



Brüssel, den 26. Mai 2016
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2016/0050 (COD)**

8970/1/16
REV 1

TRANS 169
MAR 147
EDUC 142
SOC 258
ETS 31
MI 343
CODEC 668

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	8967/16 TRANS 168 MAR 146 EDUC 141 SOC 257 ETS 30 MI 342 CODEC 667
Nr. Komm.dok.:	6285/16 TRANS 51 MAR 54 CODEC 179 EDUC 35 SOC 85 ETS 4 MI 94
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 96/50/EG des Rates und der Richtlinie 91/672/EWG des Rates - Allgemeine Ausrichtung

EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 18. Februar 2016 den obengenannten Vorschlag übermittelt.
 - Das Hauptziel des Vorschlags ist die Erleichterung der Mobilität der Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt. Dies soll durch eine gemeinsame Regelung für die Befähigungszeugnisse von Mitgliedern von Decksmannschaften, die auf den Binnenwasserstraßen der Union tätig sind, erreicht werden.

- Der Vorschlag würde zur Aufhebung der bestehenden Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG führen, die die gegenseitige Anerkennung regeln und Mindestanforderungen für den Erwerb von Schiffsführerpatenten enthalten.
 - Die wichtigsten Neuerungen des Vorschlags sind die Erfassung sämtlicher Mitglieder von Decksmannschaften unter der Schiffsführerebene und Ausdehnung des Geltungsbereichs auf die Rheinschifffahrt.
 - Der Vorschlag ist eine logische Weiterführung der Arbeiten, die mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZRK) im Bereich der technischen Vorschriften für Binnenschiffe initiiert wurden. Ein Europäischer Ausschuss mit der Bezeichnung CESNI wurde bei der ZKR eingerichtet, um eine Zusammenarbeit und die Ausarbeitung gemeinsamer Standards für die Union und die ZKR zu ermöglichen.
 - Gegenwärtig gilt die Richtlinie 2005/36/EG über die Anerkennung von Berufsqualifikationen für andere Mitglieder einer Decksmannschaft als Schiffsführer. Es wird die Auffassung vertreten, dass die Richtlinie 2005/36/EG keine effektive Lösung für Fachkräfte, die häufig und regelmäßig grenzüberschreitend in der Binnenschifffahrt tätig sind, bietet.
 - Zudem ist der Vorschlag eine Antwort auf Forderungen des Sektors und der Mitgliedstaaten zur Einführung eines Rahmens, der sich ähnlich dem Konzept für die Anerkennung von Berufsqualifikationen für andere Verkehrsträger an der Befähigung orientiert.
2. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 2. Mai 2016 Frau Gesine Meissner (ALDE, DE) als Berichterstatterin benannt. Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten (EMPL) und der Rechtsausschuss (JURI) planen die Abgabe ihrer Stellungnahmen.
 3. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss will seine Stellungnahme im Juli 2016 abgeben. Der Ausschuss der Regionen hat nicht vor, zu dem Vorschlag Stellung zu nehmen.

4. Das Abgeordnetenhaus des Königreichs Spanien, der Senat der Republik Italien und die Versammlung der Republik Portugal haben in ihren jeweiligen Schreiben vom 29. April 2016, 9. Mai 2016 und 16. Mai 2016 Stellungnahmen zu der Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit übermittelt.

BERATUNGEN IM RAT

5. Die Gruppe "Seeverkehr" hat am 24. Februar 2016 mit der Prüfung des Vorschlags begonnen. Die Folgenabschätzung wurde in Sitzungen am 24. Februar und 4. März 2016 sorgfältig geprüft.
6. Der Vorsitz hat zudem zwei informelle Expertensitzungen zur Prüfung der Anhänge des Vorschlags veranstaltet. Diese Sitzungen fanden am 11. März und am 12. Mai 2016 statt. Das Ergebnis dieser Beratungen wurde von der Gruppe "Seeverkehr" geprüft.
7. Die auf Ebene der Gruppe "Seeverkehr" durchgeführten Arbeiten sind in den in der Anlage enthaltenen Text eingeflossen. Die Prüfung und systematische Überarbeitung der Erwägungsgründe steht noch aus; diese Arbeit sollte nach der Festlegung der allgemeinen Ausrichtung aufgenommen werden.
- 7a. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den Kompromissvorschlag des Vorsitzes am 25. Mai 2016 geprüft und beschlossen, ihn dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) auf seiner Tagung am 7. Juni 2016 vorzulegen.

OFFENE FRAGEN

8. Die Gruppe "Seeverkehr" ist alle offenen Fragen angegangen und hat einen Kompromiss zu jeder einzelnen Problematik ermittelt. Die Gruppe war vor allem bestrebt, Lösungen zu ermitteln, die verhältnismäßig wären gegenüber der Situation in Mitgliedstaaten, in denen Binnenschifffahrt überhaupt nicht oder nur in geringem Umfang betrieben wird. Sämtliche dieser Fragen wurden nach Auffassung des Vorsitzes angegangen.
9. Ein weiteres wichtiges Arbeitsfeld war die nahtlose Angleichung der im Rahmen des Rheinregimes angewandten Vorschriften mit den Anforderungen der Union. Zwar bestehen noch unterschiedliche Auffassungen in bestimmten Punkten, aber der Vorsitz ist zuversichtlich, dass der überarbeitete Text einen vernünftigen Kompromiss darstellt.

10. Die Umstellung des gegenwärtigen, auf Arbeitserfahrung aufbauenden Systems auf ein an der Befähigung orientierten Regelwerk erfordert Änderungen in den Mitgliedstaaten, was Bedenken hervorgerufen hat, die hauptsächlich die Sicherheit der Schifffahrt betreffen. Auch wenn in bestimmten Punkten bislang noch kein Einvernehmen erzielt wurde, insbesondere in Bezug auf Anhang I, ist der Vorsitz der Auffassung, dass der vorliegende Text auch in dieser Hinsicht einen vernünftigen Kompromiss im Hinblick auf alle in dem Vorschlag angesprochenen Fragen darstellen sollte.
11. Zudem wurde das Ziel verfolgt, unnötigen Verwaltungsaufwand dadurch einzudämmen, dass die Anwendung bestehender Praktiken zugelassen wurde, wo immer diese den Grundsätzen dieses Vorschlags nicht zuwiderlaufen.
12. Die Kommission erhält in Erwartung der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung ihren allgemeinen Vorbehalt aufrecht, insbesondere in Bezug auf Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben d, e, g und h, Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c, Artikel 8 Absätze 6 und 7, Artikel 10 Absätze 5, Artikel 18 Absatz 1, Artikel 18 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 4a, Artikel 26, Artikel 29 Absatz 2, Artikel 34 Absatz 3, Artikel 35 Absatz 1a, Artikel 35 Absatz 1b, Anhang I Nummern 2.1 c, 2.2, 3.2 und Anhang IV.

SONSTIGE ASPEKTE

14. Nach Auffassung der Gruppe "Seeverkehr" sollte die Zusammenarbeit mit dem CESNI enger auf die unterschiedlichen Standards ausgerichtet werden, die es auszuarbeiten und anzuwenden gilt. Dieser Standpunkt und die erforderlichen Schutzklauseln wurden in den Text einbezogen.

FAZIT

16. Der Rat wird ersucht, die in der Anlage wiedergegebene allgemeinen Ausrichtung zu dem Vorschlag anzunehmen.

2016/0050 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur
Aufhebung der Richtlinie 96/50/EG des Rates und der Richtlinie 91/672/EWG des Rates**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

¹ ABl. C , , S .

² ABl. C , , S .

