitgliedstaaten umgesetzt wurden, gibt es zwischen den Mitgliedstaaten der Donaukommission eine gegenseitige Anerkennung von Schifferpatenten.

5.2.5. Auf Gemeinschaftsebene gibt es bereits eine einheitliche Schifferpatentregelung und Bestrebungen für Schiffsbesatzungsvorschriften. Gedacht wird dabei an eine Regelung mit einer breiten Grundlage an einheitlichen Bestimmungen und gewissen regionalen bzw. lokalen Erleichterungen.

5.2.6. Die bestehenden Schiffsbesatzungsvorschriften für Binnenschiffe beinhalten eine Koppelung an die jeweiligen Ausrüstungsanforderungen an Schiffe im Sinne einer Mindestbemannungsstärke. Diese Anforderungen stehen in engem Zusammenhang mit den nautisch-technischen Normen für Binnenschiffe.

5.3. Sozialer Dialog

Ein sozialer Dialog hat sich, wenn überhaupt, nur in geringem Maße entwickelt. Was die Mitgliedstaaten der ZKR angeht, ist in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass die Besatzungsvorschriften gleichermaßen für alle Besatzungsmitglieder gelten und keine spezifischen Bestimmungen betreffend die Arbeitnehmer enthalten. Auf der anderen Seite tragen die Arbeitnehmerschutzvorschriften, etwa bezüglich der Arbeitszeiten und der Arbeitsbedingungen, den besonderen Gegebenheiten im Binnenschifffahrtssektor und den geltenden Besatzungsvorschriften nicht Rechnung. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Binnenschifffahrtssektor weitgehend aus Selbständigen besteht.

⁽¹⁾ Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein.

⁽²⁾ KOM(97) 367 endg.

⁽³⁾ Rheinschifffahrtuntersuchungsordnung, Kapitel 23.

5.4. Harmonisierung

5.4.1. Harmonisierte europäische Rechtsvorschriften über die Qualifikationen von Schiffsbesatzungen und klare Verhältnisse bezüglich der gegenseitigen Anerkennung von Befähigungsnachweisen sind der sozialen Integration und der Sicherheit in Europa zuträglich, dergestalt dass im Interesse der Betroffenen für Bedingungs-gleichheit gesorgt wird.

5.4.2. Jüngste Besprechungen zwischen der ZKR und der Donaukommission beabsichtigen unter anderem die gegenseitige Anerkennung von Schifferpatenten durch die Mitgliedstaaten der beiden Organisationen.

5.4.3. Die Europäische Kommission hat die gegenseitige Anerkennung von Schifferpatenten in den Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG festgeschrieben.

5.4.4. Bezüglich der Qualifikationen der anderen Besatzungsmitglieder ist eine Harmonisierung auf europäischer Ebene und Klarheit über die gegenseitige Anerkennung der entsprechenden Befähigungszeugnisse erforderlich. Einheitliche Ausbildungsgänge können maßgeblich zur Verwirklichung der angestrebten Harmonisierung der Schiffsbesatzungsvorschriften auf europäischer Ebene beitragen.

5.5. Kommunikation

5.5.1. Ein wichtiger Aspekt ist die Kommunikation im internationalen Binnenschiffsverkehr. In den europäischen Binnenschiffahrtsländern werden verschiedene Sprachen angewandt, was wegen der Mobilität der Arbeitnehmer sowohl bei den Besatzungsmitgliedern untereinander als auch zwischen den Binnenschiffsverkehrsteilnehmern bereits zu Verständigungsschwierigkeiten geführt hat und auch in der Zukunft Kommunikationsprobleme auslösen kann.

5.5.2. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist die gegenseitige Verständigungsmöglichkeit sehr wichtig und muss denn auch entsprechendes Augenmerk erfahren. In diesem Zusammenhang ist das „Handbuch Binnenschiffahrt“ zu erwähnen. Dieses Handbuch enthält Anweisungen für den Sprachgebrauch bei der Kommunikation zwischen Schiffen untereinander bzw. zwischen Schiff und Landseite.

