

Brüssel, den 12.1.2018  
SWD(2018) 18 final/2

**CORRIGENDUM:**

This document corrects document SWD(2017) 18 final of 10.01.2018  
Correction of the cover page instead of SWD(2017) read SWD(2018).

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**

**ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNG**

**der geänderten Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung  
von Seeleuten und der Richtlinie 2005/45/EG über die gegenseitige Anerkennung von  
Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute**

{SWD(2018) 19 final}

## ZUSAMMENFASSUNG

Die Ausbildungs- und Zeugniserteilungssysteme für Seeleute in der EU sind in der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten<sup>1</sup> und der Richtlinie 2005/45/EG über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute<sup>2</sup> geregelt.

Die **Mindestausbildungsanforderungen** beruhen auf dem internationalen Übereinkommen über „Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten“ (STCW-Übereinkommen), das unter dem Dach der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) ausgearbeitet wurde. Für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute aus Drittländern wurde auf EU-Ebene ein zentralisiertes System geschaffen, und die Einhaltung des STCW-Übereinkommens durch Drittländer wird alle fünf Jahre erneut überprüft. Das Hauptziel der EU-Rechtsvorschriften besteht darin, die Ausbildung der auf EU-Schiffen arbeitenden Seeleute zu verbessern, um die Gefahr von Unfällen im Seeverkehr so gering wie möglich zu halten und so zum besseren Schutz der Meeresumwelt beizutragen.

Mit der **Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung** von Befähigungszeugnissen und der Einführung eines entsprechenden Systems soll die Mobilität von Seeleuten aus der Union zwischen den unter einer EU-Flagge fahrenden Schiffen gefördert werden. Das System sieht die Anerkennung der Befähigungszeugnisse für Kapitäne und Offiziere ohne weitere Anpassungsmaßnahmen vor, d. h. ohne dass der Zeugnisinhaber die Absolvierung einer Ausbildung nachweisen muss, die den nationalen Anforderungen des Flaggenstaats des Schiffes entspricht, auf dem er oder sie zu arbeiten beabsichtigt.

Zwischen Juni 2016 und September 2017 wurde dieser Rechtsrahmen einer REFIT-Evaluierung unterzogen, die durch eine Studie<sup>3</sup> der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), eine öffentliche Konsultation (53 Antworten) sowie eine gezielte Konsultation der Interessenträger (28 Antworten) unterstützt wurde. Einer der einschränkenden Faktoren der Bewertung war die geringe Teilnahme von Seeleuten an den Konsultationen. Allerdings konnte anhand der während des Durchführungszeitraums eingegangenen Beschwerden von Seeleuten deren unzureichende Mitwirkung an der Konsultationsphase ausgeglichen werden. Aufgrund der geringen Belastbarkeit der verfügbaren Daten konnte kein direkter Zusammenhang zwischen der Intervention und ihren möglichen Auswirkungen auf den Rückgang der Seeverkehrsunfälle hergestellt werden.

### *Wichtigste Ergebnisse der Bewertung*

- *Wirksamkeit*

---

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1507885536209&uri=CELEX:32008L0106>

<sup>2</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1507885585721&uri=CELEX:32005L0045>

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/reports-year\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/reports-year_en)

Die von der EMSA durchgeführten Inspektionen führten zur Aufdeckung und anschließenden Behebung von Mängeln bei der Umsetzung der STCW-Anforderungen durch die Mitgliedstaaten. Dies wiederum hatte eine Verbesserung der Ausbildungssysteme für Seeleute in den Mitgliedstaaten zur Folge. In ähnlicher Weise trug die EMSA zur Verbesserung der Ausbildungs-, Fortbildungs- und Zeugniserteilungssysteme für Seeleute bei, indem sie die Einhaltung der Vorschriften durch Drittländer überprüft und Mängel in deren Systemen aufgedeckt hat. So wurde gewährleistet, dass Seeleute, die außerhalb der Union beschäftigt sind und auf Schiffen arbeiten, die unter der Flagge eines EU-Landes fahren, ein vergleichbares Ausbildungsniveau besitzen wie die Seeleute aus der EU.

