

PROTOKOLL
DER GEMEINSAMEN SITZUNG
DER DONAUKOMMISSION UND DER
ZENTRAKKOMMISSION FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

in Budapest, am 22. Juni 2001

PROCES – VERBAL
DE LA REUNION COMMUNE DE
LA COMMISSION DU DANUBE ET DE
LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

tenue à Budapest le 22 juin 2001

ПРОТОКОЛ
СОВМЕСТНОГО ЗАСЕДАНИЯ
Дунайской Комиссии и
ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОМИССИИ СУДОХОДСТВА ПО РЕЙНУ

Будапешт, 22 июня 2001 г.

INHALTSVERZEICHNIS

Liste der Teilnehmer

Tagesordnung

Protokoll der Gemeinsamen Sitzung (mit Reden und Wortmeldungen)

Anlagen:

- Gemeinsame Erklärung
- Erklärung des Präsidenten der Donaukommission und des Präsidenten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
- Pressemitteilung

LISTE DER TEILNEHMER

an der
Gemeinsamen Sitzung
der Donaukommission und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt
(Budapest, 22. Juni 2001)

A. Delegationen der Mitgliedstaaten der Donaukommission oder der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt

Belgien

Herr Jan DEVADDER

Präsident der ZKR,
Kommissar Belgiens in der ZKR

Frau Christiane VANLUCHE

Kommissarin Belgiens in der ZKR

Bulgarien

Herr Svetlozar PANOV

Vertreter Bulgariens in der Donaukommission

Frau Boriana TERZIEVA

Deutschland

Herr Wilfried GRUBER

Sekretär der Donaukommission,
Vertreter Deutschlands in der Donaukommission

Herr Hans-Jürgen FROBÖSE

Abteilungsleiter im deutschen
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen

Herr Manfred AUSTER

Stellvertreter des Vertreters Deutschlands in der
Donaukommission

Frankreich

Herr Ronny ABRAHAM	Kommissar Frankreichs in der ZKR
Herr Serge SEGURA	stellv. Kommissar Frankreichs in der ZKR

Jugoslawien

Herr Dejan JANČA	Vertreter Jugoslawiens in der Donaukommission
Herr Dusan DIMITRIJEVIĆ	

Kroatien

Herr Stanko NICK	Vertreter Kroatiens in der Donaukommission
Herr Željko MILKOVIĆ	Leiter der Abteilung für Wasserstraßen im kroatischen Verkehrsministerium

Moldau

Herr Victor ȚVIRCUN	Stellvertreter des Vertreters Moldaus in der Donaukommission
---------------------	--

Niederlande

Herr M. VAN DER ZEE	Kommissar der Niederlande in der ZKR
Herr P. VAN DALEN	Kommissar der Niederlande in der ZKR
Herr R. WALTHUIS	Kommissar der Niederlande in der ZKR
Herr A. J. VERAART	Kommissar der Niederlande in der ZKR
Herr C. F. J. M. HOFHUIZEN	stellv. Kommissar der Niederlande in der ZKR

Österreich

Herr Hellmuth STRASSER	Präsident der Donaukommission, Vertreter Österreichs in der Donaukommission
------------------------	--

Rumänien

Herr Alexandru GHISA	Stellvertreter des Vertreters Rumäniens in der Donaukommission
----------------------	--

Russland

Herr V. L. MUSATOV	Vertreter Russlands in der Donaukommission
Herr V. I. FEDOROV	Stellvertreter des Vertreters Russlands in der Donaukommission

Schweiz

Herr Kurt HÖCHNER	Kommissar der Schweiz in der ZKR
Herr Rolf STÜCHELI	Geschäftsträger a.i. der Schweiz in Ungarn
Frau Regina ESCHER	

Slowakei

Herr Ján VARŠO	Vertreter der Slowakei in der Donaukommission
Herr Roman GABRIŠ	Stellvertreter des Vertreters der Slowakei in der Donaukommission
Herr Vladimír HAVIAR	Direktor der Abteilung für Wasserstraßentransport im slowakischen Ministerium für Verkehr und Kommunikation

Ukraine

Herr O. D. KLYMPUSH	Vizepräsident der Donaukommission, Vertreter der Ukraine in der Donaukommission
Herr I. I. DOVGANITCH	

Ungarn

Herr Árpád PRANDLER	Stellvertreter des Vertreters Ungarns in der Donaukommission
Herr István VALKÁR	Stellvertreter des Vertreters Ungarns in der Donaukommission
Herr Ottó PÁL	
Herr Sándor KOCSIS	

B. Beobachterstaaten bei der Donaukommission

Frankreich

siehe oben

Türkei

Herr Ender ARAT

Botschafter der Türkei in Ungarn

C. Sekretariat der Donaukommission

Herr Danail NEDIALKOV

Generaldirektor des Sekretariats

Herr Péter NÁDAS

Chefingenieur des Sekretariats

Herr Zorán KARAIČIĆ

Rat für schiffahrtstechnische Fragen

Herr Dănut-Adam STEFĂNESCU

Rat für Angelegenheiten der Instandhaltung
der Fahrrinne

Herr Karol ANDA

Rat für betriebswirtschaftliche und
Umweltangelegenheiten der Donauschifffahrt

Herr Oleg HÎNCU

Rat für Wirtschaftsanalyse und Statistik

Herr Johann SPITZER

Rat für Rechtsangelegenheiten

Frau Jadranka JAPUNČIĆ

Rat für Finanzangelegenheiten

Frau Christine GODKNECHT

Rat für Publikation

Herr Yuri A. MIKHAYLOV

Rat für Verwaltungsangelegenheiten

Herr Bernard CHENEVEZ

Leiter der Technischen Leitungseinheit

D. Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Herr Jean-Marie WOEHLING

Generalsekretär

Herr A. F. VAN DER WERF

stellv. Generalsekretär

Herr Albert BOUR

Hauptverwaltungsrat

**Gemeinsame Sitzung
der Donaukommission und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt
(Budapest, 22. Juni 2001)**

am Sitz der Donaukommission
Benczúr u. 25
H-1068 BUDAPEST

Beginn der Sitzung: 9.00 Uhr

TAGESORDNUNG

- Ansprache von Herrn STRASSER, Präsident der Donaukommission
- Ansprache von Herrn DEVADDER, Präsident der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt
- Wortmeldungen der Delegationen der Mitgliedstaaten

Besprechung

- Verabschiedung einer gemeinsamen Erklärung
- Schlusswort von Herrn WOEHLING, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt
- Schlusswort von Herrn NEDIALKOV, Generaldirektor des Sekretariats der Donaukommission

Ende der Sitzung: 11.00 Uhr

Botschafter Strasser, Präsident der Donaukommission eröffnete die gemeinsame Sitzung der Donaukommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Er ließ ein Dokument mit einer kurzen Erklärung der beiden Präsidenten verteilen. Hierzu erläuterte er: „Die Absicht dieser Erklärung ist es sicherzustellen, daß die große Erklärung, die wir heute annehmen, und die auf der Tagesordnung steht, in der Folge auch hinsichtlich ihrer Verwirklichung begleitet wird. Wir werden diese Erklärung im Laufe des Vormittags zusammen mit der großen Gemeinsamen Erklärung annehmen.“

Die Tagesordnung wurde von der Versammlung gebilligt.

