

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und zur Aufhebung der Richtlinie 2005/45/EG“

(COM(2018) 315 final — 2018/0162 (COD))

(2019/C 110/23)

Berichterstatlerin: **Tanja BUZEK**

Befassungen	Europäisches Parlament, 11.6.2018 Rat, 6.6.2018
Rechtsgrundlage	Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	20.11.2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	12.12.2018
Plenartagung Nr.	539
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Entscheidungen)	201/3/6

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1. Der EWSA unterstützt weitgehend die Ziele, die die Kommission in ihrem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und zur Aufhebung der Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute festgelegt hat. Der EWSA ist der Auffassung, dass die im Rechtsrahmen vorgesehenen Änderungen notwendig, verhältnismäßig und kostenwirksam sind.

1.2. Der EWSA erkennt zwar an, dass beide Richtlinien sowohl zur Verbesserung der theoretischen und praktischen Ausbildung von Seeleuten, die an Bord von unter EU-Flagge fahrenden Schiffen arbeiten, als auch zur beruflichen Mobilität von Seeleuten, die über ein in der EU ausgestelltes Befähigungszeugnis verfügen, beigetragen haben, hält es jedoch für ratsam, in diesem Bereich einen Schritt weiter zu gehen. Daher empfiehlt der EWSA, die Überarbeitung der Richtlinie 2008/106/EG zu nutzen, um eine breitere europäische Debatte unter Einbeziehung der Kommission, der Mitgliedstaaten, der Ausbildungseinrichtungen und der Industrie darüber anzustoßen, wie weiter in das europäische maritime Qualifikationsniveau investiert werden kann, damit sowohl die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte erhalten werden kann als auch die Kapazität der Branche, hochwertige Arbeitsplätze für europäische Seeleute und andere maritime Berufsgruppen hervorzubringen.

1.3. Der EWSA empfiehlt insbesondere, auf die Einrichtung eines EU-Forums hinzuwirken, in das die Ausbildungseinrichtungen, die Industrie, die maritimen Cluster im weiteren Sinne und die nationalen Seebehörden mit dem Ziel eingebunden werden, die Ausbildung der Seeleute zu verbessern, sowie europäische Aufbaulehrgänge für maritime Berufe zu entwickeln, die über die international vereinbarten Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten hinausgehen. Solche weiterführenden Lehrgänge wären ein Wettbewerbsvorteil für europäische Seeleute, denn auf diese Weise würden sie Fähigkeiten erwerben, die über die auf internationaler Ebene erforderlichen Fähigkeiten hinausgehen. Außerdem würden sie die Attraktivität der Berufe in der Seefahrt in der EU erhöhen, insbesondere mit Blick auf Frauen und junge Menschen.

1.4. Der EWSA betont, wie wichtig es ist, zukunftssichere Ausbildungspakete mit besonderen Schwerpunkten auf den Bereichen Qualitätsmanagement sowie „grüne“ und digitale Kompetenzen zu entwickeln, und ist der Auffassung, dass die Förderung fortgeschrittener Kompetenzen mit einer bestimmten Zertifizierung und Nachweisen einhergehen sollte.

1.5. Der EWSA empfiehlt zur weiteren Verbesserung des Bildungssystems für Seeleute in Europa außerdem den Aufbau eines europäischen Netzes von Instituten zur Aus- und Fortbildung von Seeleuten, das bestimmte Qualitätskriterien erfüllt. Mit Blick auf die Ausbildung von Kapitänen und Offizieren empfiehlt er weiterhin die Schaffung eines an die Besonderheiten der Branche angepassten Austauschprogramms zwischen den verschiedenen Instituten zur Aus- und Fortbildung von Seeleuten in der ganzen EU nach dem Vorbild des Programms Erasmus.

⁽¹⁾ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

⁽²⁾ ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 160.

1.6. Bezüglich des überarbeiteten Systems für die Anerkennung der von Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute hält es der EWSA für außerordentlich wichtig, dass antragstellende Mitgliedstaaten vor der Einreichung ihres Antrags bei der Kommission die nationalen Reederverbände und Gewerkschaftsorganisationen zu der Frage konsultieren, ob die Anerkennung eines neuen Drittlands wünschenswert ist. Der EWSA präzisiert zudem, dass die Schätzung der Zahl der Seeleute, die möglicherweise angestellt werden, (sofern verfügbar) nur ein Kriterium bei der Entscheidung über die Anerkennung eines neuen Drittlands sein sollte und dass diese in transparenter Weise zu erfolgen hat.