Die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnisse für Seeleute hat die Mobilität von Seeleuten in der Union erleichtert. Allein im Jahr 2015 existierten in der Union mehr als 47 000 gültige Vermerke in Befähigungszeugnissen, die ursprünglich von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt worden waren. Dies entspricht etwa 25 % der Gesamtzahl der Kapitäne und Offiziere, die für die Arbeit an Bord der unter einer EU-Flagge fahrenden Schiffe zur Verfügung stehen.

- *Effizienz*

Durch die Richtlinien hat sich der Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten verringert, da Mehrfachbewertungen desselben Drittlands durch mehrere nationale Behörden vermieden wurden. Zudem entstünden den Mitgliedstaaten erhebliche zusätzliche Kosten, falls einzelne Inspektionen vor Ort mit demselben Maß an Robustheit durchgeführt würden wie jene, die die EMSA im Rahmen des zentralisierten Systems vornimmt. Die kumulierten Kosten, die von 2005 bis 2016 ohne Einführung des gemeinsamen EU-Mechanismus und der Überprüfung der Einhaltung des STCW-Übereinkommens durch Drittländer im Rahmen eines zentralisierten Systems entstanden wären, werden auf mehr als 13 Mio. EUR geschätzt. Schließlich hat die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute dazu beigetragen, dass die Verfahren zur Anerkennung ihrer Berufsqualifikationen im Vergleich zum allgemeinen Rechtsrahmen für die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der EU vereinfacht wurden.

*Relevanz, Kohärenz und europäischer Mehrwert*

Die Ziele beider Richtlinien sind im Hinblick auf die Erfordernisse des Seeverkehrs weiterhin relevant, da der Faktor Mensch nach wie vor eines der wichtigsten Elemente für einen sicheren Schiffsbetrieb ist und die Mobilität der europäischen Seeleute in der Union gewährleistet werden muss.

In Bezug auf die Definitionen von Befähigungszeugnissen für Seeleute sind die Richtlinien nicht aufeinander abgestimmt und ihre Kohärenz mit dem internationalen Rahmen ist aufgrund von Änderungen des STCW-Übereinkommens beeinträchtigt. Der Hauptteil des EU-Mehrwerts liegt in der Entwicklung einer gemeinsamen Methodik für die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten, was dazu geführt hat, dass die Mindestanforderungen für die Aus- und Fortbildung von Seeleuten und die

Erteilung von Befähigungszeugnissen in der gesamten EU auf harmonisierte Weise umgesetzt werden.

**Abschließend ist festzustellen, dass die beiden Richtlinien ihre Ziele weitgehend erreicht haben. Bei der Bewertung wurden jedoch drei Aspekte festgestellt, die die Wirksamkeit und Effizienz beeinträchtigen und weitere Maßnahmen erfordern:**

- Die Richtlinie über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten muss an die aktuellen Änderungen des STCW-Übereinkommens angepasst werden.
- Die veraltete Definition der zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen des Systems der gegenseitigen Anerkennung anerkannten Zeugnisse muss aktualisiert werden. In dieser Hinsicht kann eine mögliche Verschmelzung der beiden Richtlinien in Betracht gezogen werden.
- Es sollten Kriterien für neue Anerkennungsanträge der Mitgliedstaaten sowie vorrangige Kriterien für die erneute Prüfung der anerkannten Drittländer in Betracht gezogen werden. Nach dem derzeitigen Rechtsrahmen können die Mitgliedstaaten ohne jegliche Kriterien oder Begründung die Anerkennung von Drittländern beantragen. Dies hat in einigen Fällen zu einer ineffizienten Nutzung der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen geführt.
- Die Verpflichtung, die anerkannten Drittländer alle fünf Jahre einer erneuten Prüfung zu unterziehen, hat den Druck auf die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen erhöht. Durch vorrangige Kriterien für die erneute Prüfung von Drittländern könnten EU-Anerkennungen effizienter verwaltet werden.
- Die Frist für die Anerkennung von Drittländern sollte überdacht werden. Der aktuelle Zeitraum von 18 Monaten ist unrealistisch, da Drittländer Zeit benötigen, um Korrekturmaßnahmen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens zu beschließen und umzusetzen. Für diese Situation muss eine Lösung gefunden werden.