- (1) Die Richtlinie 91/672/EWG des Rates ³ und die Richtlinie 96/50/EG ⁴ des Rates sind die ersten Schritte hin zur Harmonisierung und Anerkennung der Berufsqualifikationen von Besatzungsmitgliedern in der Binnenschifffahrt.
- (2) Die nicht in den Geltungsbereich der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG fallenden Anforderungen für den Rhein befahrende Besatzungsmitglieder werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gemäß der Schiffspersonalverordnung-Rhein im Rahmen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte festgelegt.
- (3) Die Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁵ gilt für andere Binnenschifffahrtsberufe als Schiffsführer, die unter diese Richtlinie fallen. Die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen bzw. Patenten auf der Grundlage der Richtlinie 2005/36/EG ist jedoch für die regelmäßigen und häufig grenzüberschreitenden Tätigkeiten in der Binnenschifffahrt keine optimale Lösung.
- (4) Eine von der Kommission 2014 zu Bewertungszwecken durchgeführten Studie belegt, dass die Beschränkung des Geltungsbereichs der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG auf Schiffsführer und die Tatsache, dass gemäß diesen Richtlinien ausgestellte Befähigungszeugnisse für Schiffsführer (Schiffsführerpatente) nicht automatisch für die Rheinschifffahrt anerkannt werden, die Mobilität von Besatzungsmitgliedern in der Binnenschifffahrt erheblich beeinträchtigen.

³ Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29).

⁴ Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 31).

⁵ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.9.2005, S. 22).

- (5) Um Mobilität zu erleichtern und die Sicherheit des Schiffsverkehrs und den Schutz des menschlichen Lebens zu gewährleisten, ist es unerlässlich, dass Mitglieder einer Decksmannschaft, Personen, die für Maßnahmen in Notsituationen an Bord von Fahrgastschiffen zuständig sind, und Personen, die am Bunkervorgang von Schiffen beteiligt sind, die Flüssigerdgas als Brennstoff verwenden, entsprechende Befähigungszeugnisse besitzen. Damit dies wirksam durchgesetzt werden kann, sollten die betreffenden Personen die Befähigungszeugnisse bei der Ausübung ihres Berufs mit sich führen.
- (5a) Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, die jungen Menschen einen Zugang zu einer Berufslaufbahn in der Binnenschifffahrt ermöglichen. Ihre Zeugnisse und Berufserfahrung sollten unionsweit anerkannt werden. Es ist wichtig, den Jugendarbeitsschutz im Einklang mit der Richtlinie 94/33/EG⁶ zu gewährleisten.
- (6) Schiffsführer, die unter Bedingungen fahren, die ein besonderes Sicherheitsrisiko darstellen, sollten über eine besondere Zulassung verfügen, insbesondere für das Fahren in Großverbänden, das Führen von Schiffen, die Flüssigerdgas als Brennstoff verwenden, das Fahren bei schlechter Sicht, das Befahren von Wasserstraßen mit maritimem Charakter oder das Befahren von Wasserstraßen mit besonderen Risiken für die Schifffahrt. Zur Erlangung einer solchen Zulassung sollten Schiffsführer zusätzliche Befähigungen nachweisen müssen.
- (6a) Schiffsführer sollten beim Befahren der Binnenwasserstraßen der Union in der Lage sein, ihre Kenntnisse der geltenden Besatzungsvorschriften, einschließlich der Ruhezeiten, anzuwenden. Die betreffenden Regeln können im Unionsrecht, in innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder in auf regionaler Ebene vereinbarten Regelwerken wie der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein festgelegt sein.
- (6b) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, örtliche Verkehrsvorschriften oder Polizeiverordnungen festzulegen und durchzusetzen oder regional vereinbarte Regelwerke wie zum Beispiel die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung im Einklang mit dieser Richtlinie anzuwenden, um ein sicheres Führen und Manövrieren der Schiffe unter allen Bedingungen zu gewährleisten.

⁶ Richtlinie 94/33/EG des Rates vom 22. Juni 1994 über den Jugendarbeitsschutz (ABl. L 216 vom 20.8.1994, S. 12).

- (7) Um die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten anhand harmonisierter Kriterien festlegen, welche Wasserstraßen maritimen Charakter aufweisen. Die Befähigungsanforderungen für das Befahren dieser Wasserstraßen sollten auf Unionsebene festgelegt werden. Ohne die Mobilität von Schiffsführern unnötig einzuschränken, sollte die vorliegende Richtlinie – soweit es für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich ist – den Mitgliedstaaten ferner die Möglichkeit geben, anhand harmonisierter Kriterien und Verfahren festzulegen, welche Wasserstraßen besondere Risiken für die Schifffahrt aufweisen. In diesem Fall sollten die entsprechenden Befähigungsanforderungen auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt werden.
- (7a) In bestimmten Mitgliedstaaten gibt es isolierte Gewässer ohne jegliche Verbindung zu einem Binnenwasserstraßennetz, auf denen Binnenschifffahrt lediglich jahreszeitlich betrieben wird. In diesen Fällen würden die administrativen Anforderungen dieser Richtlinie einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand darstellen. Zudem ist beim jahreszeitlich begrenzten Schiffsbetrieb keine signifikante Mobilität von Arbeitskräften festzustellen.
- (8a) Einem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet die in dieser Richtlinie genannten Berufe nicht ausgeübt werden oder nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, würde eine unverhältnismäßige und unnötige Verpflichtung auferlegt werden, müsste er die Rechtsvorschriften dieser Richtlinie umsetzen und anwenden. Daher sollte ein solcher Mitgliedstaat von der Verpflichtung zur Umsetzung und Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie ausgenommen werden, solange die betreffenden Berufe nicht in seinem Hoheitsgebiet ausgeübt werden.

- (8b) Einem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet diese Berufe ausschließlich von Inhabern eines der Richtlinie 2008/106/EG entsprechendem Befähigungszeugnisses ausgeübt werden, würde eine unverhältnismäßige und unnötige Verpflichtung auferlegt werden, müsste er die Rechtsvorschriften dieser Richtlinie umsetzen und anwenden, da die betreffenden Personen bereits Anforderungen in Bezug auf ihre Befähigung unterliegen und nicht an dem Betrieb eines Fahrzeugs in Gewässern mit gemischtem Schiffsverkehr, die sowohl von See- als auch von Binnenschiffen befahren werden, beteiligt sind. Ein solcher Mitgliedstaat sollte daher von der Verpflichtung zur Umsetzung und Anwendung der Vorschriften dieser Verordnung ausgenommen werden, solange die in dieser Richtlinie genannten Berufe ausschließlich von Personen ausgeübt werden, die den Anforderungen der Richtlinie 2008/106/EG unterliegen.
- (8c) Besatzungsmitglieder, die ausschließlich auf Binnenwasserstraßen tätig sind, die über keine Binnenwasserstraße, die für in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallende Fahrzeuge befahrbar ist, mit dem Schifffahrtsnetz eines anderen Mitgliedstaates verbunden sind, üben keine häufigen grenzüberschreitenden Fahrtätigkeiten in der Binnenschifffahrt aus. Aus Gründen der Kosteneffizienz sollten Mitgliedstaaten daher die Möglichkeit haben, solche Besatzungsmitglieder von der Verpflichtung auszunehmen, im Besitz von Befähigungszeugnisse zu sein, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen.
- (8ca) Im Falle der Gewährung solcher Ausnahmen sollten die betreffenden Mitgliedstaaten Unionsbefähigungszeugnisse für Personen anerkennen, die auf ihren innerstaatlichen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Schifffahrtsnetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, in dem die Ausnahme Anwendung findet. Diese Mitgliedstaaten sollten in Bezug auf die betreffenden Binnenwasserstraßen auch sicherstellen, dass die Daten zu den Fahrzeiten und den durchgeführten Reisen im Schifferdienstbuch von Inhabern eines Unionsbefähigungsnachweises auf Antrag validiert werden. Zudem sollten diese Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen zu Verhinderung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken auf diesen nicht verbundenen Binnenwasserstraßen im Zusammenhang mit Unionsbefähigungszeugnissen und Schifferdienstbüchern ergreifen und entsprechende Sanktionen durchsetzen.