Präsident Strasser machte auf die unmittelbar im Anschluß an die gemeinsame Sitzung stattfindende Unterzeichnungszeremonie des CMNI-Übereinkommens im ungarischen Außenministerium und auf den darauf folgenden Empfang, gegeben von Staatssekretär Bába, aufmerksam. Präsident Strasser lud die Teilnehmer zu einer 2 - 3-stündigen Besichtigungsfahrt auf der Donau am Nachmittag ein.

Präsident Strasser wandte sich nunmehr in einer Eröffnungs Erklärung an die Teilnehmer der Sitzung:

„Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Mitglieder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, sehr geehrte Damen und Herren, im Namen der Donaukommission darf ich Sie aufrichtig zu diesem Treffen der beiden großen internationalen Flußkommissionen am Sitz der Donaukommission begrüßen. Nach meinen Informationen ist es die erste Tagung dieser Art und sie ist daher in gewissem Sinne als historisch zu bezeichnen. Dieser Umstand darf uns aber nicht vergessen machen, daß die Beziehungen unserer beiden Organisationen eine lange und in vieler Hinsicht gemeinsame Geschichte haben. Beide verdanken ihr Entstehen dem Wunsch der europäischen Mächte, das Prinzip der freien Schifffahrt und des freien Handels analog zur freien Schifffahrt auf Hoher See auch auf die großen Flüsse auszudehnen. Ihre gemeinsame Wiege war die Schlußakte des Wiener Kongresses. Ihre Zusammenarbeit im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, wo unsere Delegationen ihre Plätze unmittelbar nebeneinander haben, leistete einen entscheidenden Betrag zur europäischen Integration im Bereich der Binnenschifffahrt und damit zu deren wirtschaftlicher Entwicklung. Die Schlußakte der Konferenz über Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa von Helsinki hat die Rolle der Donaukommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ausdrücklich anerkannt und die beiden Kommissionen eingeladen, ihre Arbeiten zur Beseitigung der Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften, denen der Verkehr auf der Donau bzw. auf dem Rhein unterliegt, insbesondere hinsichtlich ihrer Anwendung fortzusetzen. Der Abschluß des Briefwechsels zwischen Donaukommission und ZKR im Jahre 1976 über die Bereiche ihrer Zusammenarbeit war die natürliche Folge dieser paneuropäischen Entwicklung.

Unser Arbeitsübereinkommen von 1976 war eine wirkungsvolle Grundlage für die Vertiefung der Kooperation unserer Sekretariate und fand daher auch Niederschlag in weiten Bereichen der Bemühungen um Harmonisierung der auf unseren Flüssen geltenden Normen, insbesondere nach der wirtschaftlichen und politischen Wende in Mittel- und Südosteuropa und nach der Öffnung des Main-Donau-Kanals im Jahre 1992.

Nach meiner Auffassung haben wir die damit geschaffenen Möglichkeiten aber bei weitem nicht genutzt. Harmonisierung war zwar der politische Auftrag, aber sie blieb unvollständig

und vernachlässigte eine wesentliche Forderung der Schlußakte von Helsinki, daß die Angleichung der administrativen und technischen Bestimmungen auf der Grundlage des gegenseitigen Vorteils erfolgen muß. Dies ist aber die Voraussetzung für die Verwirklichung eines weiteren wesentlichen Zieles in der europäischen Integration, an der wir alle teilnehmen, nämlich der schrittweisen Liberalisierung in der Verkehrspolitik und die Schaffung eines gemeinsamen Marktes auch in diesem Bereich.

Das heutige Treffen, davon bin ich überzeugt, wird uns erlauben, den Weg der Zusammenarbeit, den wir schon vor Jahrzehnten begonnen haben, mit schnellem Tempo fortzusetzen und die gegenseitigen Vorteile besser abzuschätzen und sicherzustellen. Wir leisten damit einen entscheidenden Beitrag zur echten Verwirklichung der für die europäische Wirtschaft, aber auch für die Idee der europäischen Einigung an sich so wichtigen Wasserstraße Rhein-Main-Donau.

Im Augenblick ist dieser internationale Schifffahrtsweg durch die Zerstörung der Brücken in Novi Sad unterbrochen. Die Donaukommission unternimmt, gemeinsam mit der Bundesrepublik Jugoslawien und entscheidend unterstützt von der Europäischen Union, alles nur denkbar Mögliche, ehestens die Schifffahrtsrinne wieder zu öffnen. Wir hoffen, daß wir bald Erfolg haben. Erlauben Sie mir, daß ich jenen Mitgliedstaaten der Zentralkommission, die zum Internationalen Fonds der DK zur Räumung der Fahrrinne in Novi Sad direkte oder indirekte Beiträge geleistet haben, danke. Und jene Staaten, die dies noch nicht getan haben, bitte, diese Möglichkeit im Geiste der Solidarität zu prüfen.

Wenn heute im ungarischen Außenministerium die ersten Unterschriften unter das CMNI gesetzt werden, so können wir ebenfalls mit Genugtuung feststellen, daß die europäische Binnenschifffahrt nicht auf der Stelle tritt, sondern die Herausforderungen der neuen Zeit angenommen hat. In diesem Lichte sehe ich auch unsere Absicht, am Ende unserer heutigen Sitzung eine Gemeinsame Erklärung zu billigen. Sie wird uns in den nächsten Jahren leiten und helfen, unsere Aufgaben gut zu erfüllen.“

Es folgte die Eröffnungserklärung von **Herrn Devadder, Präsident der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt** (*Original französisch*):

„Sehr geehrter Herr Präsident der Donaukommission,
Sehr geehrte Delegationsmitglieder, meine Damen und Herren,

Ich übernehme gern die Aufgabe, dem Präsidenten der Donaukommission, den Delegationen der Mitgliedstaaten der Donaukommission und ihrem Sekretariat im Namen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt meinen Dank und meine Befriedigung darüber auszusprechen, dass sie die notwendigen Vorkehrungen getroffen haben, damit sich unsere beiden Kommissionen heute zu ihrer ersten gemeinsamen Sitzung treffen können.

Die Idee für diese gemeinsame Sitzung entstand im Laufe von Gesprächen am Rande der diplomatischen Konferenz über das CMNI-Übereinkommen im Herbst vergangenen Jahres, und besonders anlässlich eines Treffens der Sekretariate der beiden Kommissionen. Diese Idee weckte bei den Delegationen der Mitgliedstaaten der ZKR sofort großes Interesse.