1.7. Der EWSA hat Bedenken in Bezug auf die Verlängerung der Frist für die Annahme eines Beschlusses über die Anerkennung neuer Drittländer von 18 auf 24 Monate bzw. unter bestimmten Umständen auf 36 Monate, da sich das Verfahren für ein Land, das alle Anforderungen eindeutig erfüllt, so möglicherweise unnötig in die Länge zieht. Er schlägt deshalb vor, das Verfahren innerhalb eines möglichst kurzen, aber angemessenen Zeitrahmens abzuschließen, mit der Maßgabe, dass diese Frist entsprechend verlängert werden kann, wenn Korrekturmaßnahmen erforderlich sind.

1.8. Um eine angemessene Verwendung der Gemeinschaftsmittel sicherzustellen, schlägt der EWSA vor, Artikel 20 dahingehend zu ändern, dass die Bestimmungen über den Widerruf der Anerkennung eines Drittstaats auch für diejenigen Drittländer gelten, die im Laufe von mindestens fünf Jahren keine nennenswerte Anzahl von Kapitänen und Offizieren stellen. Der EWSA präzisiert, dass die endgültige Entscheidung über den Widerruf der Anerkennung nach wie vor bei den Mitgliedstaaten liegt und im üblichen Verfahren im COSS getroffen wird, wobei von den Mitgliedstaaten vorgelegte relevante Informationen berücksichtigt werden können.

1.9. Da es bei der Seeverkehrssicherheit keine Abstriche geben darf, empfiehlt der EWSA, dass die Regelung für eine erneute Prüfung derjenigen Drittländer, die nur eine begrenzte Zahl von Kapitänen und Offizieren in der EU-Flotte stellen, nicht weniger streng sein sollte als die für andere Länder geltende Regelung.

1.10. Neben den vorgeschlagenen Modifikationen des Änderungsverfahrens (Artikel 27), nach denen die Kommission befugt ist, delegierte Rechtsakte zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG zu erlassen, fordert der EWSA die Mitgliedstaaten auf, frühzeitig Maßnahmen für eine Umsetzung von Änderungen zu ergreifen, damit Verlängerungen und Phasen pragmatischer Auslegung, die früher aufgrund der Untätigkeit von Flaggenstaaten erforderlich waren, nicht mehr notwendig sein werden.

2. Hintergrund

2.1. Die EU-Vorschriften über die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute basieren hauptsächlich auf den internationalen Mindestanforderungen, die durch das Übereinkommen (in der geänderten Fassung) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) geregelt sind.

2.2. Zusätzlich zur Einbindung des STCW-Übereinkommens auf EU-Ebene durch die Richtlinie 2008/106/EG in der geänderten Fassung stellt das EU-Rahmenwerk einen kosteneffizienten gemeinsamen EU-Mechanismus bereit, der zur Anerkennung der Systeme zur theoretischen und praktischen Ausbildung von Seeleuten und zur Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute aus Drittländern genutzt wird. Dieser Mechanismus ist so konzipiert, dass die Bewertung und erneute Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens durch Drittländer auf zentralisierte und einheitliche Weise durchgeführt werden. Dadurch wird vermieden, dass jeder Mitgliedstaat diese Bewertungen und Überprüfungen einzeln durchführen muss, insbesondere angesichts der Tatsache, dass derzeit auf EU-Ebene mehr als 40 Drittländer zu diesem Zweck anerkannt sind.

2.3. Das regulatorische System bietet durch die Richtlinie 2005/45/EG ebenfalls ein vereinfachtes Verfahren für die Anerkennung der von den Mitgliedstaaten erteilten Befähigungszeugnisse für Seeleute. Mit dieser Richtlinie soll die Mobilität von EU-Seeleuten auf unter EU-Flagge fahrenden Schiffen gefördert werden, denn sie ermöglicht ohne jegliche weitere Ausgleichsmaßnahmen die Anerkennung von Befähigungszeugnissen von Kapitänen und Offizieren.