- (8cb) Mitgliedstaaten, die diese Ausnahmen anwenden, sollten die Möglichkeit haben, die Unionsbefähigungszeugnisse von Personen auszusetzen, die auf ihren innerstaatlichen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Schifffahrtsnetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, in dem die Ausnahme Anwendung findet.
- (8d) Einem Mitgliedstaat, der über keine mit dem Schifffahrtsnetz eines anderen Mitgliedstaates verbundene Binnenwasserstraße verfügt und der sich in Anwendung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Ausnahmeregelung gegen die Ausstellung von Unionsbefähigungsnachweisen entscheidet, würde eine unverhältnismäßige und unnötige Verpflichtung auferlegt werden, müsste alle Rechtsvorschriften dieser Richtlinie umsetzen und anwenden, sogar jene, von denen er abweicht. Daher sollte ein solcher Mitgliedstaat von der Verpflichtung zur Umsetzung und Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie über die Ausstellung von Zeugnissen ausgenommen werden, solange er sich dafür entscheidet, keine Unionsbefähigungszeugnisse auszustellen. Solche Mitgliedstaaten sollten dennoch in ihrem Hoheitsgebiet die Unionsbefähigungsnachweise anerkennen, um die Mobilität der Arbeitskräfte in der Union zu fördern, den mit dieser Mobilität verbundenen Verwaltungsaufwand zu mindern und die Binnenschifffahrt als Berufsweg attraktiver zu gestalten.
- (9) Zwecks Förderung der unionsweiten Mobilität von Personen, die am Betrieb von Schiffen beteiligt sind, und in Anbetracht der Tatsache, dass für alle Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die im Einklang mit dieser Richtlinie ausgestellt werden, Mindeststandards gelten werden, sollten die Mitgliedstaaten Berufsqualifikationen, die gemäß dieser Richtlinie nachgewiesen sind, anerkennen. Jeder Inhaber des entsprechenden Befähigungszeugnisses sollte damit seinen Beruf auf allen Binnenwasserstraßen der Union ausüben können.

- (10) In Anbetracht der seit 2003 bestehenden Zusammenarbeit zwischen der Union und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die zur Gründung des Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI), eines internationalen Gremiums unter dem Dach der ZKR, geführt hat, sowie im Interesse der Straffung des Rechtsrahmens für Berufsqualifikationen in Europa sollten Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die im Einklang mit der Schiffspersonalverordnung-Rhein auf der Grundlage der Revidierten Rheinschifffahrtsakte ausgestellt wurden und Anforderungen enthalten, die mit denen der vorliegenden Richtlinie übereinstimmen, auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig sein. In Drittländern ausgestellte Urkunden dieser Art sollten unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit in der EU anerkannt werden. Um beim Abbau von Hemmnissen für die Mobilität der Arbeitskräfte und bei der Vereinfachung der Rechtsrahmen für Berufsqualifikationen in Europa Fortschritte zu erzielen, können alle Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die in einem Drittland auf der Grundlage von mit der vorliegenden Richtlinie übereinstimmenden Anforderungen ausgestellt werden, vorbehaltlich einer Bewertung durch die Kommission und sofern das betreffende Drittland gemäß dieser Richtlinie ausgestellte Urkunden anerkennt, auf allen Wasserstraßen der Union anerkannt werden.
- (10a) Die Harmonisierung der Rechtsvorschriften über die Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt in Europa wird durch eine enge Zusammenarbeit zwischen der EU und der ZKR und durch die Ausarbeitung von CESNI-Standards gewährleistet.
- (11) Die Richtlinie 2005/36/EG bleibt gültig für Mitglieder einer Decksmannschaft, die nicht Inhaber eines gemäß dieser Richtlinie ausgestellten Unionsbefähigungszeugnisses sein müssen, sowie für Binnenwasserstraßen betreffende Qualifikationen, die nicht unter die vorliegende Richtlinie fallen.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten Befähigungszeugnisse nur für Personen erstellen, die die Mindestanforderungen an Befähigung, Alter und körperliche Eignung erfüllen und die zur Erlangung bestimmter Qualifikationen erforderliche Fahrzeit nachweisen können

- (13) Um die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen zu gewährleisten, sollten Befähigungszeugnisse auf der Grundlage der für den Betrieb von Schiffen erforderlichen Fähigkeiten ausgestellt werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Personen, für die Befähigungszeugnisse ausgestellt werden, die jeweiligen Mindestbefähigungsanforderungen erfüllen und dies in einem angemessenen Beurteilungsverfahren überprüft wird. Eine solche Beurteilung kann in Form einer Verwaltungsprüfung erfolgen oder Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms sein, das nach einheitlichen Standards durchgeführt wird, so dass sichergestellt ist, dass die Mindestanforderungen für die verschiedenen Befähigungen in allen Mitgliedstaaten vergleichbar sind.
- (14) Aufgrund der Sicherheitsverantwortung bei der Ausübung des Berufs des Schiffsführers, dem Fahren unter Radar und dem Bunkervorgang von Schiffen, die Flüssigerdgas als Brennstoff verwenden, oder dem Führen von Schiffen, die Flüssigerdgas als Brennstoff verwenden, sollte im Rahmen einer praktischen Prüfung überprüft werden, ob die erforderliche Mindestbefähigung tatsächlich erlangt wurde. Um die Beurteilung der Befähigung weiter zu erleichtern, kann eine solche praktische Prüfung unter Einsatz zugelassener Simulatoren durchgeführt werden.
- (15) Die Ausbildungsprogramme müssen zugelassen sein, damit sichergestellt ist, dass sie die einheitlichen Mindestanforderungen in Bezug auf Inhalt und Organisation erfüllen. Solche einheitlichen Mindestanforderungen beseitigen unnötige Hemmnisse für den Berufseintritt, indem verhindert wird, dass sich Personen, die die erforderlichen Fähigkeiten bereits im Rahmen ihrer Ausbildung erworben haben, unnötigen zusätzlichen Prüfungen unterziehen müssen. Zugelassene Ausbildungsprogramme können auch Arbeitskräften mit Erfahrungen in anderen Wirtschaftszweigen den Zugang zum Binnenschiffverkehrsberuf erleichtern, da ihnen möglicherweise Ausbildungsprogramme zugutekommen, die gezielt ihren bereits erworbenen Fähigkeiten Rechnung tragen.
- (16) Im Interesse einer weiteren Erleichterung der Mobilität der Schiffsführer sollten nach Möglichkeit alle Mitgliedstaaten die Befähigung in Bezug auf besondere Risiken für die Schifffahrt für alle Abschnitte der Binnenwasserstraßen der Union, für die solche Risiken festgestellt wurden, beurteilen dürfen.

- (17) Die Fahrzeit sollte durch Einträge in Schifferdienstbücher, die von einem Mitgliedstaat kontrolliert werden, nachgewiesen werden. Um dies zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten Schifferdienstbücher und Bordbücher ausstellen und dafür sorgen, dass in den letzteren die Reisen der Schiffe erfasst werden. Die medizinische Tauglichkeit eines Bewerbers sollte von einem zugelassenen Arzt bestätigt werden.
- (18) Betreffen die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen die Verarbeitung personenbezogener Daten, so sind sie im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten durchzuführen⁷.
- (19) Zur Förderung einer effizienten Verwaltung bei Ausstellung, Verlängerung und Entzug von Befähigungszeugnissen sollten die Mitgliedstaaten die für die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie zuständigen Behörden benennen und Register zur Erfassung der Daten von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern anlegen. Um den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten und mit der Kommission für die Zwecke der Durchführung, Durchsetzung und Bewertung der Richtlinie, der Statistik, der Wahrung der Sicherheit und der Leichtigkeit der Schifffahrt zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten Informationen dieser Art einschließlich der Daten der Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher für eine von der Kommission geführte Datenbank zur Verfügung stellen.