Natürlich soll das nicht heißen, dass es zwischen unseren Kommissionen einen Mangel an Zusammenarbeit gäbe. Bereits 1976 wurde eine Schriftwechselvereinbarung zur Präzisierung der Modalitäten dieser Zusammenarbeit vereinbart. Seitdem findet vorrangig unter der Ägide

der beiden Chefsingenieure ein fruchtbarer Informationsaustausch über technische und nautische Fragen statt.

Wenn man sich jedoch die Veränderungen vor Augen führt, die das europäische System der Binnenschifffahrt gegenwärtig beeinflussen, und die sowohl wirtschaftliche als auch technische und rechtliche Aspekte betreffen, wird einem bewusst, dass in unserer Zusammenarbeit künftig ein qualitativer Sprung erfolgen muss.

In wirtschaftlicher Hinsicht gilt es, der Binnenschifffahrt zu dem ihr gebührenden Platz in der Entwicklung des Transportsektors und damit zu neuen Marktanteilen zu verhelfen. Die Schaffung eines europaweit integrierten Binnenschifffahrtsmarktes, der das Donau- und das Rheinbecken umfasst, ist ein wichtiges Mittel zur Verbesserung des Modal Split zugunsten der Binnenschifffahrt. Die gegenseitige Öffnung der Märkte soll in der Tat ein Instrument werden, um neue Transporte auf unsere Wasserstraßen zu lenken. Diese gegenseitige Öffnung setzt allerdings die Suche nach Mitteln und Wegen zur Schaffung eines Umfelds voraus, welches eine tatsächliche Gleichstellung der Benutzer, ausgewogene Wettbewerbsbedingungen, die Gewährleistung von Sicherheit und die Achtung der Interessen des betroffenen Personals garantiert. Gerade bei der Gestaltung eines solchen günstigen Umfelds können unsere beiden Stromkommissionen dank ihrer Kompetenz und Erfahrungen einen wichtigen Beitrag leisten.

Neben anderen Fragen möchte ich das Gebiet der Statistik und der Marktbeobachtung hervorheben, wo wir gehalten sind, gemeinsam einen Fortschritt zu erzielen. Nur eine wirksame Methode zur Analyse der tatsächlichen wirtschaftlichen Zusammenhänge, die mit einem einheitlichen Verfahren zur Registrierung der Flotten und abgestimmten Methoden bei der Erfassung der Güterbewegungen beginnt, kann unseren Kommissionen und den anderen betroffenen europäischen Organisationen die Informationen geben, die für gezielte Impulse zur Entwicklung des Flusstransports in unseren beiden Becken unerlässlich sind.

Auf technischem Gebiet müssen wir geeignete Wege zur Harmonisierung der in unseren beiden Strombecken geltenden Bestimmungen für die technischen Vorschriften der Schiffe, die Schifferpatente, die Vorschriften für die Besatzungen usw. finden. Die gemeinsam geleistete Arbeit, die das ADN-Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen ermöglichte, ist ein wichtiger und ermutigender Schritt nach vorn. Im Bereich der allgemeinen Vorschriften für Schiffe stellt die Revision der Richtlinie 82/174 der Gemeinschaft, der sich anzuschließen die EU-Beitrittskandidaten unter den Donauländern gehalten sind, und die sich stark an der Rheinschiffsuntersuchungsverordnung orientiert, eine günstige Voraussetzung für Fortschritte bei der Annäherung dar. Was die Patente anbetrifft, lassen sich auf der Grundlage konkreter Sachlagen ebenfalls pragmatische Lösungen finden. Und schließlich haben beide Kommissionen zur Vorbeugung möglicher, durch die Binnenschifffahrt verursachter Umweltverschmutzungen, Schritte eingeleitet, die auf jeden Fall gegenseitig abgestimmt werden müssen.

Ein anderer wichtiger Bereich ist die Harmonisierung der Rechtsbestimmungen für den Binnenwasserstraßentransport. Hierbei haben wir mit der gemeinsamen Erarbeitung des CMNI-Übereinkommens, welches gleich jetzt unterzeichnet werden wird, sowie im sozialen Bereich mit dem Europäischen Übereinkommen über die Soziale Sicherheit der Binnenschiffer einen großen Schritt nach vorn getan. Unsere beiden Kommissionen haben weiterhin beschlossen, gemeinsam am Entwurf eines Übereinkommens über die Haftung und

Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen, kurz Entwurf des CRDNI-Übereinkommens genannt, zu arbeiten. So können wir uns auf diesem Gebiet auf die Erfahrungen einer sich bereits bewährten Zusammenarbeit stützen. Diese Erfahrungen müssten uns auch helfen, einen einheitlichen rechtlichen Rahmen zu schaffen, insbesondere durch Inkraftsetzung des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) auf allen europäischen Wasserstraßen. Die rechtliche Harmonisierung ist unbestritten die notwendige Voraussetzung für eine wirksame Integration der Märkte und die Schaffung gleichwertiger Bedingungen im Binnenschiffstransportgewerbe.

Vor uns liegt also ein breites Feld für eine Zusammenarbeit. Natürlich wollen wir diese Zusammenarbeit nicht im Alleingang, sondern in enger Kooperation mit anderen, mit der Binnenschifffahrt befassten Organisationen wie der Europäischen Kommission, der UN/ECE und der CEMT gestalten.

Wir wissen, dass wir uns dabei auf kompetente, zuverlässige und aktive Sekretariate stützen können. Wir werden ihnen viel Arbeit abverlangen. Aber einer der wesentlichen Aspekte dieser neuen Dimension der Zusammenarbeit wird ja darin bestehen, dass - wie heute - in die Arbeit nicht nur die Sekretariate unserer beiden Kommissionen, sondern auch die Delegationen der Mitgliedstaaten eingebunden werden. In diesem Zusammenhang erscheint es uns sinnvoll, darüber nachzudenken, wie wir einen ständigen gemeinsamen Ausschuss bilden könnten, der seine Sitzungen mal in Straßburg, mal in Budapest oder in einer anderen Stadt eines der Mitgliedstaaten abhalten und den Rahmen für unmittelbare Gespräche sowie zur Abstimmung der Arbeit unter den Delegationen bilden könnte. Auf der anderen Seite wäre auch die Schaffung des Beobachterstatus bei beiden Kommissionen, insbesondere für Mitgliedstaaten der jeweils anderen Stromkommission ein wirksames Mittel zur Vertiefung der unmittelbaren Beziehungen aller betroffenen Staaten.

Wer anders hätte genauere Kenntnisse und mehr praktische Erfahrung in der Binnenschifffahrt als die beiden großen europäischen Stromkommissionen? Beide, die Donaukommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bilden zusammen einen gesamteuropäischen Rahmen, der nicht nur das Europa von Morgen, also das Europa der Ost-Erweiterung, sondern auch das Europa von Übermorgen umfasst. Unsere Institutionen können sowohl für kurz- als auch für langfristige Zukunftsmodelle einen Rahmen bieten. Unsere Spezialisierung auf dieses Verkehrsmittel, das oft als ein in Europa vergessener Transportweg bezeichnet wird, weist uns eine spezifische Rolle in ergänzender Funktion zu, nicht in Konkurrenz, sondern mit eigener Qualität in bezug auf die Institutionen mit allgemeinen politischen Aufgaben wie die Europäische Union, mit der wir konstruktiv zusammenarbeiten wollen, auch wenn sie sich verständlicherweise nicht so wie unsere Kommissionen mit dem Binnenwasserstraßentransport identifiziert.