2.4. Durch den oben genannten Rechtsrahmen sollen ein hohes Niveau an Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und der Schutz der Meeresumwelt erreicht werden, indem die Risiken von Seeunfällen minimiert werden. Es besteht Einvernehmen darüber, dass zur Erreichung dieses Ziels die Verbesserung der theoretischen und praktischen Ausbildung und der Erteilung von Befähigungszeugnissen der Beschäftigten in Schlüsselpositionen an Bord von unter EU-Flagge fahrenden Schiffen von entscheidender Bedeutung ist.

2.5. Seinen Ursprung hat der Vorschlag in dem Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) der Kommission, mit dem bewertet wird, in welchem Ausmaß beide Richtlinien ihre Zielsetzungen erreicht haben. Der EWSA stellt fest, dass die vorgeschlagene Überarbeitung das Ergebnis einer eingehenden Bewertung ist, in die eine umfassende Studie der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) („Study for the REFIT evaluation of Directives 2008/106/EC and 2005/45/EC“ [Studie zur REFIT-Bewertung der Richtlinien 2008/106/EG und 2005/45/EG — nur auf Englisch] vom September 2017 ⁽³⁾), eine öffentliche und eine gezielte Konsultation sowie spezielle Workshops eingeflossen sind, an denen die Mitgliedstaaten und die Sozialpartner in der Form von Schiffseignern und Gewerkschaften der Seeleute beteiligt waren.

2.6. Die Ergebnisse der REFIT-Bewertung wurden allgemein als positiv betrachtet und es wurde das Fazit gezogen, dass die EU-Vorschriften dazu beigetragen haben, nicht den Normen genügende Besatzungen zu verdrängen, die Mobilität von Seeleuten in der Union zu fördern und gleiche Ausgangsbedingungen zwischen in der EU und in Drittländern ausgebildeten Seeleuten zu erreichen.

2.7. Allerdings wurden einige Mängel bei der Effizienz des Rechtsrahmens und der Verhältnismäßigkeit einiger seiner Anforderungen ermittelt. Infolgedessen ist die Absicht des Vorschlags der Kommission, die erkannten Schwachpunkte zu beheben, indem die bestehenden Rechtsvorschriften vereinfacht und gestrafft werden. Konkreter gesagt wurde ein weiteres Eingreifen für notwendig erachtet, und zwar zu folgenden Zwecken:

- Sicherstellung der Anpassung an die jüngsten Änderungen des STCW-Übereinkommens;
- Aktualisierung der Begriffsbestimmung von Befähigungszeugnissen, die zwischen Mitgliedstaaten anerkannt werden, mittels einer Zusammenführung von Richtlinie 2005/45/EG und Richtlinie 2008/106/EG;
- Erstellung von Kriterien für eine neue Anerkennung/erneute Prüfung von Drittländern, um finanzielle und personelle Ressourcen effizienter zu nutzen;
- Festlegung von Prioritätskriterien für die erneute Prüfung von Drittländern mit Schwerpunkt auf den Ländern, die den höchsten Anteil an Seeleuten stellen, während für die anderen Länder gleichzeitig eine Verlängerung der Frist für die erneute Prüfung erwogen werden sollte;
- Verlängerung der Anerkennungsfrist von neuen Drittländern, um diesen genug Zeit zu geben, gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen anzunehmen und umzusetzen.

3. Wesentlicher Inhalt des Vorschlags

3.1. Das generelle Ziel des Vorschlags ist die Vereinfachung und Straffung der bestehenden Rechtsvorschriften. Dazu gehören insbesondere:

- die kontinuierliche Anpassung der relevanten EU-Rechtsvorschriften an das STCW-Übereinkommen;
- die Verbesserung der Effizienz und Wirksamkeit des zentralisierten Mechanismus zur Anerkennung von Drittländern;
- eine Erhöhung der rechtlichen Sicherheit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung der von Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute.

3.2. Der zentralisierte Mechanismus zur Anerkennung der von Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute macht es erforderlich, dass erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen von der Kommission zur Verfügung gestellt werden, die bei dieser Aufgabe von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs unterstützt wird, um einerseits neue Anerkennungsanträge von den Mitgliedstaaten zu bewerten und andererseits regelmäßig erneute Prüfungen der bereits anerkannten Drittländer durchzuführen.