⁷ Insbesondere die Verordnung (EU) XXX/2016 [Nummer nach der förmlichen Annahme einfügen] des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung) [Amtsblattsverweis nach der förmlichen Annahme einfügen] und die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

- (20) Behörden, auch in Drittländern, die Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher nach Vorgaben ausstellen, die mit denen der vorliegenden Richtlinie übereinstimmen, verarbeiten personenbezogene Daten. Für die Zwecke der Bewertung der Richtlinie, der Statistik, der Wahrung der Sicherheit, der Leichtigkeit der Schifffahrt und der Erleichterung des Informationsaustauschs zwischen den Behörden, die an der Umsetzung und Durchsetzung der vorliegenden Richtlinie beteiligt sind, sollten diese Behörden und gegebenenfalls internationale Organisationen, die dieselben Vorschriften erlassen haben, ebenfalls Zugang zu der von der Kommission geführten Datenbank haben. Dieser Zugang sollte jedoch unter dem Vorbehalt eines angemessenen Datenschutzes stehen, einschließlich des Schutzes personenbezogener Daten.
- (21) Um den Verwaltungsaufwand weiter zu verringern und die Urkunden weniger anfällig für Manipulationen zu machen, sollte die Kommission in einem zweiten Schritt nach der Annahme der vorliegenden Richtlinie die Möglichkeit der Einführung elektronischer Schifferdienstbücher und Bordbücher sowie elektronischer Berufsausweise, die Unionsbefähigungszeugnisse enthalten, prüfen. Dabei sollte die Kommission bereits für andere Verkehrsträger, insbesondere den Straßenverkehr, bestehende Technologien berücksichtigen. Nach Durchführung einer Folgenabschätzung einschließlich einer Kosten-Nutzen-Analyse und einer Prüfung der Auswirkungen auf die Grundrechte, insbesondere in Bezug auf den Schutz personenbezogener Daten, sollte die Kommission gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten.
- (22) Damit einheitliche Bedingungen für die Umsetzung der vorliegenden Richtlinie gewährleistet sind, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf den Erlass von Beschlüssen übertragen werden, mit denen die von den Mitgliedstaaten vorgeschlagenen Maßnahmen genehmigt werden, mit denen Befähigungsanforderungen in Bezug auf besondere Risiken auf bestimmten Binnenwasserstraßenabschnitten festgelegt werden.

- (23) Die Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die Annahme von Mustern für die Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern und die Annahme von Beschlüssen in Bezug auf die Anerkennung oder das Ruhen der Anerkennung der von einem Drittland oder gemäß einem internationalen Übereinkommen über die Regelung der Schifffahrt auf Binnenwasserstraßen der Union ausgestellten Urkunden dieser Art sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden⁸.
- (24) Um harmonisierte Mindeststandards für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen zu gewährleisten und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten und die Durchführung, Überwachung und Bewertung der vorliegenden Richtlinie durch die Kommission zu erleichtern, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Bezug auf die Festlegung von Befähigungsstandards, medizinischen Tauglichkeitsstandards, Standards für praktische Prüfungen, Standards für die Zulassung von Simulatoren sowie Standards für Merkmale und Bedingungen der Nutzung einer von der Kommission geführten Datenbank übertragen werden, in der die wichtigsten Angaben zu Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern, Bordbüchern und anerkannten Urkunden erfasst werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

⁸ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (25) Für das Problem der in Gebrauch befindlichen nationalen Befähigungszeugnisse einschließlich jener der ZKR für Schiffsführer (Patente), aber auch für andere Kategorien von Mitgliedern einer Decksmannschaft, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, sollten Übergangsmaßnahmen vorgesehen werden. Diese sollten bereits anerkannte Ansprüche möglichst weitgehend bewahren sowie für qualifizierte Besatzungsmitglieder einen angemessenen Zeitraum zur Beantragung eines Unionsbefähigungszeugnisses vorsehen. Sie sollten daher einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren vorsehen, in dem die betreffenden Befähigungszeugnisse auf den Wasserstraßen der Union, für die sie vor Ablauf des Umsetzungszeitraums galten, verwendet werden können, und für alle Befähigungszeugnisse ein System für den Übergang zu den neuen Vorschriften gewährleisten, dem ein einziger unionsweit geltender Kriterienkatalog zugrunde liegt.
- (26) Der Ausschuss CESNI, der Sachverständigen aus allen Mitgliedstaaten offensteht, arbeitet Standards im Bereich der Binnenschifffahrt aus, auch für die Anerkennung von Berufsqualifikationen. Die Kommission kann die betreffenden Standards dann berücksichtigen, wenn sie zum Erlass von Rechtsakten im Einklang mit der vorliegenden Richtlinie ermächtigt ist.
- (27) Da das Ziel der Richtlinie, d. h. die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für die Anerkennung von Berufsqualifikationen im Bereich der Binnenschifffahrt, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen seiner Reichweite und Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die vorliegende Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

- (28) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten⁹ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (29) Die Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG sollten daher aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⁹ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

KAPITEL 1

GEGENSTAND, GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen und Verfahren für die Ausstellung von Zeugnissen über die Befähigung von Personen, die an dem Betrieb eines Fahrzeug auf Binnenwasserstraßen der Union beteiligt sind, sowie für die Anerkennung solcher Befähigungen in den Mitgliedstaaten festgelegt.

Artikel 2

Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für Mitglieder einer Decksmannschaft, Sachkundige für Flüssigerdgas sowie Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt auf folgenden Fahrzeugen auf Binnenwasserstraßen der Union:
 - a) Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr;
 - b) Schiffe, deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang ein Volumen von 100 m³ oder mehr ergibt;
 - c) Schlepp- und Schubbooten, die ausgelegt sind zum
 - i) Schleppen oder Schieben von Schiffen unter den Buchstaben a und b;
 - ii) Schleppen oder Schieben von schwimmendem Gerät;

- iii) längsseitigen Fortbewegen von Schiffen unter den Buchstaben a und b oder von schwimmendem Gerät;
- d) Fahrgastschiffen;
- da) Schiffe, für die eine Betriebserlaubnis gemäß Richtlinie 2008/68/EG¹⁰ verlangt wird;
- e) schwimmendes Gerät.

2. Diese Richtlinie gilt nicht für Personen, die

- a) Binnenwasserstraßen zu Sport- oder Erholungszwecken befahren;
- b) am Betrieb nicht frei fahrender Fähren beteiligt sind;
- c) am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von den Streitkräften, den Ordnungskräften, vom Katastrophenschutz, den Binnenschiffverkehrsbehörden, der Feuerwehr und anderen Notfalldiensten verwendet werden;
- d) mit einem Fahrzeug, das in einem geografisch abgegrenzten Gebiet auf einem See oder jahreszeitlich auf einem nationalen Fluss, der nicht mit dem Schifffahrtsnetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden ist, betrieben wird, Fahrten vornehmen, soweit die Entfernung von dem Abfahrtsort zu keinem Zeitpunkt mehr als zehn Kilometer beträgt;
- e) mit einem in einem Mitgliedstaat jahreszeitlich betriebenen Fahrzeug einen isolierten See ohne Verbindung zu einem Binnenwasserstraßennetz befahren;

¹⁰ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13-59).

- g) Hafengebiete befahren, die nicht mit einer Binnenwasserstraße verbunden sind;
- h) einen Meeresarm, der mit keiner Binnenwasserstraße verbunden ist, befahren und den Anforderungen der Richtlinie 2008/106/EG unterliegen.

Artikel 3 *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- (1) "Binnenwasserstraße" eine für die in Artikel 2 genannten Fahrzeuge befahrbare Wasserstraße, die nicht Teil des Meeres ist;
- (1a.) "Fahrzeug" ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät;
- (2) "Schiff" ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
- (3) "Fahrgastschiff" ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff;
- (5) "Unionsbefähigungszeugnis" einen von einer zuständigen Behörde ausgestellten Befähigungsnachweis, der bescheinigt, dass eine Person die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt;

- (6) "Mitglieder einer Decksmannschaft" Personen, die am Betrieb eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen in der Union beteiligt sind und Aufgaben im Zusammenhang mit Navigation, Ladungsumschlag, Stauung, Wartung oder Instandsetzung ausführen, mit Ausnahme von Personen, die ausschließlich mit dem Betrieb der Maschinen, Krane und elektrischen und elektronischen Anlagen betraut sind;
- (6a) "Sprechfunkzeugnis" ein von einem Mitgliedstaat gemäß der Vollzugsordnung für den Funkdienst, die dem Internationalen Fernmeldevertrag beigelegt ist, ausgestelltes nationales Zeugnis, mit dem die Erlaubnis zum Bedienen von Schiffsfunkstellen auf Binnenwasserstraßen erteilt wird;
- (7) "Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt" ein Mitglied der Decksmannschaft oder eine andere Person, das bzw. die qualifiziert ist, in Notsituationen an Bord von Fahrgastschiffen Maßnahmen zu ergreifen;
- (7a.) "Sachkundiger für Flüssigerdgas" eine Person, die qualifiziert ist, am Bunkervorgang von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, beteiligt zu sein oder der Schiffsführer eines solchen Fahrzeugs zu sein;
- (8) "Schiffsführer" ein Mitglied einer Decksmannschaft, das qualifiziert ist, ein Fahrzeug auf den Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten zu führen, und das die Gesamtverantwortung an Bord trägt;
- (9) "besonderes Risiko" ein Sicherheitsrisiko aufgrund besonderer Schifffahrtsbedingungen, unter denen ein Schiffsführer über eine Befähigung verfügen muss, die über die allgemeinen Befähigungsstandards für die Führungsebene hinausgeht;
- (10) "Befähigung" die nachgewiesene Fähigkeit, Kenntnisse und Fachkunde einsetzen zu können, die nach den festgelegten Standards für die ordnungsgemäße Ausführung der für den Betrieb von Binnenschiffen notwendigen Aufgaben erforderlich sind;