Dieser Wille, gemeinsam im Interesse der Förderung der europäischen Binnenschifffahrt zu arbeiten, spiegelt sich auch im Entwurf der Gemeinsamen Erklärung der beiden Kommissionen wider, in welcher die Donaukommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschließen, insbesondere die Hindernisse, die der Realisierung des erstrebten Ziels entgegenstehen, zu untersuchen, die Möglichkeiten zu ihrer Überwindung zu recherchieren, und Maßnahmen vorzuschlagen, die geeignet sind, den Regelungs- und Rechtsrahmen zu harmonisieren.

Mit diesem Ziel erklären die Präsidenten der Donaukommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, einen gemeinsamen Ad-hoc-Ausschuss ins Leben zu rufen, der beauftragt werden wird, Maßnahmen zu prüfen und Vorschläge für die Harmonisierung der Bedingungen zum Betreiben der Binnenschifffahrt auszuarbeiten.

Wir haben eine gemeinsame Berufung, die auf unserer heutigen Sitzung neben den konkreten Vorgaben für Organisation und Zielrichtung unserer zukünftigen Arbeiten symbolisch manifestiert werden soll.

Es ist mir eine große Freude, dass wir dieses Vorhaben gemeinsam angepackt haben.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.“

Beide Erklärungen erhielten den Beifall der Delegationen.

Präsident Strasser dankte Präsident Devadder für seine Ausführungen und schlug vor, diesem den Vorsitz zu übertragen und den Delegationen, die eine Erklärung abgeben möchten, das Wort zu erteilen.

Die einzelnen Delegationen äußerten sich wie folgt:

Herr Gruber begrüßte die erstmalige Zusammenkunft der beiden Kommissionen. Deutschland als Mitglied in beiden Kommissionen sei ein natürliches Bindeglied zwischen beiden Organisationen und beiden Wasserstraßen.

Herr Froböse unterstrich die Bedeutung einer stärkeren Integration des gesamten europäischen Binnenschifffahrtsmarktes und der hierzu erforderlichen Abstimmung der technischen, rechtlichen und teilweise auch wirtschaftlichen Bedingungen.

Er betonte, daß Deutschland die Verwirklichung des Projekts zur Räumung der Donau in Novi Sad angesichts der hohen wirtschaftlichen Verluste der Donauländer für eminent wichtig erachte, und es daher als erheblichen Fortschritt betrachte, wenn bis Ende August eine provisorische Fahrrinne dem Verkehr übergeben werden könnte; allerdings mache dies nur Sinn, wenn die die Schifffahrt behindernde Pontonbrücke durchlässig werde.

Nachdem die Europäische Union ihre Bereitschaft erklärt habe, auch die Kosten für den Wiederaufbau der Sloboda-Brücke zu übernehmen, erwarte Deutschland, daß die Pontonbrücke endgültig entfernt werde. In der Übergangszeit müsse Jugoslawien für eine häufigere regelmäßige Öffnung der Pontonbrücke sorgen. Die zuständigen Stellen würden von deutscher Seite darüberhinaus aufgefordert, die derzeitige Übung, für die Öffnung eine Bezahlung zu verlangen - eine Praxis, die mit der Belgrader Konvention nicht vereinbar sei -, einzustellen.

Herr Froböse drückte die Hoffnung auf eine schnellstmögliche Lösung aus.

Herr van der Zee dankte für den herzlichen Empfang und die ausgezeichnete Organisation der Sitzung und sprach die Befriedigung der niederländischen Delegation über das Stattfinden dieses ersten „historischen“ Treffens aus. Er hob die seit Öffnung des Main-Donau-Kanals bestehende direkte Verbindung der beiden für die Schifffahrt so wichtigen Flußbecken hervor sowie das große Interesse aller Anliegerstaaten, den Schiffsverkehr zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer stärker zu entwickeln. Auf dem Wege hierzu sei die heutige Unterzeichnung des CMNI-Übereinkommens von großer Bedeutung.

Als zweiten wichtigen Punkt erwähnte der niederländische Delegierte die paneuropäische Konferenz über Binnenwassertransport, die am 5. und 6. September d.J. in Rotterdam unter Anwesenheit von ungefähr 20 Verkehrsministern aus der ganzen Welt, von betroffenen internationalen Organisationen ebenso wie der ZKR und der DK, der EU und den VN unter Vorsitz von Frau Netelenbos, der niederländischen Verkehrsministerin und ihrem rumänischen Kollegen Herrn Mitrea stattfinden werde. Ziel der Konferenz sei die Stärkung der Beziehungen zwischen Ost und West im Bereich der Binnenschifffahrt. Die Abschlusserklärung werde die Themen: Zugang zu den Märkten, Infrastruktur, Harmonisierung und nachhaltige Entwicklung sowie die Beziehungen zwischen der Europäischen Union, der DK und der ZKR behandeln. Eine Nachfolgekonzferenz sei in Rumänien in 5 Jahren vorgesehen.

Herr van der Zee sprach auch den niederländischen Antrag auf Beobachterstatus bei der DK an, der durch die Bedeutung der Binnenflotte und das große Interesse der Niederlande auf diesem Gebiet begründet sei. Die Niederlande könnten ihre umfangreichen Kenntnisse auf den Gebieten der Regelungen und Bestimmungen, der Sicherheit, der Wirtschaftsfragen und der Wasserwirtschaft einbringen.

Abschließend hob Herr van der Zee auch das große Interesse der Niederlande an einer intensiven Kooperation zwischen den Anrainerstaaten des Rheins und der Donau hervor. Er gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß die Mitgliedsländer der DK die Kandidatur der Niederlande unterstützen werden.

Herr Abraham wies darauf hin, daß er für Frankreich in dessen doppelter Rolle, als aktives Mitgliedsland der ZKR und seit einigen Monaten Beobachter bei der DK an der Sitzung teilnehme. Er erklärte, daß er sich den Ausführungen der beiden Präsidenten zu den gemeinsamen Zielen und Perspektiven einer Annäherung der beiden Kommissionen anschließe. Frankreich werde alle Anstrengungen in diesem Sinne voll unterstützen.

Die Notwendigkeit, die Normen in allen die Binnenschifffahrt betreffenden Bereichen für die beiden Flüsse zu harmonisieren, besonders seit sie nicht mehr getrennt seien und der Verkehr ständig wachse, sei offensichtlich. Die Idee einer möglichst engen Beziehung der beiden Sekretariate und die wünschenswerte Verwirklichung einer Kooperation auf neuem Fundament - juristisch, formal und prozedural - im Interesse der gemeinsamen Arbeit werde von Frankreich unterstützt .