6. Der derzeitige politische Rahmen auf europäischer Ebene

6.1. Standpunkt des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses bezüglich der Zukunft der Binnenschiffahrt

6.1.1. In einer Stellungnahme aus jüngerer Zeit zum Thema „Die Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes“⁽¹⁾ wertet der EWSA die Binnenschiffahrt als eine echte Alternative, deren Möglichkeiten unterschätzt wird.

(1) EWSA-Stellungnahme zum Thema „Die Zukunft des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes“, ABl. C 80 vom 3.4.2002.

6.1.2. Die Binnenschiffahrt kann wegen ihres Wachstumspotentials bei der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger (modal shift) sowie für die Intermodalität eine wichtige Rolle spielen.

6.1.3. Wie aus den gemeinsamen Schlussfolgerungen des Gemischten Beratenden Ausschusses EU/Rumänien⁽²⁾ hervorgeht, ist die Politik zur Optimierung der Donau als gesamteuropäischer Verkehrskorridor in erster Linie darauf ausgerichtet, eine Verbindung zwischen dem Korridor VII⁽³⁾ und dem übrigen gesamteuropäischen Verkehrssystem zu schaffen. Das Streben nach einer Verknüpfung der verschiedenen Teile des gesamteuropäischen Verkehrsnetzes hat unlängst in einem größeren Rahmen einen starken Impuls bekommen.

6.1.4. Der EWSA hat bereits in der Vergangenheit für einen ständigen und strukturierten Dialog in den gesamteuropäischen Korridoren plädiert, um die Kontakte zwischen den sozioökonomischen Partnern aus den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL) zu verbessern, und möchte an dieser Stelle seine Sichtweise noch einmal bekräftigen⁽⁴⁾.

6.2. Das Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“⁽⁵⁾

6.2.1. Die Kommission hat sich entschlossen, den im Verkehrssektor festgestellten Problemen die Stirn zu bieten, und zeigt hierfür politische Lösungen auf, die vor allem eine Verlagerung zwischen den Verkehrsträgern beinhalten.

6.2.2. Im Rahmen der Verkehrspolitik wurden eine Reihe von Kernzielen abgesteckt. In diesem Zusammenhang weist die Kommission in ihrem Weißbuch daraufhin, dass die Möglichkeiten der Binnenschiffahrt zur Entlastung der an der Kapazitätsgrenze angelangten Straßenverkehrsinfrastruktur bislang unzureichend genutzt wurden.

6.2.3. Um die Position der Binnenschiffahrt zu stärken und dem Sektor neuen Elan zu verleihen, strebt die Kommission eine stärkere Harmonisierung der Vorschriften über die technischen Anforderungen an Binnenschiffe, die Schifferpatente und die Auflagen bezüglich der Schiffsbesatzung an.

(2) EU Energy and Transport in figures, Statistical pocketbook 2002, ISSN 1225-1095.

(3) Österreich, Kroatien, Deutschland, Moldau, Ukraine, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und Slowakei.

(4) vgl. EWSA-Stellungnahme CESE 1351/2002 zu der „Umsetzung des strukturierten sozialen Dialogs in den gesamteuropäischen Verkehrskorridoren“.

(5) KOM(2001) 370 endg. vom 12.9.2001.

6.2.4. Im Rahmen der neuen Verkehrspolitik beabsichtigt die Kommission eine Stärkung der Position der Gemeinschaft in internationalen Organisationen, wie etwa der ZKR und der Donaukommission⁽¹⁾.

6.3. *Der Kommentar des Europäischen Parlaments zum Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“*

6.3.1. In seinem Bericht über das Weißbuch der Kommission⁽²⁾ hält das Parlament Binnenschifffahrt für ein nützliches Instrument im Dienste der Verkehrspolitik, da sie einen innovativen, umweltfreundlichen und relativ billigen Verkehrsträger darstellt, und hält ihre Modernisierung, ihre Aufwertung und ihren Ausbau mittels ausreichender Investitionen für notwendig.

