

den beiden derzeitigen Verordnungen der Fall — eine zehnjährige Gültigkeitsdauer vorgesehen werden, zumal

Lizenzvereinbarungen vielfach über sehr lange Zeiträume abgeschlossen werden.

Geschehen zu Brüssel am 25. Januar 1995.

*Der Präsident*  
*des Wirtschafts- und Sozialausschusses*  
Carlos FERRER

**Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft<sup>(1)</sup>**

(95/C 102/02)

Der Rat beschloß am 29. September 1994, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu dem vorgenannten Vorschlag zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 11. Januar 1995 an. Berichterstatter war Herr Colombo.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 322. Plenartagung (Sitzung vom 25. Januar 1995) mit großer Mehrheit bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme.

**1. Begründung des Vorschlags**

1.1. Der Richtlinienvorschlag wird mit der Tatsache begründet, daß der Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für die Binnenschifffahrt in den Mitgliedstaaten an unterschiedliche Bedingungen geknüpft ist, vor allem hinsichtlich des Mindestalters, der körperlichen Eignung, der Berufserfahrung und Berufskennnisse.

1.2. Es ist klar, daß die Ungleichheit der Bedingungen zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen den Unternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten führen kann.

1.3. Die immer größeren Beförderungseinheiten und die zunehmende Beförderung gefährlicher Güter lassen überdies keinen Aufschub bei der Einführung höchster Sicherheitsanforderungen und bei der Harmonisierung der notwendigen Bedingungen nach oben zu.

Diese Anhebung der Sicherheitsanforderungen kann außer auf den Schutz der Binnenschiffe und vor allem des menschlichen Lebens soweit erforderlich auch auf den Umweltschutz ausgerichtet werden.

1.4. Vorbehaltlich der folgenden Bemerkungen stimmt der Ausschuß der Begründung und den Inhalten der Richtlinie zu.

**2. Allgemeine Bemerkungen**

2.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß nimmt zur Kenntnis, daß sich der Vorschlag auf Artikel 75 des Vertrags stützt und daher unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt. Er hofft, daß die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb des Schifferpatentes bald umgesetzt wird.

2.1.1. Die Tragweite dieser Harmonisierung ist begrenzt, da diese Richtlinie eine Ergänzung zu den Bestimmungen der Richtlinie 91/672/EWG<sup>(2)</sup> zum gleichen Thema darstellt.

2.2. Die Kommission sollte nicht die Notwendigkeit aus den Augen verlieren, die Erfüllung der gleichen Voraussetzungen auch von Schiffen aus Drittstaaten zu fordern.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 280 vom 6. 10. 1994, S. 5.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 373 vom 31. 12. 1991, S. 29.

2.3. Der Ausschuß hält es für angezeigt, daß schiffsbezogene Kriterien (wie etwa Mindesttonnage, Fahrgastkapazität, Länge, Motorleistung) festgelegt werden, die bei der Anwendung der Richtlinie zu berücksichtigen sind.

### 3. Besondere Bemerkungen

3.1. Der Ausschuß hat sich mit der Stichhaltigkeit der Argumente für bestimmte Ausnahmeregelungen auseinandergesetzt. Daß die Richtlinie nicht für die Rheinschiffahrt gelten soll, liegt darin begründet, daß für diese gemäß der Mannheimer Akte ein besonderes Patent erforderlich ist, für dessen Erteilung Voraussetzungen zu erfüllen sind, die den gemeinschaftsweit harmonisierten Anforderungen genügen.

#### 3.2. Zu Artikel 5

Bezüglich der vorgeschlagenen Kompromißlösung hinsichtlich des Mindestalters für den Erwerb des Patentes und der sich daraus ergebenden gegenseitigen Anerkennung durch die einzelnen Mitgliedstaaten hält der Ausschuß die Bestimmungen dieses Artikels für richtig. Da aber mit dem Führen eines Schiffes immer die Verantwortung für die Besatzung einhergeht, erscheint es — zumal auch im Lichte von Artikel 7 Absatz 1 — eher angebracht, ein Mindestalter von 21 Jahren festzulegen.

#### 3.3. Zu Artikel 6

Der Ausschuß hält eine regelmäßige ärztliche Untersuchung (beispielsweise im 5- oder 10jährigen Turnus) der Patentinhaber bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres für empfehlenswert. Vom 65. Lebensjahr an sollten häufigere ärztliche Untersuchungen vorgeschrieben sein (beispielsweise im 1- oder 2jährigen Turnus).

Diese ärztliche Untersuchung muß nach einheitlichen Gesundheitskriterien erfolgen.

#### 3.4. Zu Artikel 7

Die Berufserfahrung und die Befähigung geht allein aus dem Schifferdienstbuch hervor. Daher sollte dessen Form und Inhalt harmonisiert werden.

#### 3.5. Zu Artikel 9

Der Ausschuß betrachtet die in diesem Artikel genannten Voraussetzungen hinsichtlich der zusätzlichen Berufskennnisse und der entsprechenden Zusatzprüfung für den Transport gefährlicher Güter als angemessen.

#### 3.6. Zu Artikel 10

Für die Zulassung zur Radarnavigation sollte eine praktische Prüfung vorgesehen sein und sollten dem jeweils neuesten Stand entsprechende Kenntnisse über die Systeme der Blindnavigation nachgewiesen werden, die auch mit Hilfe anderer elektronischer Geräte in Verbindung mit dem Radar möglich ist (siehe Kapitel C in Anhang II).

#### 3.7. Zu Artikel 11

Die Entscheidung, ein Patent zu verweigern oder zu entziehen, sollte nicht nur begründet werden müssen, sondern auch auf einer Bezugnahme auf einheitliche Kriterien basieren, wie etwa unfallbedingte körperliche Beeinträchtigungen oder von den zuständigen Behörden mit Sanktionen belegtes berufliches Fehlverhalten.

#### 3.8. Zu Anhang II

Die im Anhang II aufgeführten Berufskennnisse erscheinen insbesondere zur erforderlichen Erreichung der größtmöglichen Sicherheit als angemessen. Eine zusätzliche Voraussetzung unter Kapitel A „Allgemeine Fachgebiete für den Güter- und Personenverkehr“ in Anhang II sollte jedoch die erforderliche Kenntnis des Seewegs und der auf der üblichen Route vorherrschenden klimatischen Bedingungen sein.

### 4. Schlußfolgerung

Der Ausschuß befürwortet den Richtlinienvorschlag vom Grundsatz her, legt der Kommission aber nahe, sich für eine gegenseitige Anerkennung und Harmonisierung aller einschlägigen Patente einschließlich der Patente für Seeschiffahrt und Sportboote innerhalb der erforderlichen Fristen einzusetzen.

Geschehen zu Brüssel am 25. Januar 1995.

Der Präsident  
des Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Carlos FERRER