

05.05.88

EG - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr

KOM(88) 171 endg.; Ratsdok. 5863/88

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 5. Mai 1988 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 21. April 1988 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im Juli an.

Entwurf einer Richtlinie
über die
gegenseitige Anerkennung einzelstaatlicher Schifferpatente
für den Binnenschiffsgüterverkehr

Erläuterung

A. Allgemeines

1. Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, effektiv zum Abbau von Hemmnissen beizutragen, die den Verkehr in der Gemeinschaft beschränken könnten. Dazu ist die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente wichtig.
2. Für die Binnenschifffahrt in der Gemeinschaft gelten vor allem technische Vorschriften für Binnenschiffe und die Fähigkeiten der Schiffsführer. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg hat ein Schiffsattest und ein Rheinschifferpatent geschaffen. Beide Papiere sind in der Rheinschifffahrt vorgeschrieben und werden für nahezu alle anderen Binnenwasserstrassen der Gemeinschaft, ausgenommen für einige Seeschiffahrtsstrassen und einige Abschnitte von deutschen Flüssen, anerkannt.
3. Eine erhebliche Zahl von Schiffen und Schiffsführern ist auf anderen Binnenwasserstrassen tätig und befährt oder überquert nie den Rhein. Sie haben daher nicht diese allgemein anerkannten Rheinpapiere.
4. Für technische Vorschriften auf Gebieten, für die das Rheinschiffsattest nicht gilt, hat der Rat 1976 eine Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten in der Binnenschifffahrt (76/135/EWG) und in einer zweiten Stufe eine Richtlinie über die technischen Vorschriften für ein Gemeinschaftszeugnis (82/714/EWG) erlassen.

5. Für Schifferpatente bedarf es jetzt eines ähnlichen Vorgehens, da Schiffsführer, die kein Rheinschifferpatent besitzen, in andere Mitgliedstaaten, in denen ihr inländisches Schifferpatent nicht anerkannt wird, nicht einfahren dürfen.
6. Da die in erster Linie betroffenen Mitgliedstaaten Schifferpatente für verschiedene Schiffstypen oder Fahrgebiete haben, wird die Festlegung eines annehmbaren Rahmens von Schifferpatenten der Gemeinschaft einige Zeit erfordern. Aus diesem Grunde ist auch für Schifferpatente, ähnlich wie bei den technischen Vorschriften, ein zweistufiges Vorgehen zweckmässig. Daher soll die gegenseitige Anerkennung bestehender Schifferpatente mit diesem Richtlinienvorschlag geregelt und ein Schifferpatent der Gemeinschaft in einer künftigen Richtlinie festgelegt werden.
7. Eine zusätzliche Schwierigkeit entsteht dadurch, dass Belgien, ein Mitgliedstaat mit erheblichem Interesse an der Binnenschifffahrt, bisher noch kein eigenes Schifferpatent eingeführt hat, das von den anderen beteiligten Staaten anerkannt werden könnte. Der vorgeschlagene Text würde die Möglichkeit bieten, ein künftiges belgisches Schifferpatent durch einfache Änderung in Anhang I aufzunehmen.

B. Besondere Bemerkungen

Artikel 1

Die bestehenden Schifferpatente können in allgemeine Schifferpatente (Gruppe B) und besondere Schifferpatente (Gruppe A) für Seeschiffahrtsstrassen eingeteilt werden. Die letzteren setzen zusätzliche Kenntnisse der Schifffahrt in offenen Gewässern usw. voraus. Artikel 1 verweist auf Anhang 1, der künftig erweitert werden könnte, wenn Belgien oder ein anderer Mitgliedstaat ein den aufgeführten Patenten entsprechendes Schifferpatent einführt.

Artikel 2

Darin wird darauf hingewiesen, dass diese Richtlinie die Gültigkeit des Rheinschifferpatents nicht ändert.

Artikel 3

Absätze 1 und 2

Sie regeln die förmliche gegenseitige Anerkennung der bestehenden Schifferpatente innerhalb der beiden Gruppen.

Absatz 3

Die darin enthaltene Vorschrift soll verhindern dass im Ausstellungsland nicht mehr gültige Schifferpatente anerkannt werden.

Absatz 4

Diese Bestimmung ist ein Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Anforderungen der Mitgliedstaaten an das Mindestalter und die praktische Erfahrung. Die Festlegung des Mindestalters auf den höchsten (deutschen) Wert dürfte eine ausreichende praktische Erfahrung nach der Ausbildung sicherstellen. Die Festlegung einer narrensicheren Regel für die Erfahrung dürfte kaum möglich sein, ohne einen erheblichen Umfang an Schriftwechsel heraufzubeschwören, den die Gebietskörperschaften kaum bewältigen könnten.