3.3. Um die verfügbaren Ressourcen besser zu nutzen, schlägt die Kommission vor, das Anerkennungsverfahren transparenter zu gestalten, indem den antragstellenden Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben wird, die Gründe für die Einreichung des Anerkennungsantrags zu erläutern. Diese Maßnahme beinhaltet, dass die Mitgliedstaaten gemeinsam die Notwendigkeit einer Anerkennung neuer Drittländer erörtern.

3.4. Ferner schlägt die Kommission Prioritätskriterien für die erneute Prüfung von anerkannten Drittländern auf der Grundlage der Überlegung vor, dass die verfügbaren Ressourcen von den Ländern, die eine niedrige Zahl von Seeleuten für die EU-Flotte stellen, umgelenkt werden sollten, und zwar auf jene Drittländer, die viele Arbeitskräfte stellen.

⁽³⁾ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2017-09-stwc-support-study-refit-eval-dirs-20080106-20050045.pdf>

4. Allgemeine Bemerkungen

4.1. Der EWSA unterstützt den Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, einschließlich des in den Geltungsbereich aufzunehmenden vereinfachten Verfahrens zur gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten erteilten Befähigungszeugnisse für Seeleute, und zur Aufhebung der Richtlinie 2005/45/EG.

4.2. Der EWSA vertritt die Auffassung, dass dies eine notwendige Überarbeitung darstellt, da in der Tat Potenzial zur Verbesserung der Effizienz des administrativen Rahmens in Bezug auf das System zur gegenseitigen Anerkennung gemäß dieser Richtlinie besteht, um eine effektivere Zuweisung von finanziellen und personellen Ressourcen der Kommission und der EMSA zu ermöglichen.

4.3. Der EWSA begrüßt insbesondere die Bedeutung, die die Kommission dem Niveau der Transparenz beimisst, die bei der Bearbeitung von Forderungen zur Anerkennung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten aus Drittländern herrschen sollte. Der EWSA hält den neuen Verfahrensschritt, der den antragstellenden Mitgliedstaaten erlaubt, die Gründe für den Anerkennungsantrag darzulegen, für verhältnismäßig, transparent und kosteneffizient. Den antragstellenden Mitgliedstaaten wird dennoch die Möglichkeit eingeräumt, das Drittland einseitig anzuerkennen, bis ein gemeinsamer Beschluss getroffen wird. Insofern wird mit dem Verfahren für den Beschluss über die Anerkennung eines Drittlands ein Gleichgewicht geschaffen zwischen der notwendigen Transparenz in Bezug auf die Steuerung und sinnvolle Verwendung öffentlicher Gelder — durch die Anerkennung anfallende Kosten — und dem Ziel der Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Flotte durch die Beschäftigung von Seeleuten aus den entsprechenden Drittländern.

4.4. Der EWSA ist der Ansicht, dass der EU-Rechtsrahmen über die theoretische und praktische Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten einen Beitrag dazu geleistet hat, die Erfordernisse des Arbeitsmarkts in der Seefahrt zu erfüllen, indem der Zugang zur Beschäftigung an Bord von Schiffen unter EU-Flagge für alle Kapitäne und Offiziere, die ein gültiges STCW-Befähigungszeugnis innehaben, erleichtert wurde, unabhängig von deren Wohnort oder Staatsangehörigkeit. Während kein Zweifel daran besteht, dass die Schifffahrt in einem globalisierten Markt stattfindet, möchte der EWSA daran erinnern, dass für die EU Investitionen in das eigene maritime Qualifikationsniveau von enormer Bedeutung sind, um eine kritische Masse europäischer Seeleute zu bewahren, durch die die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Schifffahrt und der maritimen Cluster in der gesamten EU aufrechterhalten wird. So wird eine Perspektive mit hochqualifizierten Arbeitsplätzen und lohnenswerten beruflichen Laufbahnen auf See oder landseitigen, verwandten Tätigkeiten, insbesondere für junge Menschen in Europa, geschaffen, während gleichzeitig der Anteil der EU-Seeleute bei den Beschäftigten in der globalen Seefahrt aufrechterhalten oder sogar erhöht wird (die gegenwärtige Zahl von 220 000 EU-Seeleuten entspricht 18 % der Gesamtzahl der Seeleute weltweit)⁽⁴⁾.