Herr Abraham merkte an, daß das Treffen am Rande der Unterzeichnung des CMNI-Übereinkommens, das ein neues und wichtiges Element der Harmonisierung des europäischen Flussrechts darstelle, symbolische Bedeutung habe. Er hoffe, daß sich auch in Zukunft die beiden Kommissionen so wie heute zusammensetzen können, um anstehende Probleme gemeinsam zu diskutieren und zu lösen.

Herr Nick äußerte seine große Befriedigung darüber, die Kollegen von der ZKR am Tisch begrüßen zu können.

Die kroatische Delegation schließe sich ganz den Ausführungen der beiden Präsidenten an, wie er selbst auch den Worten der Delegationen vor ihm.

Es erscheine ihm etwas paradox, daß sich physisch die beiden Flüsse bereits 1992 vereinigt hätten, andererseits die beiden Kommissionen bis heute dazu gebraucht hätten. „Aber besser spät als nie“. 150 Jahre habe es bis zur heutigen ersten gemeinsamen Sitzung gedauert; er hoffe, daß es bis zur zweiten nicht noch einmal so lange gehen werde.

Die verschiedenen Probleme der Binnenschifffahrt, der Umwelt, auch der anderen großen europäischen Flüsse fänden das stetige Interesse der internationalen Gemeinschaft. In den letzten Monaten hätten verschiedene Aktivitäten im Rahmen des Stabilitätspakts sowie eine große Konferenz der Internationalen Kommission zum Schutze der Donau, deren Präsidentschaft Kroatien in diesem Jahr innehatte, stattgefunden. Er spreche nicht nur von der heutigen Unterzeichnung des CMNI-Übereinkommens, sondern auch von einer weiteren Konferenz, der „GLOBE Europe Danube Conference“, die im ungarischen Parlament heute beginne und morgen dort ihren Abschluß finde.

Die Probleme seien erkanntermaßen groß und die Kräfte müssten gebündelt werden, um diese Probleme im gemeinsamen Interesse zu lösen.

Herr Höchner führte aus, daß es auch für die schweizerische Delegation eine grosse Freude und Genugtuung sei, daß diese gemeinsame Sitzung der beiden Stromkommissionen zustande gekommen sei.

Das gemeinsame Ziel sei die Förderung der Binnenschifffahrt als effizientes und umweltfreundliches Transport- und Verkehrsmittel. Für deren weiteren Ausbau bedürfe es europaweiter Lösungen. Das Know-how hierfür sei in den beiden Stromkommissionen konzentriert.

Neben dem CMNI-Übereinkommen sei ein weiteres für die Sicherheit der Binnenschifffahrt wichtiges Vertragswerk das CRDNI –Übereinkommen über die Haftung beim Transport gefährlicher Güter, das für die Schweiz von hoher Wichtigkeit sei.

Wenn hierbei, so Herr Höchner, die Rhein- und die Donaukommission unter der Schirmherrschaft der UNO/ECE wie beim CMNI-Übereinkommen im gleichen kooperativen Geist wiederum ein Regelwerk gestalten könnten, wäre für die europäische Binnenschifffahrt viel gewonnen. Man könne genügend Projekte finden, wo man zusammenarbeiten könne. Das wichtigste sei, konkret damit zu beginnen.

Herr Klympush sagte, er schliesse sich den Begrüßungsworten, die seine Vorredner an die Delegation der ZKR gerichtet hätten, an.

Er erwähnte das 10-jährige Jubiläum des jungen ukrainischen Staates, das in diesem Jahr stattfinde; die Ukraine sei früher bereits Gründungsmitglied der Donaukommission gewesen. Sie begrüße den Prozeß zur Bildung eines einheitlichen stabilen Wassertransportsystems für ganz Europa. Für die Ukraine stelle die europäische Integration ein strategisches Ziel dar und sie schätze in diesem Zusammenhang die Möglichkeiten, die sich ihr durch die Flußarterien öffneten, hoch ein. Herr Klympush wies auch auf die großen Vorteile des Wassertransports gegenüber anderen Transportmethoden hin.

Die Ukraine, die sich geographisch an einem der Endpunkte einer bedeutenden Wasserdiagonale quer durch Europa befinde, habe sehr großes Interesse an deren effektiver Nutzung und schließe sich daher den Übereinkommen an, die zur Unterschrift anstünden. Leider habe nur heute aus formalen Gründen eine Delegation aus der Ukraine zur Unterschrift nicht kommen können. Er wolle aber allen Anwesenden versichern, besonders aber den Kollegen von der ZKR, daß die ukrainische Regierung den Prozeß begrüßt und ihn sehr aktiv unterstützen werde.

Herr Varšo begrüßte die Anwesenden und äußerte die Hoffnung, daß die gemeinsamen Sitzungen zu einer besseren Ausnutzung der Kapazitäten der beiden Flüsse führen werden. Die Slowakei habe die Absicht, konstruktiv an der Verwirklichung der in der Gemeinsamen

Erklärung enthaltenen Beschlüsse mitzuwirken. Im gleichen Geist werde sie die Erklärung der Konferenz von Rotterdam im September d.J. mittragen.

Herr Varšo führte die Bereiche an, die von den beiden Kommissionen eingehend diskutiert werden sollten: Allem voran der Respekt vor der „cohabitation mutuelle“ der beiden Flüsse hinsichtlich ihrer Ökologie, der Schifffahrt, der Energiegewinnung, ihres Freizeitwerts etc., um das Erbe der Vorfahren bewahren und diesen Reichtum, - in sinnvoller und vernünftiger Weise weiterentwickelt -, an die Nachkommen weitergeben zu können. Auch gelte es zu verhindern, daß die Gewässer durch spontane und unerwartete Überschwemmungen Schaden anrichten. Als dritten Punkt erwähnte er die Notwendigkeit einer verstärkten Zusammenarbeit im Interesse der Verbesserung der Bedingungen für die Schifffahrt vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee einschließlich den Bau neuer Wasserwege. Die Slowakei verfolge mit großem Interesse die Diskussion über eine direkte Verbindung der Donau via Elbe zur Nordsee in der Überzeugung, daß die March an der slowakisch-tschechischen Grenze entsprechend dem europäischen AGN-Abkommen genutzt werden könne, da sie die natürlichste, rationellste und billigste Wasserstraße sei.

Als vierten Punkt für die Zusammenarbeit nannte Herr Varso die Harmonisierung der Bestimmungen im juristischen, technischen und wirtschaftlichen Bereich der Binnenschifffahrt auf Rhein und Donau auf der Basis echter Gegenseitigkeit.

Er äußerte die Zuversicht, daß die heutige Sitzung den Beginn einer erfolgreichen Kooperation im Wege von Expertentreffen darstelle, an denen auch die Industrieunternehmen, Firmen und Gesellschaften direkt oder indirekt beteiligt sein würden.

Die Gemeinsame Erklärung sei ein gutes Zeichen am Anfang des Weges der notwendigen Kooperation der beiden Kommissionen.