- (11) "Führungsebene" das Maß an Verantwortung, das mit der Funktion des Schiffsführers verbunden ist und sicherstellt, dass andere Mitglieder der Decksmannschaft alle Aufgaben im Rahmen des Betriebs eines Fahrzeugs ordnungsgemäß ausführen;
- (11a) "Betriebsebene" das Maß an Verantwortung, das mit der Funktion des Matrosen, Vollmatrosen oder Steuermannes und der Kontrolle über die Erfüllung aller Aufgaben verbunden ist, die in den dem Betroffenen übertragenen Verantwortungsbereich fallen und nach geeigneten Verfahren unter der Leitung einer auf der Führungsebene tätigen Person ausgeführt werden;
- (12) "Großverband" einen Schubverband, bei dem das Produkt aus Gesamtlänge und Gesamtbreite 8 000 m³ und mehr beträgt;
- (13) "Schifferdienstbuch" eine persönliche Aufzeichnung des beruflichen Werdegangs eines Besatzungsmitglieds, insbesondere der Fahrzeiten und Reisen;
- (13a) "aktives Dienstbuch oder aktives Bordbuch" ein Dienst- oder Bordbuch, in dem sich Daten erfassen lassen;
- (14) "Bordbuch" eine offizielle Aufzeichnung der von einem Fahrzeug ausgeführten Reisen;
- (15) "Fahrzeit" die in Tagen berechnete Zeit, die Mitglieder einer Decksmannschaft während einer Reise an Bord eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen verbringen und die von der zuständigen Behörde kontrolliert wird;
- (19) "schwimmendes Gerät" eine schwimmende Konstruktion mit auf ihr vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;

- (20) "Länge" die größte Länge des Schiffskörpers in m, ohne Ruder und Bugspriet;
- (21) "Breite" die größte Breite des Schiffskörpers in m, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und Ähnliches);
- (22) "Tiefgang" der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers, ohne Berücksichtigung des Kiels oder anderer fester Anbauten, bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers, in m;
- (23) "Meeresarm" eine Einbuchtung der Meeresküste, beispielsweise eine Bucht oder einen Fjord;
- (24) "jahreszeitlicher Betrieb" einen jährlich auf sechs Monate begrenzten Fahrbetrieb.

KAPITEL 2

UNIONSBEFÄHIGUNGSZEUGNISSE

Artikel 4

Verpflichtung der Mitglieder einer Decksmannschaft zum Mitführen eines Unionsbefähigungszeugnisses

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Mitglieder einer Decksmannschaft, die Binnenwasserstraßen der Union befahren, ein im Einklang mit Artikel 10 ausgestelltes Unionsbefähigungszeugnis für Mitglieder einer Decksmannschaft oder ein nach Artikel 9 Absatz 2 oder 3 anerkanntes Befähigungszeugnis mit sich führen.
- 1a. Für andere Mitglieder einer Decksmannschaft als Schiffsführer gilt, dass ihre in Artikel 20 genannten Unionsbefähigungszeugnisse und Schifferdienstbücher in der Form einer einzigen Urkunde zu präsentieren sind.
3. Abweichend von Absatz 1 sind Befähigungszeugnisse, die im Einklang mit dem Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten für andere am Betrieb eines Fahrzeugs beteiligte Personen für andere als dem Schiffsführer ausgestellt werden, auch auf Seeschiffen gültig, die auf Binnenwasserstraßen betrieben werden.

Artikel 5

Verpflichtung zum Mitführen eines Unionsbefähigungszeugnisses bei besonderen Tätigkeiten

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und Sachkundige für Flüssigerdgas ein im Einklang mit Artikel 10 ausgestelltes Unionsbefähigungszeugnis oder ein nach Artikel 9 Absatz 2 oder 3 anerkanntes Befähigungszeugnis mit sich führen.

3. Abweichend von Absatz 1 sind Zeugnisse, die im Einklang mit dem Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten für die in diesem Absatz genannten Personen ausgestellt werden, auch auf Seeschiffen gültig, die auf Binnenwasserstraßen betrieben werden.

Artikel 6

Verpflichtung für Schiffsführer zum Besitz besonderer Zulassungen

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffsführer besondere, im Einklang mit Artikel 11 erteilte Zulassungen besitzen, wenn sie

- a) Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter im Sinne des Artikels 7 befahren;
- b) Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken im Sinne des Artikels 8 befahren;
- c) unter Radar fahren;
- d) Fahrzeuge führen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden;
- e) in Großverbänden fahren.

Artikel 6a

*Ausnahmen in Bezug auf nationale Binnenwasserstraßen,
die nicht mit dem Schifffahrtsnetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind*

1. Ein Mitgliedstaat kann Personen nach Artikel 4 Absatz 1, Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 6, die ausschließlich auf innerstaatlichen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Schifffahrtsnetz, einschließlich Wasserstraßen mit maritimem Charakter, eines anderen Mitgliedstaates verbunden sind, von den in Artikel 4 Absätze 1 und 1a, Artikel 5 Absatz 1 und Absatz 6 aufgeführten Verpflichtungen befreien.

Dieser Mitgliedstaat kann für die betreffenden Binnenwasserstraßen zudem Ausnahmen vorsehen in Bezug auf Artikel 34 Absatz 2, auf den Entzug im Rahmen von Artikel 8, 10, 11 und 12 und von Artikel 13 Absätze 1 und 3 sowie auf Schifferdienstbücher, Bordbücher und Register im Rahmen von Artikel 14 bis 19, Artikel 20 Absätze 1, 4 und 5, Artikel 21 bis 23, Artikel 24 Absatz 1 Buchstaben a bis d sowie Artikel 25 und 27.

2. Ein Mitgliedstaat, der Ausnahmen nach Absatz 1 vorsieht, kann für die betreffenden Personen Befähigungszeugnisse unter Bedingungen ausstellen, die von den allgemeinen Bedingungen dieser Richtlinie abweichen. Die Anerkennung dieser Zeugnisse in anderen Mitgliedstaaten unterliegt der Richtlinie 2005/36/EG oder gegebenenfalls der Richtlinie 2005/45/EG¹¹.
3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle gemäß Absatz 1 angewandten Ausnahmen. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen über die betreffenden Ausnahmen.

¹¹ Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute, ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 160-163.

Artikel 7

Klassifizierung von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter

1. Die Mitgliedstaaten stufen einen Binnenwasserstraßenabschnitt in ihrem Hoheitsgebiet als Binnenwasserstraße mit maritimem Charakter ein, wenn eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:
 - a) die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sind anwendbar;
 - b) die Bojen und Schifffahrtszeichen entsprechen denen der Seeschifffahrt;
 - c) terrestrische Navigation ist erforderlich; oder
 - d) für die Navigation wird eine Schiffsausrüstung benötigt, deren Bedienung besondere Kenntnisse erfordert.
2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission Binnenwasserstraßenabschnitte in ihrem Hoheitsgebiet, die als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden. Der Notifizierung an die Kommission ist eine Begründung beizufügen, die sich auf die genannten Kriterien stützt. Die Kommission veröffentlicht umgehend eine Liste der notifizierten Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter.