4.5. Vor diesem Hintergrund legt der EWSA den Mitgliedstaaten nahe, mit Blick auf die Stärkung der Wirksamkeit und Effizienz des Ausbildungssystems im Seeverkehr die in der EU-Seeverkehrsstrategie bis 2018⁽⁵⁾ enthaltenen Empfehlungen sowie die an die Europäische Kommission gerichteten politischen Empfehlungen der Taskforce für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr⁽⁶⁾ endlich umzusetzen. Insbesondere fordert der EWSA die Europäische Kommission und die beiden gesetzgebenden Organe der EU dazu auf, die in diesem Abschnitt nachfolgend aufgeführten Empfehlungen zu berücksichtigen.

4.6. Der EWSA empfiehlt, auf die Einrichtung eines EU-Forums hinzuarbeiten, in das die Ausbildungseinrichtungen, die Industrie, die maritimen Cluster im weiteren Sinne und die nationalen Seebehörden mit dem Ziel eingebunden werden, die Ausbildung der Seeleute und damit ihre Chancen auf einen Arbeitsplatz, ihre berufliche Entwicklung und ihre Mobilität zu verbessern. Eine zentrale Aufgabe dieses Netzes wäre die Entwicklung europäischer Aufbaulehrgänge für maritime Berufe, die über die international vereinbarten Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten hinausgehen (auch als „Exzellenz-Befähigungszeugnisse für Seeleute“ — oder „STCW+“ — bezeichnet)⁽⁷⁾. Solche weiterführenden Lehrgänge wären ein Wettbewerbsvorteil für europäische Seeleute, denn auf diese Weise würden sie Fähigkeiten erwerben, die über die auf internationaler Ebene erforderlichen Fähigkeiten hinausgehen.

4.7. Vor diesem Hintergrund betont der EWSA, wie wichtig es ist, zukunftssichere Ausbildungspakete mit besonderen Schwerpunkten auf den Bereichen Qualitätsmanagement sowie „grüne“ und digitale Kompetenzen zu entwickeln, wobei gerade die digitalen Kompetenzen von größter Bedeutung sind, da sich die Technologie an Bord von Schiffen, der Informations- und Kommunikationsdatenaustausch sowie die landseitigen Unterstützungssysteme rasant weiterentwickeln. Der EWSA ist der Auffassung, dass die Förderung fortgeschrittener Kompetenzen mit einer bestimmten Zertifizierung und Nachweisen einhergehen sollte, um zu verdeutlichen, dass die Verbesserung der maritimen Ausbildung ein Trumpf ist, der den europäischen Seeleuten hilft, ihre Berufsaussichten zu verbessern, was wiederum die Attraktivität der Berufe in der Seefahrt in der EU erhöhen wird, insbesondere mit Blick auf Frauen und junge Menschen. Gleichzeitig werden die Effizienz und die Qualität des Schiffsbetriebs verbessert, wozu auch eine kontinuierliche Innovation und die Senkung von Kosten gehört.

⁽⁴⁾ SWD(2016) 326 final.

⁽⁵⁾ COM(2009) 8 final.

⁽⁶⁾ Die Taskforce für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr wurde vom Vizepräsidenten der Kommission Siim Kallas eingesetzt und legte am 9. Juni 2011 ihren Bericht vor.

⁽⁷⁾ COM(2009) 8 final.

4.8. In gleicher Weise wäre es auch ratsam, mit Blick auf eine weitere Verbesserung des Bildungssystems für Seeleute in Europa den Aufbau eines europäischen Netzes von Instituten zur Aus- und Fortbildung von Seeleuten in Erwägung zu ziehen, das bestimmte Qualitätskriterien erfüllt. Zu diesem Zweck empfiehlt der EWSA, sich an dem europäischen Netz der Binnenschiffahrtsschulen — EDINNA (Education in Inland Navigation) — zu orientieren, das 2009 mit dem Ziel gegründet wurde, die Lehrpläne für die theoretische und praktische Ausbildung mit Blick auf die höchsten Standards zu harmonisieren. Diese Plattform erwies sich als hervorragendes Instrument für den Austausch von Know-how und einen abgestimmten Ansatz zur Entwicklung beruflicher Kompetenzen. Ferner empfiehlt der EWSA für die Ausbildung von Kapitänen und Offizieren die Errichtung eines an die Besonderheiten der Branche angepassten Austauschprogramms zwischen den verschiedenen Instituten zur Aus- und Fortbildung von Seeleuten in der ganzen EU nach dem Vorbild des Programms Erasmus.

