Grußwort zum 8. IVR-Kolloquium am 17. März 2016 in Bonn

„Meine sehr geehrten Damen und Herren,

als Vertreter des gastgebenden Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur heiße ich Sie herzlich willkommen in der Bundesstadt Bonn, dem zweiten Regierungssitz der Bundesrepublik Deutschland. Ich hoffe, Sie hatten alle eine gute Anreise und freuen sich mit mir auf ein spannendes IVR-Kolloquium. Dieses Gebäude hier ist übrigens am 28. September 1989 – also nur sechs Wochen vor der Maueröffnung in Berlin – bezogen worden. Diesem glücklichen Umstand ist es zu verdanken, dass wir über komfortable Räumlichkeiten für Anlässe wie dem heutigen verfügen, auch wenn die Regierung bereits 1999 zu einem großen Teil in Richtung Berlin entschwunden ist.

Meine Damen und Herren, nicht nur die große Politik ist in diesen Tagen und Monaten mit tiefgreifenden Veränderungen konfrontiert. Auch in der vergleichsweise beschaulichen Welt der Binnenschifffahrt tut sich einiges. Die Europäische Kommission hat bedeutende Rechtsänderungen auf den Weg gebracht, ich nenne nur die technische Richtlinie für Binnenschiffe und die Richtlinie im Befähigungswesen der Binnenschifffahrt. Die erstgenannte Richtlinie ist inhaltlich ausverhandelt, hier geht es im sogenannten Trilog zwischen Europäischem Parlament, Kommission und Rat nur noch darum, ob technische Standards, die von dem neu bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eingerichteten Ausschuss CESNI beschlossen wurden, per dynamischer Verweisung oder jeweils per delegiertem Rechtsakt in Kraft gesetzt werden. Bei der Richtlinie über das Befähigungswesen stehen wir am Anfang sehr intensiver Verhandlungen unter niederländischer Präsidentschaft, die hoffentlich zu vertretbaren Ergebnissen führen werden. Für Deutschland geht es um nicht mehr und nicht weniger als um die Beibehaltung des dualen Ausbildungssystems, die Aufrechterhaltung der Streckenkunde und die Rettung des Rheinpatents. Hierzu wird in der Ratsarbeitsgruppe in Brüssel noch viel Detailarbeit zu leisten sein. Da die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der ZKR mit der Schaffung des neuen Binnenschifffahrtsgremiums CESNI auf eine neue Grundlage gestellt wurde, sind noch viele Fragen offen und die Form der Zusammenarbeit muss

sich in der Praxis noch bewähren. Überhaupt: Es scheint, dass traditionelle Institutionen der Binnenschifffahrt – ich denke hier vor allem an die Stromkommissionen, aber auch die UNECE - im Moment auf der Suche nach ihrer künftigen Rolle sind. Dies bringt eine gewisse Phase der Unübersichtlichkeit, vielleicht am Ende auch des Umbruchs mit sich.

Ich freue mich daher, dass wir heute und morgen über zwei Themen sprechen können, die im Wesentlichen schon in etwas ruhigerem Fahrwasser sind.

Was das Straßburger Haftungsbeschränkungsübereinkommen anbelangt, ist die Konvention 2012 unterzeichnet und von ersten Staaten auch schon ratifiziert worden. In Deutschland befinden wir uns gerade im Stadium der nationalen Umsetzung. Mit der Änderung unseres Binnenschifffahrtsgesetzes sind wir auf einem guten Weg. Dazu werden Sie später mehr von Frau Dr. Czerwenka aus dem Bundesjustizministerium erfahren.

Mit dem CLNI 2012 ist eine überzeugende Antwort auf zwei wesentliche Punkte gefunden worden. Zum einen sind die Haftungshöchstbeträge verdoppelt worden. Der Geldentwertung wurde damit im Interesse der Unfallopfer und des Gläubigerschutzes Rechnung getragen. Und zum anderen wurde der geographische Anwendungsbereich des CLNI in Richtung Mittel- und Osteuropa erweitert. Damit ist das CLNI ein schönes Beispiel dafür, wie sich sinnvolles und gut gemachtes Rheinrecht zu einem Modell für alle Binnenschifffahrtsnationen in Europa entwickeln kann. Ich könnte mir vorstellen – und würde mir das auch wünschen –, dass als nächstes das Abfallübereinkommen CDNI eine Ausdehnung in Richtung Donau erfährt. Damit könnten wir auch beim Thema Umweltschutz einen wichtigen Schritt in Sachen Rechtsvereinheitlichung vorankommen.

Gestatten Sie mir beim Thema „Haftung in der Binnenschifffahrt“ noch eine Randbemerkung. Es fällt auf, dass verglichen mit anderen Verkehrsträgern und verglichen mit der Seeschifffahrt noch einige Elemente im Haftungsrecht der Binnenschifffahrt fehlen. Ich denke da z.B. an eine Pflichtversicherung mit Direktanspruch des Geschädigten. Aber vielleicht ist es ja auch hier wie beim internationalen Frachtrecht. Die Geburt des Budapester Übereinkommens CLMI war

schwierig, benötigte einen langen Anlauf und kam erst lange nach den entsprechenden Vorschriften der anderen Verkehrsträger.

Der zweite Themenblock, um den wir uns dann morgen kümmern wollen, betrifft die arbeitsrechtlichen Aspekte der Binnenschifffahrt.

Mit der Durchführung der Vereinbarung der europäischen Sozialpartner EBU, ESO und ETF zur Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschifffahrt hat die EU in der Richtlinie 2014/112/EU die Weichen für die Zukunft gestellt, um den speziellen Bedürfnissen und Besonderheiten des Binnenschifffahrtsgewerbes angemessen Rechnung zu tragen. Es ist nicht selbstverständlich, dass sich die Sozialpartner in diesem schwierigen Bereich einigen konnten. Herr Koning wird uns morgen die Inhalte der Richtlinie näher bringen, die bis zum Jahresende durch die Mitgliedstaaten umzusetzen ist. Die große Kunst wird für sie darin bestehen, Regelungen in nationales Recht umzusetzen, an deren Entstehung sie nur bedingt beteiligt gewesen sind.

Einen äußerst spannenden Bereich stellt der jüngst dem Rat übermittelte Vorschlag der EU-Kommission für eine neue Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt dar. Die Vorarbeiten zu dem kürzlich übermittelten Vorschlag haben einige Jahre gedauert. Jetzt, 20 Jahre nach Erlass der letzten Regelung zur „Harmonisierung der Bedingungen zum Erwerb von Binnenschifferpatenten“, steht eine grundlegende Neuregelung bevor. Interessant dürfte sein, wie hierbei das neu geschaffene europäische Gremium CESNI, das im Auftrag der EU-Kommission durch das Sekretariat der ZKR betreut wird, zum Einsatz kommen wird. Dort sollen wesentliche Inhalte der neuen Regelung erarbeitet werden. Neben weiteren Details des Richtlinienentwurfs wird uns morgen Herr Rusche sicherlich auch näher bringen, wie das neue System der kompetenzbasierten Qualifizierung aussehen wird.

Zunächst einmal wünsche ich uns nun interessante Vorträge sowie einen anregenden Gedankenaustausch hier im Saal und heute Abend an Bord des Fahrgastschiffes „Jan von Werth“.