6.4. *Die Europäische Kommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)*

6.4.1. Am 3. März 2003 haben die Europäische Kommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ein Kooperationsabkommen geschlossen. Die Europäische Kommission und die ZKR streben gemeinsame Ziele im Bereich der Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt an. Deswegen sind auch beide Organisationen entschlossen, die Einigung des Binnenschifffahrtsmarktes entsprechend dem Grundsatz der freien Schifffahrt zu fördern. Mit diesem Schritt bringen die Europäische Kommission und die ZKR zum Ausdruck, dass eine effiziente Zusammenarbeit erforderlich ist, um die geeigneten Voraussetzungen für eine Entwicklung und völlige Entfaltung des Potentials der europäischen Binnenschifffahrt zu schaffen.

6.4.2. Die ZKR-Mitgliedstaaten haben am 28.11.2002 das Zusatzprotokoll Nr. 7 zur Revidierten Mannheimer Akte unterzeichnet, das die Anerkennung nichtrheinischer Schiffsatteste und Patente, die nach Bedingungen, die gleichwertig mit denen der Rheinschifffahrtsverordnungen sind, erteilt worden sind, ermöglicht. Mit dieser Maßnahme, die sich insbesondere auf Gemeinschaftsurkunden beziehen kann, wird bezweckt, eine Harmonisierung der verschiedenen Regelungen zu ermöglichen und die verwaltungsmäßigen Verpflichtungen der Binnenschifffahrttreibenden zu vereinfachen.

6.5. *Die Donaukommission*

Die Donaukommission erwägt inzwischen eine Modernisierung und eventuelle Überarbeitung des Belgrader Übereinkom-

mens. Dies hängt unter anderem zusammen mit der Zusammenarbeit, die seit Jahren zwischen der Donaukommission und den ZKR in Form gemeinsamer Ausschüsse besteht. Die Verhandlungen über eine eventuelle Revision betreffen im wesentlichen:

- die grundsätzliche Frage bezüglich der Definition der freien Schifffahrt auf der Donau (lediglich freie Schifffahrt oder aber freie Schifffahrt und freier Güterverkehr);
- den Rechtscharakter der Beschlüsse der Donaukommission (Empfehlungs- oder Verbindlichkeitscharakter).

6.6. *Politische Bestrebungen auf gesamteuropäischer Ebene*

Bei den jüngsten politischen Entscheidungen wird die Bedeutung der Binnenschifffahrt anerkannt und ein positiver Beitrag zur Verwirklichung einer besseren Position dieses Verkehrsträgers geleistet:

- auf der Gesamteuropäischen Binnenschifffahrtskonferenz in Rotterdam am 5. und 6. September 2001⁽³⁾ erkannten die Vertreter der Regierungen der europäischen Länder und internationaler Organisationen sowie die Beobachter anderer Länder, für die der Binnenschiffstransport von Interesse ist, den Impuls an, dass die Anstöße der Ministerkonferenz zu aktuellen Fragen der europäischen Binnenschifffahrt (in Budapest, September 1991) Anlass zu Diskussionen und Maßnahmen gegeben haben, die auf die Förderung des Transports auf den Binnenwasserstraßen und die Beseitigung von Hindernissen für diese Transportart abzielen, und erklärten u. a., die Schaffung eines transparenten und integrierten gesamteuropäischen Marktes für den Transport auf den Binnenwasserstraßen anzustreben, der auf den Prinzipien der Gegenseitigkeit, der freien Schifffahrt, des fairen Wettbewerbs und der Gleichbehandlung der Benutzer von Binnenwasserstraßen beruht.
- Auf dem von der I V R gemeinsam mit dem Büro für den Informationsaustausch über technische Hilfe der Europäischen Kommission veranstalteten 4. Kolloquium unter dem Thema „Europäische Binnenschifffahrt: Perspektiven und Herausforderungen“ am 21. und 22. März 2002 nahmen die anwesenden Vertreter internationaler Organisationen, Ministerien, der Binnenschifffahrt, des Versicherungssektors, der verladenden Wirtschaft und Vertreter der anderen Sektoren zum Schluss dieser Konferenz eine Resolution zur Förderung einer einheitlichen Binnenschifffahrt an.