4.9. Außerdem spricht sich der EWSA für ein konzertiertes politisches Handeln der EU und der Mitgliedstaaten aus, um die Industrie darin zu unterstützen, auf die Herausforderungen der Digitalisierung, Automatisierung und des notwendigen ökologischen Umbaus der Branche zu reagieren. Der EWSA weist darauf hin, dass diese Herausforderungen besser bewältigt werden können, wenn die Existenz eines in Europa ansässigen, hochwertigen, zukunftsfähigen Aus- und Fortbildungssystem für Seeleute sichergestellt ist. Vor diesem Hintergrund begrüßt der EWSA den bevorstehenden Beginn des auf vier Jahre angelegten Projekts SkillSea. Dieses Projekt wird die Kooperation zwischen der Industrie — einschließlich der europäischen Sozialpartner im Seeverkehr, des Verbands der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) — und den Aus- und Fortbildungsanbietern sowie nationalen Behörden fördern, um Fortschritte bei den Lehrplänen für die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten in Europa voranzubringen.

5. Besondere Bemerkungen

5.1. Der EWSA begrüßt die Tatsache, dass die Richtlinien 2005/45/EG und 2008/106/EG zusammengeführt wurden, denn er ist der Ansicht, dass eine solche Verschmelzung die Umsetzung effektiver machen wird und mit großer Wahrscheinlichkeit zu mehr Klarheit beitragen sowie den Rahmen für die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute vereinfachen wird. Mit einer derartigen Zusammenführung wird vor allem das Problem der veralteten Begriffsbestimmung von Befähigungszeugnissen in Richtlinie 2005/45/EG angegangen, Klarheit geschaffen und die Anpassung der Begriffsbestimmung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten, die von den Mitgliedstaaten anerkannt werden, ermöglicht. Es muss in der Tat sichergestellt werden, dass die Begriffsbestimmung für die Befähigungszeugnisse von Seeleuten im Einklang mit den im Jahr 2012 eingeführten Begriffsbestimmungen aktualisiert wird. Eine solche Aktualisierung wird voraussichtlich die Rechtssicherheit im System der gegenseitigen Anerkennung zwischen EU-Mitgliedstaaten erhöhen.

5.2. Mit dem neuen Artikel 5b wird das Ziel verfolgt, das System der gegenseitigen Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Richtlinie 2008/106/EG ausgestellt wurden, aufzunehmen. Der EWSA hält diese Ergänzung für unverzichtbar, denn sie präzisiert, welche Befähigungszeugnisse gegenseitig anerkannt werden sollen, damit Seeleute, die Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungszeugnisses sind, an Bord von Schiffen arbeiten können, die unter der Flagge eines anderen Mitgliedstaats fahren.

5.3. Der EWSA unterstützt uneingeschränkt und befürwortet weiter die Arbeitskräftemobilität, um Kapitänen und Offizieren mit in der EU ausgestellten Befähigungszeugnissen und Reedern in Europa zu helfen, auf reibungslose Weise zueinander zu finden. Diesbezüglich nimmt der EWSA mit Zufriedenheit zur Kenntnis, dass laut Angaben der Kommission ⁽⁸⁾ im Jahr 2015 mehr als 47 000 anerkannte Befähigungszeugnisse, die ursprünglich von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurden, in der Union Gültigkeit hatten. Dies entspricht ca. 25 % der Gesamtzahl von Kapitänen und Offizieren, die für eine Beschäftigung an Bord von Schiffen unter EU-Flagge zur Verfügung stehen.

5.4. Die vorstehend genannten Zahlen zeigen, dass das System zur gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute ermutigende Ergebnisse erbracht hat, wenn man den Aspekt der Förderung der Mobilität von EU-Seeleuten an Bord von unter EU-Flagge fahrenden Schiffen betrachtet. Zudem betont der EWSA, wie wichtig es ist, kontinuierlich zum Schutz europäischer Arbeitsplätze auf See, zur Absicherung der Zukunft der Institute zur Aus- und Fortbildung von Seeleuten in der EU und zur Wahrung des europäischen maritimen Know-how insgesamt beizutragen.