Artikel 8

Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken

1. Sofern erforderlich für die Sicherheit der Schifffahrt, können die Mitgliedstaaten bestimmte Binnenwasserstraßenabschnitte nach dem in den Absätzen 2 bis 6 festgelegten Verfahren als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausweisen, sofern solche Risiken auf Folgendes zurückzuführen sind:
 - a) häufig wechselnde Strömungsmuster und -geschwindigkeiten; oder
 - b) das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf Binnenwasserstraßen beziehungsweise geeigneter Karten in Verbindung mit den hydromorphologischen Merkmalen der Binnenwasserstraße; oder
 - c) das Vorhandensein einer örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale gerechtfertigt ist.
2. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission zusammen mit einer Begründung die Maßnahmen, die sie nach Absatz 1 dieses Artikels und des Artikels 18 zu erlassen gedenken, spätestens sechs Monate vor dem vorgesehenen Datum des Erlasses.
- 2a. Befinden sich die in Absatz 1 genannten Binnenwasserstraßenabschnitte an der Grenze zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten, stimmen die betroffenen Mitgliedstaaten sich ab und notifizieren die Kommission gemeinsam.

6. Ist eine Maßnahmen, die ein Mitgliedstaat zu erlassen gedenkt, nach den Kriterien der Absätze 1 und 2 nicht gerechtfertigt, so kann die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Notifizierung einen Durchführungsbeschluss gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 30 Absatz 3 erlassen, um den Erlass der Maßnahme abzulehnen.
7. Im Falle eines besonderen Risikos für die Sicherheit der Schifffahrt, das nicht von den in Absatz 1 aufgeführten Kriterien erfasst wird und das nicht durch die Befähigungen eines Schiffsführers nach Artikel 15 abgedeckt wird, beispielsweise eine hohe Unfallhäufigkeit, kann der Mitgliedstaat die Kommission ersuchen, einen Wasserstraßenabschnitt als Binnenwasserstraßenabschnitt mit einem besonderen Risiko festzulegen. Dem betreffenden Antrag ist die Begründung für die Maßnahme beizufügen. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Antrag kann die Kommission einen Durchführungsbeschluss nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen, der es dem Mitgliedstaat erlaubt, die beantragte Maßnahme durchzuführen, oder der den Mitgliedstaat dazu verpflichtet, die beantragte Maßnahme zu ändern oder nicht zu erlassen.
8. Die Kommission veröffentlicht die von den Mitgliedstaaten verabschiedeten Maßnahmen zusammen mit der in den Absätzen 2 und 7 genannten Begründung.

Artikel 9
Anerkennung

1. Alle in den Artikeln 4 und 5 genannten Unionsbefähigungszeugnisse sowie die in Artikel 20 genannten und von den zuständigen Behörden im Einklang mit dieser Richtlinie ausgestellten Schifferdienst- und Bordbücher sind auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig.
2. Alle Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die im Einklang mit der Schiffspersonalverordnung-Rhein auf der Grundlage der Revidierten Rheinschifffahrtsakte ausgestellt wurden und Anforderungen enthalten, die mit denen dieser Richtlinie übereinstimmen, sind auf alle Binnenwasserstraßen der Union gültig.

Wurden solche Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher von einem Drittland ausgestellt, sind sie nur dann auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig, wenn das betreffende Drittland die nach dieser Richtlinie ausgestellten Unionsurkunden in seinem Hoheitsgebiet anerkennt.

3. Unbeschadet des Absatzes 2 sind alle Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die im Einklang mit den nationalen Vorschriften eines Drittlandes ausgestellt wurden und Anforderungen enthalten, die mit denen dieser Richtlinie übereinstimmen, vorbehaltlich des Verfahrens der Absätze 4 und 5 auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig.

4. Jedes Drittland kann bei der Kommission einen Antrag auf Anerkennung der von seinen Behörden ausgestellten Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern stellen. Dem Antrag sind alle Informationen beizufügen, die erforderlich sind, um feststellen zu können, ob für die Ausstellung der betreffenden Urkunden dieselben Anforderungen wie für diese Richtlinie gelten.

5. Nach Eingang eines Antrags auf Anerkennung nach Absatz 4 prüft die Kommission das System zur Erteilung von Befähigungszeugnissen in dem Drittland, für das der Antrag eingereicht wurde, um zu ermitteln, ob für die Ausstellung der betreffenden Urkunden dieselben Anforderungen wie für diese Richtlinie gelten.

Ist diese Anforderung erfüllt, so erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt über die Anerkennung der vom betreffenden Drittland ausgestellten Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, vorausgesetzt das Drittland erkennt die nach dieser Richtlinie ausgestellten Unionsurkunden seinerseits in seinem Hoheitsgebiet an.

Bei dem Erlass eines solchen Durchführungsrechtsakts gibt die Kommission genau an, für welche der in Absatz 4 genannten Urkunden die Anerkennung gilt.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 30 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

5a. Kommt ein Mitgliedstaat zu dem Schluss, dass ein Drittland die Anforderungen dieses Artikels nicht mehr erfüllt, so notifiziert er die Kommission umgehend unter Angabe der Gründe hierfür.

6. Stellt die Kommission fest, dass die Ausstellung der in den Absätzen 2 und 3 genannten Urkunden nicht mehr auf der Grundlage identischer Anforderungen erfolgt, so erlässt sie einen Durchführungsrechtsakt zur Aussetzung der Gültigkeit der nach diesen Anforderungen ausgestellten Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher für alle Binnenwasserstraßen der Union. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 30 Absatz 3 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Werden die festgestellten Mängel hinsichtlich der angewandten Standards behoben, kann die Kommission die Aussetzung jederzeit aufheben.

7. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Drittländer gemäß den Absätzen 2 und 3 zusammen mit den Urkunden, die auf allen Binnenwasserstraßen der Union als gültig anerkannt werden.

KAPITEL 3

NACHWEIS VON BERUFSQUALIFIKATIONEN

Abschnitt I

Verfahren für die Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen und besonderen

Zulassungen

Artikel 10

Ausstellung und Gültigkeit von Unionsbefähigungszeugnissen

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Personen, die einen Antrag auf Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen für Mitglieder einer Decksmannschaft beziehungsweise für besondere Tätigkeiten stellen, hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vorlegen:
 - a) ihrer Identität;
 - b) darüber, dass sie die für die jeweilige Qualifikation erforderlichen Mindestanforderungen des Anhangs I in Bezug auf Alter, Befähigung, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften und Fahrzeiten erfüllen;
 - c) gegebenenfalls darüber, dass sie die Standards für die medizinische Tauglichkeit nach Artikel 21 erfüllen.
2. Die Mitgliedstaaten stellen Unionsbefähigungszeugnisse aus, nachdem sie überprüft haben, ob die vom Antragsteller vorgelegten Urkunden echt und gültig sind und ob für den Antragsteller nicht bereits ein gültiges Unionsbefähigungszeugnis ausgestellt wurde.

3. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für Unionsbefähigungszeugnisse und für die einzigen Urkunden, in denen Unionsbefähigungszeugnisse und Schifferdienstbücher miteinander kombiniert werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen. Beim Erlass dieser Rechtsakte verweist die Kommission auf die vom Ausschuss CESNI festgelegten Standards, hält diesen Verweis auf dem aktuellen Stand und legt den Beginn der Anwendung fest, sofern
- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;
 - b) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.
- Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die Kommission andere Standards vorsehen oder darauf verweisen.
4. Die Gültigkeit des Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft endet spätestens am Tag der nächsten nach Artikel 21 vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchung.
5. Unbeschadet der in Absatz 4 genannten Beschränkung sind Unionsschiffsführerbefähigungszeugnisse (Unionsschiffsführerpatente) längstens 15 Jahre gültig.
6. Unionsbefähigungszeugnisse für besondere Tätigkeiten haben eine Gültigkeitsdauer von höchstens fünf Jahren.