(1) In der Fachgruppensitzung teilte der Vertreter der Kommission mit, dass am 1. August 2003 beschlossen wurde, Verhandlungen einzuleiten.

(2) Bericht über das Weißbuch der Kommission [(KOM(2001) 370 endg. — C5-0658/2001 — 2001/2281(COS)] — 9.12.2002.

(3) Gemeinsame Erklärung der Rotterdamer Ministerkonferenz vom 6. September 2001.

7. Empfehlungen

7.1. Anwendungsbereich und Rechtsinstrumente

7.1.1. Um integrierte Regelungen und einheitliche Rechtsvorschriften in Bezug auf die Binnenschifffahrt verwirklichen zu können, müssen die bestehenden Regelwerke, Übereinkommen und bilateralen Abkommen, die für nationale und internationale Wasserstraßen gelten, harmonisiert werden.

7.1.2. Diese Harmonisierung muss sich auf die derzeitigen und künftigen Mitgliedstaaten der EU sowie auf Drittländer erstrecken, die zu diesen eine schiffbare Wasserstraßenverbindung unterhalten.

7.1.3. Die Rechtsinstrumente, mit deren Hilfe die angestrebte Harmonisierung und Vereinheitlichung ins Werk gesetzt werden kann, sind die Integration der bestehenden Regelwerke bzw. eine gegenseitige Anerkennung der einschlägigen Rechtsvorschriften in Bezug auf öffentlich-rechtliche Aspekte sowie die Konzipierung und Ratifizierung internationaler Übereinkommen im Bereich der privatrechtlichen Aspekte.

7.2. Öffentlich-rechtliche Aspekte

7.2.1. Für die europäische Binnenschifffahrt gelten bislang mehrere Regelungen, die zu unterschiedlichen Rechtsinstrumenten und inhaltlich voneinander abweichenden Rechtsvorschriften führen. So gibt es Länder, die unter die Rheinschiffahrtsregelung der ZKR fallen, die Mitgliedstaaten, für die das Regelwerk der EU gilt, sowie Länder, die vom Regelwerk der Donaukommission erfasst werden. Während die Regelungen der ZKR und der Europäischen Union rechtsverbindlich sind und die Mitgliedstaaten zum Teil unter beide Regelungen fallen, hat das Regelwerk der Donaukommission lediglich Empfehlungscharakter.

7.2.2. Integrierte Rechtssysteme

- Die Binnenschiffahrtsregelungen der EU und der ZKR sind inhaltlich teilweise aufeinander abgestimmt oder werden dies in absehbarer Zeit sein. Der Schutz der Binnenschifffahrt in Bezug auf Sicherheit und den technischen Zustand der Schiffe entsprechend anspruchsvollster Normen steht dabei im Vordergrund. Eine weitere Integration der Vorschriften auf Gegenseitigkeitsbasis ebenfalls im Sinne der anspruchsvollsten und bereits eingeführten Normen erscheint ratsam.
- Die Bestimmungen der Europäischen Union und der Donaukommission werden sich, was die künftigen Mitgliedstaaten der beiden Organisationen angeht, weniger kompliziert zueinander verhalten, wenn die neuen Länder

einmal beigetreten sind. Wegen des Empfehlungscharakters der geltenden Bestimmungen der Donaukommission müssen die neuen Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt ihres Beitritts den gemeinsamen Besitzstand des europäischen Rechts in ihr nationales Recht übernommen haben. Angesichts der Position und koordinierenden Funktion der Donaukommission zwischen Ost und West kann die Donaukommission in einem erweiterten Europa eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen der Europäischen Union (und ihren Mitgliedstaaten) und den übrigen Mitgliedstaaten der Donaukommission übernehmen. Ein neuer Donauvertrag, wie er auch im Bericht des Gemischten Beratenden Ausschusses EU/Rumänien über die Optimierung der Donau als gesamteuropäischer Verkehrskorridor empfohlen wird und der sich an den Bestimmungen der ZKR und der EU orientiert, könnte hierfür hilfreich sein.

- Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit werden die Balkanländer größtenteils der Europäischen Union beitreten (der Beitritt Bulgariens und Rumäniens ist bereits für 2007 vorgesehen, Kroatien ist kürzlich Beitrittskandidat geworden, und diesem Beispiel werden später sicherlich auch Serbien und Montenegro folgen). Für die Donauländer gilt aufgrund des gemeinsamen Besitzstands dann das europäische Binnenschiffahrtsrecht. Bei einem Beitritt der Gemeinschaft zur Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, wie im Weißbuch der Kommission vorgesehen, erkennt die Europäische Union die Rechtsverbindlichkeit der Mannheimer Akte als Grundlage für eine gesamteuropäische Binnenschiffahrtsregelung an.

7.3. Privatrechtliche Aspekte

Da es bei allen Verkehrsträgern bereits seit Jahrzehnten einheitliche internationale Regelungen bezüglich der privatrechtlichen Aspekte gibt, ist nicht zu verkennen, dass für die Binnenschifffahrt als grenzüberschreitender Verkehrsträger par excellence die Herbeiführung harmonisierter und einheitlicher Rechtsvorschriften von großer Bedeutung ist. Ein umgehendes Inkrafttreten internationaler Vereinbarungen ist aus der Sicht der Binnenschifffahrt unbedingt geboten, um

- die politischen Zielsetzungen auf europäischer Ebene verwirklichen zu können;
- die Schaffung zwischenzeitlicher neuer Rechtsvorschriften zur Binnenschifffahrt in den künftigen EU-Mitgliedstaaten und sonstigen Donaurainerstaaten zu verhindern und eine weitere Zersplitterung des Binnenschiffahrtsrechts zu vermeiden;
- das fehlende Bindeglied in der internationalen Transportkette schaffen zu können.

7.4. *Konzipierung und Ratifizierung internationaler Übereinkommen*

Deswegen werden die (derzeitigen und künftigen) Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufgerufen:

- die bereits geschlossenen internationalen Übereinkommen [Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), Straßburger Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI)] zu ratifizieren und umzusetzen.
- ein solides und rechtlich ausgewogenes internationales Übereinkommen über die Haftung für Schäden und/oder Ladungsverlust beim Transport schädlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen auf der Grundlage des auf Initiative der Wirtschaft ausgearbeiteten für ein Europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI) zu entwickeln;
- alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um auf verschiedenen Gebieten eine Zersplitterung der Rechts-

vorschriften zu vermeiden und Rechtsvereinheitlichung in gewissen Bereichen der Binnenschifffahrt herbeizuführen.

7.5. *Sozialpolitik*

Es muss eine gemeinschaftliche Grundlage für die Schiffsbesatzungsvorschriften in der EU geschaffen werden, um Bedingungsähnlichkeit für die Binnenschifffahrt herbeiführen zu können. Ein sozialer Dialog zwischen den Organisationen der Arbeitgeber, Arbeitnehmer und Selbständigen kann hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten und außerdem einer besseren Abstimmung von Schiffsbesatzungsvorschriften und Arbeitnehmerschutzbestimmungen zuträglich sein.

7.6. *Anschlussmaßnahmen*

Der EWSA möchte alle beteiligten Seiten ersuchen, in dieser Richtung weiterzuarbeiten. Der Ausschuss selbst wird auch weiterhin Impulse geben, um eine baldmöglichste Schaffung einheitlicher Regeln für sämtliche europäischen Binnenwasserstraßen zu erreichen.

Brüssel, den 24. September 2003.

Der Präsident

des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses

Roger BRIESCH