5.5. Der EWSA unterstützt den Vorschlag einer Anpassung der Richtlinie 2008/106/EG an die jüngsten Änderungen des STCW-Übereinkommens, damit rechtliche Unstimmigkeiten in der Richtlinie in Verbindung mit dem internationalen Rechtsrahmen vermieden werden. Eine derartige Anpassung wird voraussichtlich eine harmonisierte Umsetzung auf EU-Ebene sicherstellen und Schiffsbesatzungen helfen, sich neue Kompetenzen und Fähigkeiten anzueignen, insbesondere im Hinblick auf die Aus- und Fortbildungsanforderungen für Seeleute, die auf Fahrgastschiffen und an Bord von Schiffen arbeiten, die dem IMO-Code über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), und dem IMO-Code über die Sicherheit von Schiffen, die in Polargewässern verkehren (Polar-Code), unterliegen. Gleichzeitig wird dadurch deren berufliche Laufbahn gefördert.

5.6. Der EWSA stellt eine überproportionale Verwendung von finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinschaft für die Bewertung von neuen Drittländern in Frage, die möglicherweise keine nennenswerte Anzahl von Kapitänen und Offizieren stellen können. Aus diesem Grund unterstützt der EWSA uneingeschränkt den Vorschlag der Kommission, dass jeder neue, von einem Mitgliedstaat unterbreitete Antrag auf Anerkennung eines Drittlands von einer Analyse begleitet werden soll, die auch Schätzungen der Anzahl der Kapitäne und Offiziere, die aus dem betreffenden Land

⁽⁸⁾ SWD(2017) 18 final.

voraussichtlich beschäftigt werden können, enthalten soll. Darüber hinaus hält es der EWSA für besonders wichtig, dass die Mitgliedstaaten vor der Einreichung des Antrags bei der Kommission die nationalen Reederverbände und Gewerkschaftsorganisationen zu der Frage konsultieren, ob die Anerkennung eines neuen Drittlands wünschenswert ist. Der EWSA präzisiert allerdings, dass die Schätzung der Zahl der Seeleute, die möglicherweise angestellt werden, (sofern verfügbar) nur ein Kriterium bei der Entscheidung über die Anerkennung eines neuen Drittlands sein sollte und dass diese in transparenter Weise zu erfolgen hat.

5.7. In dem Bemühen um höhere Effizienz und eine bessere Verwendung der verfügbaren Ressourcen nimmt der EWSA mit Zufriedenheit zur Kenntnis, dass im Rahmen des Vorschlags (Artikel 19) eine Begründung vorgelegt und von den Mitgliedstaaten erörtert werden muss, wenn ein Mitgliedstaat einen Antrag auf Anerkennung eines neuen Drittlands einreichen will. Der EWSA möchte klarstellen, dass die abschließende Entscheidung über die Anerkennung oder Nichtanerkennung eines neuen Drittlands bei den Mitgliedstaaten verbleibt und im Rahmen des normalen Verfahrens erfolgt, das eine Abstimmung mit qualifizierter Mehrheit im Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) vorsieht. Der EWSA begrüßt ferner die Tatsache, dass eine Ausnahmeregelung ermöglicht wird, damit ein Mitgliedstaat Befähigungszeugnisse von einem Drittland einseitig anerkennen kann, während das Ergebnis der Prüfung abgewartet wird. Der EWSA unterstützt nachdrücklich eine solche Ausnahmeregelung, die eine angemessene und kostenwirksame Lösung darstellt und gleichzeitig der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Flotte dient.

5.8. In Bezug auf die Fristverlängerung zur Annahme eines Beschlusses über die Anerkennung neuer Drittländer von 18 auf 24 Monate bzw. unter bestimmten Umständen auf 36 Monate betrachtet der EWSA die vorgeschlagene Maßnahme als gerechtfertigt, sofern eine zwingende Notwendigkeit bei dem entsprechenden Drittland vorliegt, Korrekturmaßnahmen durchzuführen. Jedoch hat der EWSA Bedenken dahingehend, ob eine Verlängerung des Anerkennungsverfahrens automatisch der richtige Mechanismus ist, denn es kann auch der Fall sein, dass sich das Verfahren für ein Land, das alle Anforderungen eindeutig erfüllt, so möglicherweise unnötig in die Länge zieht. Deshalb würde der EWSA vorschlagen, dass das Ziel weiterhin darin bestehen sollte, das Verfahren innerhalb eines möglichst kurzen, aber angemessenen Zeitrahmens abzuschließen, mit der Maßgabe, dass dieser Zeitrahmen so lange wie nötig verlängert werden kann, falls Korrekturmaßnahmen erforderlich sind.