Artikel 11

Ausstellung von besonderen Zulassungen für Schiffsführer

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Personen, die die in Artikel 6 genannten besonderen Zulassungen mit Ausnahme derjenigen unter Artikel 6 Buchstabe b beantragen, hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vorlegen:
 - a) ihrer Identität;
 - b) darüber, dass sie die für die jeweilige besondere Zulassung erforderlichen Mindestanforderungen des Anhangs I in Bezug auf Alter, Befähigung, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften und Fahrzeiten erfüllen;
 - c) darüber, dass sie über ein Unionsschiffsführerbefähigungszeugnis (Unionsschiffsführerpatent) oder ein in Anwendung des Artikels 9 Absätze 2 und 3 anerkanntes Befähigungszeugnis verfügen oder die nach dieser Richtlinie vorgesehenen Mindestanforderungen für Unionsschiffsführerbefähigungszeugnisse (Unionsschiffsführerpatente) erfüllen.
2. Für besondere Zulassungen für das Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken nach Artikel 6 Buchstabe b müssen die Antragsteller bei den in Artikel 18 Absatz 3 genannten zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vorlegen:
 - a) ihrer Identität;
 - b) darüber, dass sie die nach Artikel 18 festgelegten Befähigungsanforderungen in Bezug auf die besonderen Risiken des betreffenden Gewässers erfüllen, für das die Zulassung erforderlich ist;

- c) darüber, dass sie über ein Unionsschiffsführerbefähigungszeugnis (Unionsschiffsführerpatent) oder ein in Anwendung des Artikels 9 Absätze 2 und 3 anerkanntes Befähigungszeugnis verfügen oder die nach dieser Richtlinie vorgesehenen Mindestanforderungen für Unionsschiffsführerbefähigungszeugnisse (Unionsschiffsführerpatente) erfüllen.
- 3. Die Mitgliedstaaten stellen die in den Absätzen 1 und 2 genannten besonderen Zulassungen aus, nachdem sie überprüft haben, ob die vom Antragsteller vorgelegten Urkunden echt und gültig sind.
- 4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständige Behörde, die die Unionsschiffsführerbefähigungszeugnisse (Unionsschiffsführerpatente) ausstellt, im Einklang mit dem in Artikel 10 Absatz 3 genannten Muster in dem Befähigungszeugnis (Patent) alle nach Artikel 6 ausgestellten besonderen Zulassungen angibt. Die Gültigkeit dieser besonderen Zulassung endet mit dem Ablauf der Gültigkeit des Unionsbefähigungszeugnisses.
- 5. Abweichend von Absatz 4 wird die in Artikel 6 Buchstabe d genannte besondere Zulassung für Sachkundige für Flüssigerdgas nach dem in Artikel 10 Absatz 3 genannten Muster als Unionsbefähigungszeugnis ausgestellt; ihre Gültigkeitsdauer wird nach Artikel 10 Absatz 6 festgelegt.

Artikel 12

Verlängerung von Unionsbefähigungszeugnissen

Bei Ablauf der Gültigkeit eines Unionsbefähigungszeugnisses verlängern die Mitgliedstaaten das Befähigungszeugnis auf Antrag unter den folgenden Voraussetzungen:

- a) bei Unionsbefähigungszeugnissen für Mitglieder einer Decksmannschaft müssen die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c genannten hinreichenden Nachweise vorgelegt werden;
- b) bei Unionsbefähigungszeugnissen für besondere Tätigkeiten müssen die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten hinreichenden Nachweise vorgelegt werden.

Artikel 13

Aussetzung und Entzug von Unionsbefähigungszeugnissen und besonderen Zulassungen

1. Liegen Hinweise darauf vor, dass die Anforderungen für den Besitz eines Unionsbefähigungszeugnisses oder einer besonderen Zulassung nicht mehr erfüllt sind, nimmt der Mitgliedstaat, der das Befähigungszeugnis ausgestellt hat, alle erforderlichen Kontrollen vor und entzieht dem Inhaber gegebenenfalls das Befähigungszeugnis.
2. Die Gültigkeit eines Unionsbefähigungszeugnisses kann von jedem Mitgliedstaat vorübergehend ausgesetzt werden, wenn dieser Mitgliedstaat die Aussetzung aus Gründen der Sicherheit und der öffentlichen Ordnung als erforderlich erachtet.
3. Die Mitgliedstaaten erfassen Aussetzungen und Entzüge ohne unnötige Verzögerung in der in Artikel 23 Absatz 2 genannten Datenbank.

Abschnitt II

Befähigungen

Artikel 14

Anforderungen für Befähigungen

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Personen gemäß Artikel 15 über die erforderliche Befähigung für den sicheren Betrieb eines Fahrzeugs verfügen.

2. Abweichend von Absatz 1 wird die Befähigung für den Umgang mit besonderen Risiken nach Artikel 6 Buchstabe b im Einklang mit Artikel 18 beurteilt.

Artikel 15

Beurteilung der Befähigung

1. Die Kommission erlässt im Einklang mit Artikel 29 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fachkunde gemäß den in Anhang II aufgeführten grundlegenden Anforderungen.

Bei der Ausübung der ihr übertragenen Befugnisse verweist die Kommission in Anhang IV auf die vom CESNI festgelegten Standards, hält diesen Verweis auf dem aktuellen Stand und legt den Beginn der Anwendung fest, sofern

- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;
- b) sie die grundlegenden Anforderungen nach Anhang II erfüllen;
- c) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die Kommission Anhang IV anpassen, um andere Standards vorzusehen oder darauf zu verweisen.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Personen, die die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Urkunden beantragen, gegebenenfalls nachweisen, dass sie die in Absatz 1 genannten Befähigungsstandards aufgrund einer bestandenen Prüfung erfüllen, die wie folgt organisiert wurde:

a) unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde im Einklang mit Artikel 16 oder

b) als Teil eines nach Artikel 17 zugelassenen Ausbildungsprogramms.

3. Der Nachweis der Einhaltung der Befähigungsstandards muss eine praktische Prüfung umfassen, die der Erlangung folgender Urkunden dient:

a) des Unionsschiffsführerbefähigungszeugnisses (Unionsschiffsführerpatents);

b) der in Artikel 6 Buchstabe c genannten besonderen Zulassung für das Führen eines Schiffes unter Radar;

c) des Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas.

Die zur Erlangung der unter den Buchstaben a und b genannten Urkunden durchgeführten praktischen Prüfungen können an Bord eines Fahrzeugs oder an einem Simulator durchgeführt werden, der den Anforderungen des Artikels 19 entspricht. Praktische Prüfungen unter Buchstabe c können an Bord eines Fahrzeugs oder an einer geeigneten Landanlage durchgeführt werden.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 29 delegierte Rechtsakte mit Standards für praktische Prüfungen gemäß Absatz 3 zu erlassen, in denen die besonderen Befähigungen und die Voraussetzungen, die während der praktischen Prüfungen zu prüfen sind, sowie die Mindestanforderungen für Fahrzeuge, auf denen praktische Prüfungen abgenommen werden können, festgelegt werden.

Bei der Ausübung der ihr übertragenen Befugnisse verweist die Kommission in Anhang IV auf die vom Ausschuss CESNI festgelegten Standards, hält diesen Verweis auf dem aktuellen Stand und legt den Beginn der Anwendung fest, sofern

- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;
- b) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die Kommission Anhang IV anpassen, um andere Standards vorzusehen oder darauf zu verweisen.

Artikel 16

Prüfung unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a genannten Prüfungen unter ihrer Zuständigkeit organisiert werden. Sie sorgen dafür, dass diese Prüfungen von Prüfern durchgeführt werden, die qualifiziert sind, die in Artikel 15 Absatz 1 genannten Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fachkunde zu beurteilen.
2. Bei schriftlichen oder computergestützten Prüfungen können die in Absatz 1 genannten Prüfer durch qualifizierte Aufsichtspersonen ersetzt werden.
3. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfer und Aufsichtspersonen nicht von Interessenkonflikten betroffen sind.

Artikel 17

Zulassung von Ausbildungsprogrammen

1. Die Mitgliedstaaten können für die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Personen Ausbildungsprogramme einrichten. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Ausbildungsprogramme, in deren Rahmen Zeugnisse erworben werden können, die die Erfüllung der in Artikel 15 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards bescheinigen, von den zuständigen Behörden desjenigen Mitgliedstaats zugelassen werden, in dessen Hoheitsgebiet die betreffende Ausbildungseinrichtung ihre Ausbildungsprogramme durchführt.