Herr Janča versicherte im Namen der jugoslawischen Regierung, daß diese bereit sei, alles zu tun, um trotz der Schwierigkeiten, in welchen sich die Stadt Novi Sad – aus der er persönlich komme – wegen der zerstörten Brücken befinde, im gegenseitigen Interesse zusammen mit der Donaukommission Lösungen für die Schifffahrt zu finden, um eine häufigere Öffnung der Pontonbrücke, Senkung der Kosten für diese Öffnung und eine echte freie Schifffahrt auf der ganzen Donau zu ermöglichen.

Herr Prandler hieß die Delegation der ZKR willkommen. Ungarn begrüße diesen wichtigen Schritt auch im Rahmen der allgemeinen europäischen Zusammenarbeit und unterstütze voll die Gemeinsame Erklärung. Er hob die Bedeutung des Tages auch bezüglich der Unterzeichnung des CMNI-Übereinkommens hervor und lud die Anwesenden zur Teilnahme an der Zeremonie im ungarischen Außenministerium ein.

Nach den Erklärungen der Mitgliedsländer ergriff erneut **Präsident Strasser** das Wort. Er dankte Präsident Devadder für die Durchführung der Diskussion sowie für die „sehr wesentlichen“ Beiträge der Mitgliedsländer, die als Orientierung dienen könnten.

Er dankte besonders auch Herr Janca und seiner Ankündigung die voraussichtlich häufigere Öffnung der Pontonbrücke und Kostensenkung betreffend. Das Hauptziel müsse es sein, die Schifffahrt im jugoslawischen Sektor ohne Behinderung durch die Pontonbrücke und ohne Abgaben, wie das in der Belgrader Konvention vorgesehen sei, zu betreiben.

Die Donaukommission werde alles tun, um gemeinsam mit Jugoslawien zu erreichen, daß parallel zur Durchführung des Räumungsprojekts in Novi Sad die Schifffahrt provisorisch aufgenommen werden könne.

Präsident Strasser dankte den Sekretariaten der beiden Kommissionen für die Ausarbeitung des Entwurfs der Gemeinsamen Erklärung und stellte diesen zur Debatte. Nachdem keine Wortmeldungen oder Stellungnahmen hierzu erfolgten, bat Botschafter Strasser um Abstimmung durch Handheben.

Er dankte und stellte erfreut fest, daß die Gemeinsame Erklärung (Anlage) von Donaukommission und Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 22. Juni 2001 einstimmig angenommen wurde.

Präsident Strasser machte nunmehr auf die sich bei den Dokumenten befindende Erklärung der beiden Präsidenten (Anlage) aufmerksam und erläuterte, daß diese den Zweck habe sicherzustellen, daß ein Instrumentarium die Anwendung und Durchführung der Gemeinsamen Erklärung kontrolliere und gewährleiste.

Präsident Strasser bat dann Präsident Devadder, auch aus Sicht der ZKR zu dieser Erklärung der beiden Präsidenten, deren Annahme von ihnen vorgeschlagen werde, Stellung zu nehmen.

Präsident Devadder bestätigte die Worte von Präsident Strasser, daß man mit der Erklärung der Präsidenten beabsichtige zu versuchen, die in der soeben angenommenen Gemeinsamen Erklärung festgehaltenen Ziele konkret praktisch, realistisch und ohne zu viel Bürokratie anzugehen und zu verwirklichen. Um sich unverzüglich an die Arbeit der Umsetzung der Ziele machen zu können, bedürfe es eines solchen Organs wie des vorgeschlagenen gemeinsamen Ad-hoc-Ausschusses. Selbstverständlich müssten die Modalitäten der gegenseitigen Abstimmung unter allen betroffenen Mitgliedsstaaten vereinbart und der Ad-hoc-Ausschuß so schnell wie möglich ins Leben gerufen werden. Vom Ad-hoc-Ausschuß würde den beiden Kommissionen und den Mitgliedsstaaten Bericht erstattet werden.

Präsident Devadder bat um eventuelle Stellungnahmen zu diesem Papier.

Präsident Strasser fügte noch hinzu, daß er beabsichtige, in Kürze im Rahmen einer Besprechung der DK seinen Kollegen Vorschläge zu machen, in welcher Weise dieses Instrument der Kontrolle und der Realisierung der Gemeinsamen Erklärung zusammengesetzt sein solle. Er vertrat die Meinung, das Organ solle so klein wie möglich gehalten werden, um es effizient zu gestalten, und mit erfahrenen Angehörigen der schifffahrtstreibenden Unternehmen besetzt werden. Seine Aufgabe sei es, in enger Zusammenarbeit mit den beiden Sekretariaten genau diejenigen Probleme zu identifizieren, die von den beiden Flußkommissionen in der nächsten Zeit zu lösen seien.

Da es keine Wortmeldungen hierzu mehr gab, bat Präsident Strasser um Abstimmung durch Handheben. Auch diese Erklärung wurde einstimmig angenommen.

Ebenso fand auch das Pressecommuniqué, das von beiden Sekretariaten zur Verteilung gebracht werden soll, die Zustimmung der Delegationen.

Herr Wöhring hielt folgende Ansprache (*Original französisch*) :

„Sehr geehrte Herren Präsidenten,

Sehr geehrte Delegationsmitglieder, meine Damen und Herren,

im Namen der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt möchte ich unseren Gastgebern bei der Donaukommission, dem Präsidenten der Donaukommission Herrn Strasser, aber auch unseren Kollegen im Sekretariat, insbesondere dem Generaldirektor Herrn Nedialkov, dem

Chefingenieur Herrn Nádas und dem Verantwortlichen für Rechtsangelegenheiten Herrn Spitzer erneut meinen Dank aussprechen.

Wir sind schon an gemeinsames Arbeiten gewöhnt und uns verbinden mittlerweile auch persönliche Beziehungen und Sympathie. Eben deshalb freuen wir uns über die Willensbekundung der Mitgliedstaaten, die Zusammenarbeit zwischen unseren beiden Kommissionen zu verstärken.

Wie Sie wissen, besitzen die Sekretariate der beiden Kommissionen auf diesem Gebiet bereits Erfahrung und wir können sagen, dass die Situation im Hinblick auf die persönlichen Kontakte, die Übermittlung von Dokumenten und den Informationsaustausch allgemein zufriedenstellend ist. Wir müssen nun in eine neue Phase unserer Beziehungen eintreten, die ihren Ausdruck in der Durchführung echter gemeinsamer Projekte im Wege der Arbeitsteilung finden könnte.

Dies ist ganz im Sinne der Überlegungen, welche in der Erklärung der Präsidenten unserer Kommissionen ihren Niederschlag findet. Dazu müssen wir eine solche Arbeitsmethode erarbeiten, mit deren Hilfe wir die Situation aus technischer, juristischer und wirtschaftlicher Sicht analysieren und Strategien der Annäherung festlegen können.