Absatz 5

Für die Ausstellung des französischen "Certificat Général Catégorie A" gelten geringere Anforderungen als für die anderen Schifferpatente der Gruppe B. In der Praxis wird dieses Patent für Schiffe von begrenzter Länge erteilt.

Absatz 6

Auf bestimmten Abschnitten der Elbe, Weser und Donau sowie auf der Seine zwischen Rouen und Le Havre müssen die Schiffsführer besondere Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse haben oder einen Lotsen benutzen. Diese Anforderungen können nicht in eine allgemeine gegenseitige Anerkennung einbezogen werden. Ausserdem soll dieser Absatz den Mitgliedstaaten, von denen in Anhang I kein eigenes Schifferpatent aufgeführt ist, die Möglichkeit bieten, von Schiffsführern mit einem der in Anhang 1 Gruppe B genannten Patente besondere Fertigkeiten zu verlangen. Diese Anforderungen sollen denen an inländische Schiffsführer entsprechen und zu den allgemeinen Anforderungen an die nautische Befähigung hinzukommen, die bereits mit dem Erwerb eines der in der Gruppe B aufgeführten Patente nachgewiesen worden ist.

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES

über
die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für
den Binnenschiffsgüterverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es empfiehlt sich, die Einführung eines einheitlichen Schifferpatentes
für Binnenschiffe auf den Binnenwasserstrassen der Gemeinschaft anzustreben.

Bis es so weit ist, erscheint es zweckmäßig, zur Förderung
der freien Schifffahrt auf den Binnenwasserstrassen der Gemeinschaft als ersten
Schritt die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente
für den Binnenschiffsgüterverkehr vorzusehen.

Für die Fahrt auf bestimmten Binnenwasserstrassen kann es erforderlich
sein, als zusätzliche Voraussetzung besondere Kenntnisse der örtlichen
Verhältnisse zu verlangen -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die in Anhang I genannten allgemeinen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüterverkehr in folgende Klassen eingeteilt:

Gruppe A: Schifferpatente für die in Anhang II genannten Seeschiffahrtsstrassen,

Gruppe B: Schifferpatente für die übrigen Binnenwasserstrassen der Gemeinschaft ausser dem Rhein, einschliesslich Lek und Waal.

Artikel 2

Vorbehaltlich von Artikel 3 Absatz 6 gilt das gemäss der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilte Rheinschifferpatent für alle Binnenwasserstrassen der Gemeinschaft ausser den in Anhang II genannten Seeschiffahrtsstrassen der Bundesrepublik Deutschland.

Artikel 3

1. Unbeschadet der Absätze 3 und 4 erkennt jeder Mitgliedstaat die Gültigkeit der Schifferpatente, die ein anderer Mitgliedstaat für die Fahrt auf Seeschiffahrtsstrassen der Liste in Anhang I Gruppe A erteilt hat, so an, als ob er diese Patente selbst erteilt hätte.
2. Unbeschadet der Absätze 3 bis 6 erkennt jeder Mitgliedstaat für die Fahrt auf Binnenwasserstrassen, für die das Rheinschifferpatent nicht erforderlich ist und die nicht in Anhang II genannt sind, die Gültigkeit der in die Gruppe B von Anhang I fallenden und von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Schifferpatente so an, als ob er diese Patente selbst erteilt hätte.
3. Die Absätze 1 und 2 gelten nur, wenn das Schifferpatent in dem ausstellenden Mitgliedstaat noch gültig ist.
4. Die Absätze 1 und 2 gelten, wenn der Inhaber des Schifferpatentes mindestens 21 Jahre alt ist.

5. Die Anerkennung des französischen "Certificat Général Catégorie A" in der Liste der Gruppe B ist auf Schiffe mit einer Länge bis zu 60 m beschränkt.
6. Vorbehaltlich einer Konsultierung der Kommission und der übrigen Mitgliedstaaten kann ein Mitgliedstaat verlangen, dass die Binnenschiffer der übrigen Mitgliedstaaten für die Fahrt auf bestimmten Wasserstrassen, die keine der in Anhang II genannten Seeschiffahrtsstrassen sind, dieselben zusätzlichen Anforderungen an die besonderen Kenntnisse der örtlichen Verhältnisse wie seine eigenen Binnenschiffer erfüllen.

Artikel 4

Der Rat erlässt möglichst bald auf Vorschlag der Kommission die gemeinsamen Bestimmungen für die Einführung eines gemeinschaftlichen Schifferpatents für Binnentransportschiffe.