5.9. Im überarbeiteten Artikel 20 wird ein besonderer Grund angefügt, durch den die Anerkennung eines Drittlands widerrufen werden kann, wenn dieses Land über einen Zeitraum von mehr als 5 Jahren keine Seeleute in der Flotte der EU gestellt hat. Der EWSA möchte klarstellen, dass die abschließende Entscheidung über den Entzug oder Nichtentzug einer Anerkennung bei den Mitgliedstaaten verbleibt und im Rahmen der normalen Verfahren des COSS erfolgt und dass in diesem Zusammenhang die Möglichkeit bestehen sollte, von den Mitgliedstaaten vorgelegte relevante Informationen zu berücksichtigen. Der EWSA unterstützt die Überarbeitung grundsätzlich, möchte aber darauf hinweisen, dass zum Zweck einer angemessenen Verwendung der Ressourcen immer noch berücksichtigt werden sollte, ob ein Drittland eine nennenswerte Anzahl oder überhaupt Kapitäne und Offiziere bereitstellt. Vor diesem Hintergrund und im gänzlichen Einklang mit den Verfahren schlägt der EWSA vor, dass die Anerkennung eines Drittlands widerrufen werden kann, falls es im Laufe von mindestens fünf Jahren keine nennenswerte Anzahl von Kapitänen und Offizieren bereitstellt.

5.10. Der EWSA zweifelt an dem Grundgedanken hinter der Änderung von Artikel 21, mit der vorgesehen wird, dass der Zeitraum für eine erneute Prüfung auf Basis von Prioritätskriterien auf bis zu zehn Jahre ausgedehnt werden kann. Der EWSA stellt fest, dass — rein mathematisch betrachtet — Drittländer, die eine höhere Anzahl von Seeleuten stellen, theoretisch eine größere Gefahr für den sicheren Betrieb von Schiffen darstellen als jene Länder, die nur eine begrenzte Anzahl von Seeleuten stellen. Aus diesen Gründen und in der Erwägung, dass es bei der Seeverkehrssicherheit keine Abstriche geben darf, empfiehlt der EWSA, dass das Bewertungsprogramm für diejenigen Drittländer, die nur eine begrenzte Zahl von Kapitänen und Offizieren in der EU-Flotte stellen, nicht weniger streng sein sollte.

5.11. Der EWSA unterstützt die Änderung von Artikel 25a, denn sie ist notwendig, um die von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen über die Zahl der Vermerke zur Bestätigung der Anerkennung von Befähigungszeugnissen, die von Drittländern erteilt wurden, auf transparente Weise verwenden zu können. Dies geschieht zum Zweck der Aufhebung von Anerkennungen und der Priorisierung der erneuten Prüfungen von Drittländern wie in Artikel 20 und Artikel 21 vorgesehen.

5.12. Der EWSA ist sich voll und ganz bewusst, dass angesichts des globalen Charakters der Schifffahrt das Ziel verfolgt werden muss, einen Konflikt zwischen den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten und deren Verpflichtungen auf Unionsebene zu vermeiden. Dieses Ziel verlangt eine kontinuierliche Anpassung des europäischen Rechtsrahmens an das STCW-Übereinkommen. Dadurch wird es ermöglicht, gleiche Ausgangsbedingungen zwischen der EU und Drittländern bei der Umsetzung des internationalen Rechtsrahmens für die theoretische und praktische Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten zu etablieren. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen und im Falle von zukünftigen Änderungen des STCW-Übereinkommens hält der EWSA es für relevant, die Kommission zu ermächtigen, Änderungen durch delegierte Rechtsakte durchzuführen, um eine reibungslosere und schnellere Anpassung an die Änderungen im STCW-Übereinkommen und -Code sicherzustellen.

5.13. Diesbezüglich fordert der EWSA die Mitgliedstaaten auf, frühzeitig Maßnahmen für eine Umsetzung von Änderungen zu ergreifen, damit Verlängerungen und Phasen pragmatischer Auslegung, die früher aufgrund der Untätigkeit von Flaggenstaaten erforderlich waren, nicht mehr notwendig sein werden.

Brüssel, den 12. Dezember 2018

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Luca JAHIER