In diesem Zusammenhang haben wir die in der Gemeinsamen Erklärung formulierten neuen Aufgaben, mit denen die beiden Sekretariate beauftragt werden, zur Kenntnis genommen. Den Sekretariaten obliegt jedoch nur die Koordinierung. Es sind die Mitgliedstaaten, die über die wichtigsten Informationen verfügen und die auch die Entscheidungsträger sind. Es ist daher wichtig, dass sich die Arbeitsmethode nicht nur auf eine noch engere Zusammenarbeit der Sekretariate beschränkt. Auch die Delegationen der Mitgliedstaaten selbst müssen sich direkt an der Annäherung unserer beiden Kommissionen beteiligen.

Ich muss daher die Bedeutung der Entscheidung, eine Arbeitsstruktur zu schaffen, in der eine Stätte der Begegnung und des gemeinsamen Handelns der Mitgliedstaaten unserer beiden Kommissionen Platz findet, besonders hervorheben. Damit die Sekretariate effizient arbeiten können, benötigen sie diesen gemeinsamen Ausschuss der Rhein- und der Donaukommission als Instanz zur Vorbereitung der Beratungen der gemeinsamen Sitzungen der beiden Kommissionen, welche man als Europäischen Rat der Binnenschifffahrt bezeichnen könnte.

Wir wollen natürlich auch die Probleme und Hindernisse nicht verkennen. Damit sind nicht nur eventuelle Entscheidungsschwierigkeiten gemeint; es geht auch um praktische Fragen in Verbindung mit Kosten-, Personal- und Sprachproblemen, den unterschiedlichen Kulturen der Verwaltung usw.. Insbesondere werden wir die Schwierigkeiten, die sich aus der geographischen Entfernung ergeben, zu überwinden haben. Wir werden Schwierigkeiten und Misserfolge haben. Da wir uns dessen jedoch bewusst sind, werden wir uns nicht entmutigen lassen.

Unsere beiden Kommissionen können mit Stolz auf eine beachtliche Vergangenheit verweisen und sie werden auch alles für eine vielversprechende Zukunft tun; vielversprechend in erster Linie für die Institutionen, die sie darstellen, doch vor allem für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und auf der Donau; mit einem Wort für die europäische Binnenschifffahrt, deren Fürsprecher sie sind.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.“

Herr Nedialkov gab folgende Schlusserklärung ab (Original Russisch):

„Sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Herren Botschafter,
meine Damen und Herren,

gestatten Sie mir, als Gastgeber in Zusammenhang mit den Entscheidungen dieser wichtigen Sitzung einige Gedanken mit Ihnen zu teilen.

Als erstes möchte ich allen Mitarbeitern des Sekretariats der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt für ihr großes Engagement bei der Vorbereitung aller uns heute vorliegenden Dokumente danken.

Wie dies von den verehrten Präsidenten beider Kommissionen auch betont wurde, sind wir sehr darüber erfreut, am heutigen Tag Zeugen eines für die europäische Binnenschifffahrt historischen Ereignisses geworden zu sein.

Ausgangspunkt für dieses Ereignis ist die Zusammenarbeit unserer Organisationen, die 1976 mit einer Schriftwechselvereinbarung begann und sich seitdem Schritt für Schritt weiter entwickelt hat. Die hier geäußerten Gedanken zusammenfassend kann man meiner Ansicht nach feststellen, dass wir heute einen wesentlichen Schritt in Richtung einer qualitativ neuen Etappe unserer Zusammenarbeit getan haben.

Beide Kommissionen setzten sich 25 Jahre lang unermüdlich für die Harmonisierung im technischen, juristischen und teilweise auch im wirtschaftlichen Bereich ein. Sie wurden jedoch erst nach den wichtigen politischen Veränderungen der 90er Jahre in Europa und durch Aufnahme aller Donau-Anrainerstaaten in die Donaukommission zu jener treibenden Kraft, die es uns heute ermöglicht, den Beginn einer neuen Etappe unserer Zusammenarbeit feierlich zu begehen. Die Interessen der Teilnehmer an der europäischen Schifffahrt gemeinsam zu vertreten, ist in der Tat ein wichtiges und vornehmes Ziel; ich bin überzeugt, dass dieser Tag zu Recht in die Geschichte eingehen wird.

Da die Ergebnisse der heutigen Sitzung in der Gemeinsamen Erklärung festgehalten sind, will ich jetzt nicht weiter darauf eingehen. Gestatten Sie mir aber zu sagen, dass das Sekretariat der Donaukommission überzeugt ist von der Notwendigkeit, in Zukunft ähnliche gemeinsame Sitzungen der beiden Kommissionen zu veranstalten, damit dies zu einer Tradition wird. Nur dann lassen sich die wichtigsten Zielrichtungen und Interessen im Bereich der Binnenschifffahrt erfolversprechend präsentieren.

Sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Herren Botschafter,
meine Damen und Herren,

gestatten Sie mir, Ihnen in diesem feierlichen Augenblick den Vorschlag zu unterbreiten, unsere Sitzungen jährlich abzuhalten. Eine solche Regelmäßigkeit würde es den Leitungen beider Kommissionen ermöglichen, ihre Arbeit gegenseitig abzustimmen. Im Rahmen der Sitzungen dieses neuen Organs, welches man Europäischen Rat für Binnenschifffahrt nennen könnte, würden beide Kommissionen den administrativen Apparat umgehen und ihre Positionen formulieren können. Da es sich hier um die Standpunkte von sechzehn Ländern handelt, werden diese sowohl von der Europäischen Union wie auch von den einzelnen Regierungen sehr aufmerksam geprüft werden.

Ich persönlich bin sehr froh, dass dieses wichtige Ereignis in der Donaukommission stattfindet, und darf der Hoffnung Ausdruck geben, dass die Gedanken und Anregungen unserer gemeinsamen Sitzung und unserer Erklärung nicht auf dem Papier bleiben, sondern auch umgesetzt werden. Nur so werden wir unser wichtigstes Ziel, die Verbesserung der Bedingungen für die Binnenschifffahrt in Europa erreichen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.“

Präsident Devadder bemerkte in seinen abschließenden Worten, daß es sich angesichts all der substantiellen Beiträge und sehr konkreten Vorschläge, die nun auf dem Tisch lägen, um mehr als eine symbolische Sitzung gehandelt habe. Herr Nedialkov habe noch den sehr konkreten Vorschlag gemacht, sich in dieser Form einmal pro Jahr zu treffen. Wenn dieses dann so effizient und kurz verlaufe wie heute, sei die Zukunft der Zusammenarbeit der beiden Kommissionen sehr vielversprechend.

Er dankte der Donaukommission für den herzlichen Empfang im Hause ebenso wie für die Einladung zu einer Exkursion auf der Donau im Anschluss an die Unterzeichnung des CMNI-Abkommens.

Er bedankte sich bei den Delegationen für die Beiträge und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die heute angenommene Gemeinsame Erklärung baldmöglichst umgesetzt werde.

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

(angenommen auf der Gemeinsamen Sitzung in Budapest am 22. Juni 2001)

Die Donaukommission und die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bekunden den Willen, ihre Zusammenarbeit zur Förderung der europäischen Binnenschiffahrt zu vertiefen.