Artikel 5

Die Mitgliedstaaten erlassen rechtzeitig, spätestens am 1. Juli 1988 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Artikel 6

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

Liste der innerstaatlichen Schifferpatente für den
Binnenschiffsgüterverkehr
(Artikel 1 der Richtlinie)

Gruppe A

Bundesrepublik Deutschland

- "Schifferpatent" mit zusätzlicher Gültigkeit für die Seeschifffahrtsstrassen (Binnenschifferpatentverordnung vom 7.12.1981)

Königreich der Niederlande

- "Groot Vaarbewijs II" (Binnenschepenwet, Staatsblad 1981, nr. 678)

Gruppe B

Bundesrepublik Deutschland

- "Schifferpatent" (Binnenschifferpatentverordnung vom 7.12.1981)

Französische Republik

- "Certificat Général de Capacité Catégorie A"
(Erlass vom 3.6.1985, Journal Officiel vom 28.6.1985)
- "Certificat spécial de Capacité Catégorie CP"
(Erlass vom 3.6.1985, Journal Officiel vom 28.6.1986)

Königreich der Niederlande

- "Groot Vaarbewijs I" (Binnenschepenwet, Staatsblad 1981, nr. 678)

ANHANG II

Liste der Seeschiffahrtsstrassen
(Artikel 2 der Richtlinie)

Bundesrepublik Deutschland

Zonen 1 und 2 von Anhang I der Richtlinie 82/714/EWG

Königreich der Niederlande

Dollard, Eems, Waddenzee, IJsselmeer, Westerschelde und Oosterschelde.

COMPETITIVENESS AND EMPLOYMENT IMPACT STATEMENT

I. What is the main reason for introducing the measure?

The existing navigation licences are issued by national authorities and the Central Rhine Commission.

Several Member States of the European Community have different categories of vessels and for different areas in order to issue a boatmasters' certificate.

This situation represents a serious obstacle for the realization of an integrated transport market in Europe. That is why the reciprocal recognition of national boatmasters' certificates for inland navigation - which is a subject of major importance to facilitate the free movement for the carriage of goods within the Community - represents a first step towards a European boatmasters' certificate.

II. Features of the business in question

The proposal concerns boatmasters' who should be able to exercise their profession also in specific areas of other Member States once they had obtained the necessary qualifications in their own country.

This will have a positive effect on the costs of the businesses in question.

III. What obligations does this measure improve directly on businesses?

There will be no extra obligations imposed on businesses involved.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the Directive.

V. Are there any special provisions in respect of SME's?

None.

VI. What is the likely effect on:

a) The competitiveness of business

This will be improved for boatmasters operating in other Member States.

b) Employment

None.

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

Yes, the Joint Committee on Inland Navigation was consulted.

Opinion

The Joint Committee expressed a favourable opinion concerning the substance of this draft directive (draft opinion of 27.5.1987).

14.10.88

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die gegenseitige
Anerkennung einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnen-
schiffsgüterverkehr

KOM(88) 171 endg.; Ratsdok. 5863/88

Der Bundesrat hat in seiner 593. Sitzung am 14. Oktober 1988 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Die Harmonisierungsbestrebungen der EG-Kommission im Bereich der Binnenschifferpatente sind im Grundsatz zu begrüßen. Der Bundesrat bittet jedoch die Bundesregierung, zunächst auf eine Vereinheitlichung der Voraussetzungen für den Erwerb von Binnenschifferpatenten in allen Mitgliedstaaten hinzuwirken, bevor in einem zweiten Schritt die gegenseitige Anerkennung der Patente mit der EG-Richtlinie vollzogen wird.

Frankreich und die Bundesrepublik Deutschland sind zur Zeit die einzigen Staaten, die genaue Vorschriften über den Erwerb von Schifferpatenten haben.

Belgien verfügt über keine Vorschriften. In den Niederlanden gibt es zwar eine Art Fahrbescheinigung, diese ist aber mit den deutschen und französischen Patenten nicht vergleichbar, weil ihr Erwerb keine Prüfung voraussetzt.

...

Das aufgrund der Vorschriften der Mannheimer Akte für den Rhein eingeführte "Internationale Rheinschifferpatent", das auf allen anderen Binnenwasserstraßen der EG mit Ausnahme einiger Seeschiffahrtsstraßen und einiger weniger Abschnitte deutscher Flüsse anerkannt wird, hat sich bislang bewährt. Es wurde als notwendig erachtet, weil damit sichergestellt werden konnte, daß der Rhein bzw. andere Wasserstraßen nur von solchen Patentinhabern befahren werden, die eine gleichwertige qualifizierte Ausbildung vorweisen können.

Dieses Ziel würde im nachhinein verfehlt, wenn fortan sämtliche Schifferpatente unabhängig davon, unter welchen Bedingungen sie erworben worden sind, gegenseitige Anerkennung fänden.

Die Vereinheitlichung der Voraussetzungen für den Erwerb eines Binnenschifferpatents soll kurzfristig in Angriff genommen werden.