In diesem Sinne beabsichtigen sie, Vorkehrungen zu treffen, die einer stärkeren Integration des europäischen Binnenschiffahrtsmarktes förderlich sind und diesem Verkehrsträger einen gewichtigeren Platz bei der Verteilung des Beförderungsvolumens unter den Verkehrsträgern sichern:

- Eine gezielte Modernisierungs- und Förderungsaktion ist die Voraussetzung für eine Zunahme der Beförderungsleistungen in der Binnenschiffahrt.
- Integration bedeutet auch, die einschlägigen technischen und rechtlichen Vorschriften aufeinander abzustimmen, um die Voraussetzungen für gleiche Zugangsbedingungen zu Beförderungsleistungen auf den europäischen Wasserstrassen zu schaffen.

Zur Stärkung ihrer Zusammenarbeit vereinbaren die Donaukommission und die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ein gemeinsames Vorgehen mit folgenden Aufgaben:

- Hindernisse, die dem gesteckten Ziel im Wege stehen, zu ermitteln und Möglichkeiten für ihre Beseitigung zu prüfen;
- Maßnahmen vorzuschlagen, die geeignet sind, die Rechtsvorschriften und Verordnungen zu harmonisieren.

Sie fordern ihre Sekretariate auf, in gegenseitiger Abstimmung und mit Unterstützung der Mitgliedstaaten Arbeiten und Untersuchungen vorzunehmen, insbesondere:

- Auflistung der für den Rhein und für die Donau geltenden Rechtsbestimmungen und technischen Vorschriften, Feststellung der bestehenden Unterschiede und Ermittlung von Verfahren zur Annäherung, Abstimmung oder Gleichstellung der Texte;
- Einrichtung eines harmonisierten Instruments für Statistik und Marktbeobachtung zum Zwecke des Austauschs und Vergleichs von Informationen über Vorgänge auf beiden Wasserstrassen;
- Prüfung der gewerberelevanten Wirtschafts- und Sozialfragen, um mögliche Auswirkungen für die gegenseitige Öffnung der Märkte zu ermitteln und geeignete Maßnahmen vorzuschlagen, die sicherstellen, dass sich diese Öffnung für Gewerbe und Personal positiv auswirkt.

ERKLÄRUNG

des Präsidenten der Donaukommission und des Präsidenten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

*(angenommen auf der Gemeinsamen Sitzung der Donaukommission und
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Budapest am 22. Juni 2001)*

Zum Zweck der Umsetzung der in der Gemeinsamen Erklärung vom 22. Juni 2001 genannten Ziele werden die Präsidenten der beiden Flusskommissionen die Initiative zur Einberufung eines gemeinsamen *Ad hoc*-Ausschusses ergreifen, dessen Organisationsform im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten zu bestimmen sein wird. Dieser Ausschuss wird Massnahmen prüfen und Vorschläge erarbeiten, welche der Harmonisierung der Bedingungen für die Binnenschifffahrt dienen.

Pressemitteilung

Gemeinsame Erklärung Budapest, 22. Juni 2001

Um verstärkt zur Entwicklung eines dauerhaften konsolidierten europäischen Transportsystems beizutragen, haben die Donaukommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt beschlossen, ihre Zusammenarbeit im Hinblick auf die Förderung des Transports auf dem Wasserwege zu verstärken.

Die Aktivitäten dieser zwei Organisationen umfassen ein Netz, das sich von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer erstreckt. Diese decken daher mehr als 4000 km schiffbare Wasserstraße mit Abmessungen auch für größere Schiffe ab. Die geplante Zusammenarbeit wird als wichtigstes Ziel die Entwicklung des Flusstransports haben, und sich vorrangig um eine größere Integration derjenigen Flussmärkte bemühen, die bedingt durch ihre Topographie traditionell begrenzt waren. Fördermaßnahmen auf nationaler und regionaler Ebene in Europa ebenso wie ein engagierter Einsatz auf Gemeinschaftsebene könnten diese Integration vorteilhaft unterstützen.

Dies wird einerseits den Willen demonstrieren, die spezifischen Trumpfvorteile des Transports auf dem Wasserwege, d.h. seine umweltschonenden Eigenschaften, sein hohes Sicherheitsniveau und insbesondere die noch vorhandenen, nicht ausgeschöpften Kapazitäten des bestehenden Netzes einzukalkulieren und zu nutzen. Die Zusammenarbeit wird andererseits im Bewußtsein der Notwendigkeit gestaltet werden, daß das Marktangebot modernisiert werden muß, indem es besser an die Bedürfnisse der Verbraucher angepasst wird, und Strukturen geschaffen werden, die es erlauben, die Wasserstraße in die logistischen multimodalen Transportketten zu integrieren.

Die Donaukommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt werden gemeinsam die gegenwärtig bestehenden Hindernisse für eine wechselseitige Öffnung der Transportmärkte der Binnenschifffahrt sowie die erforderlichen Voraussetzungen zu ihrer Überwindung auf den Gebieten der technischen Vorschriften für Schiffe, der Regelungen für die Besatzung und des statistischen Apparats genau untersuchen.

Es ist vorgesehen, besondere Aufmerksamkeit der Harmonisierung des Flussrechts zu widmen, einem Bereich, der im Vergleich zur Situation bei anderen Transportarten eine gewisse Rückständigkeit aufweist. Die Unterzeichnung des „Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)“ bei der ungarischen Regierung, die Depositar des Übereinkommens ist, fand ebenfalls heute statt. Es

wurde in Zusammenarbeit mit der VN/ECE ausgearbeitet, von zwölf Ländern unterzeichnet und bedeutet einen neuen Schritt in dieser Richtung. Natürlich sollte er durch weitere ergänzt werden, in erster Linie, was die zivilrechtliche Haftung im Flusstransport anbetrifft, ein Bereich, in dem bereits gewisse Regelungen getroffen werden konnten.

Ganz konkret: Eine Gemeinsame Erklärung, welche die Modalitäten der Zusammenarbeit definiert, wurde am 22. Juni 2001 bei einem gemeinsamen Treffen der beiden Kommissionen am Sitz der Donaukommission in Budapest verabschiedet.

Die beiden Flusskommissionen sind übereingekommen, sich in der Zukunft regelmäßig zu treffen und ihre Aktivitäten im Einvernehmen mit der Europäischen Kommission zu koordinieren, und dabei auch andere relevante europäische Institutionen so oft und so eng wie möglich einzubeziehen.

Donaukommission

Benczur utca 25
H – 1068 BUDAPEST
Für weitere Informationen:
Frau Ch. Godknecht
Tel.: ++36 1 461 80 10
Fax : 36 1 352 18 39

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

2, Place de la République
F – 67082 STRASBOURG CEDEX
Für weitere Informationen:
H. van der Werf
Tel.: ++33 3 88 52 20 10
Fax : 33 3 88 32 10 72