2. Die Mitgliedstaaten können die in Absatz 1 genannten Ausbildungsprogramme nur zulassen, wenn
- a) Ausbildungsziele, Lerninhalte, Methoden, eingesetzte Medien, Verfahren und Lernmaterialien ordnungsgemäß dokumentiert sind und sie den Bewerbern den Erwerb der in Artikel 15 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards ermöglichen;
 - b) die Programme zur Beurteilung der jeweiligen Befähigungen von qualifizierten Personen durchgeführt werden, die über fundierte Kenntnisse des Ausbildungsprogramms verfügen;
 - c) von qualifizierten Prüfern, die nicht von Interessenkonflikten betroffen sind, eine Prüfung zur Feststellung der Erfüllung der in Artikel 15 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards durchgeführt wird.
- 2a. Die Mitgliedstaaten erkennen die Zeugnisse an, die nach Abschluss von Ausbildungsprogrammen vergeben werden, die von anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 zugelassen wurden.
- 2b. Die Mitgliedstaaten widerrufen die von ihnen erteilte Zulassung eines Ausbildungsprogramms oder setzen diese aus, wenn das betreffende Ausbildungsprogramm die in Absatz 2 dargelegten Kriterien nicht mehr erfüllt.
3. Die Mitgliedstaaten notifizieren die Liste der zugelassenen, widerrufenen oder ausgesetzten Ausbildungsprogramme der Kommission, die diese Informationen veröffentlicht. In der Liste sind der Name des Ausbildungsprogramms, die Titel der zu vergebenden Zeugnisse, die Einrichtung, die die Zeugnisse vergibt, das Jahr des Inkrafttretens der Zulassung und die entsprechende Qualifikation sowie etwaige besondere Zulassungen aufzuführen, zu deren Erwerb das betreffende Zeugnis berechtigt.

Artikel 18

Beurteilung der Befähigung in Bezug auf besondere Risiken

1. Mitgliedstaaten, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken im Sinne des Artikels 8 Absatz 1 **oder** 7 ausweisen, definieren die zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer verfügen müssen, die diese Abschnitte befahren, sowie die Art und Weise, wie nachgewiesen wird, dass die erforderlichen Anforderungen erfüllt werden.

Der Nachweis kann anhand einer bestimmten Anzahl von Reisen, die auf dem betreffenden Gewässer durchgeführt wurden, anhand einer Simulatorprüfung, eines Multiple-Choice-Tests, einer mündlichen Prüfung oder einer Kombination dieser Möglichkeiten erbracht werden.

Bei der Anwendung dieses Absatzes wenden die Mitgliedstaaten objektive, transparente, nichtdiskriminierende und verhältnismäßige Kriterien an.

2. Die in Absatz 1 genannten Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Verfahren zur Beurteilung der Befähigung der Bewerber in Bezug auf besondere Risiken eingeführt und öffentlich zugängliche Instrumente bereitgestellt werden, die es Schiffsführern erleichtern, die Befähigung in Bezug auf besondere Risiken zu erwerben.
3. Ein Mitgliedstaat kann auf der Grundlage der Anforderungen nach Absatz 1 die Befähigung von Bewerbern in Bezug auf die in Gewässern in anderen Mitgliedstaaten bestehenden besonderen Risiken überprüfen, wenn die betreffenden Mitgliedstaaten dieser Überprüfung ausdrücklich zugestimmt haben. In diesem Fall stellen die in Absatz 1 genannten Mitgliedstaaten dem Mitgliedstaat, der die Überprüfung durchführt, die notwendigen Mittel zur Verfügung, damit er diese Überprüfung vornehmen kann.

Artikel 19

Einsatz von Simulatoren

1. Zur Beurteilung von Befähigungen eingesetzte Simulatoren müssen von den Mitgliedstaaten zugelassen werden. Diese Zulassung wird auf Antrag erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass das Gerät den mittels der in Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakte festgelegten Normen für Simulatoren entspricht. In der Zulassung ist anzugeben, welche Befähigungen am Simulator beurteilt werden dürfen.
2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 29 delegierte Rechtsakte zur Festlegung von Normen für die Zulassung von Simulatoren zu erlassen, in denen die funktionalen und technischen Mindestanforderungen sowie die diesbezüglichen Verwaltungsverfahren festgelegt werden, damit sichergestellt ist, dass die für eine Beurteilung der Befähigung eingesetzten Simulatoren so konstruiert sind, dass sie für die Feststellung der Befähigung gemäß den in Artikel 15 Absatz 3 genannten Standards für praktische Prüfungen geeignet sind.

Bei der Ausübung der ihr übertragenen Befugnisse verweist die Kommission in Anhang IV auf die vom CESNI festgelegten Standards, hält diesen Verweis auf dem aktuellen Stand und legt den Beginn der Anwendung fest, sofern

- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;
- b) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die Kommission Anhang IV anpassen, um andere Standards vorzusehen oder darauf zu verweisen.

- 2a. Die Mitgliedstaaten erkennen ohne weitere technischen Anforderungen oder Evaluierungen die Simulatoren an, die von zuständigen Behörden in anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 1 zugelassen wurden.

- 2b. Die Mitgliedstaaten widerrufen die von ihnen erteilte Zulassung von Simulatoren oder setzen diese Zulassung aus, wenn diese Simulatoren die in Absatz 2 genannten Normen nicht mehr erfüllen.
3. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Liste der zugelassenen Simulatoren. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen.

Abschnitt III

Fahrzeiten und medizinische Tauglichkeit

Artikel 20

Schifferdienstbuch und Bordbuch

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Fahrzeiten nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b und Reisen nach Artikel 18 Absatz 1 vom Schiffsführer in dem in Absatz 5 genannten Schifferdienstbuch oder in einem nach Artikel 9 Absatz 2 oder 3 anerkannten Schifferdienstbuch erfasst werden.
3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass auf Antrag eines Besatzungsmitglieds die Daten zu den Fahrzeiten und Reisen, die innerhalb von höchstens 15 Monaten vor dem Datum des Antrags erfolgten, nach der Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der erforderlichen urkundlichen Nachweise in dem Schifferdienstbuch validiert werden. Sind elektronische Instrumente wie z. B. elektronische Schifferdienstbücher und elektronische Bordbücher in Verbindung mit geeigneten Verfahren zur Gewährleistung der Echtheit der Urkunden verfügbar, so können die entsprechenden Daten ohne weitere Verfahren validiert werden.

Fahrzeiten können auf allen Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten erworben werden. Im Falle von Binnenwasserstraßen, die nicht vollständig im Gebiet der Union verlaufen, werden auch die Fahrzeiten auf Abschnitten berücksichtigt, die außerhalb des Gebietes der Union verlaufen.

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Reisen der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Fahrzeuge in dem in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannten Bordbuch oder in einem nach Artikel 9 Absatz 2 oder 3 anerkannten Bordbuch erfasst werden.
- 4a. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für Schifferdienstbücher und Bordbücher. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Prüfverfahren nach Artikel 30 Absatz 3 unter Berücksichtigung der für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Informationen hinsichtlich der Identifizierung der Person, ihrer Fahrzeiten und der ausgeführten Reisen erlassen.

Bei der Annahme dieser Muster berücksichtigt die Kommission, dass das Bordbuch auch zur Überprüfung von Besatzungsvorschriften und zur Erfassung der Reisen des Fahrzeugs im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie 2014/112/EU des Rates¹² herangezogen wird.

Bei der Annahme dieser Muster verweist die Kommission auf die vom CESNI festgelegten Standards, hält diesen Verweis auf dem aktuellen Stand und legt den Beginn der Anwendung fest, sofern

- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;

¹² Richtlinie 2014/112/EU des Rates vom 19. Dezember 2014 zur Durchführung der von der Europäischen Binnenschiffahrtsunion (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschiffahrt (ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 86).

- b) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die Kommission andere Standards vorsehen oder darauf verweisen.

- 5. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Besatzungsmitglieder nur ein aktives Schifferdienstbuch besitzen und für das Fahrzeug nur ein Bordbuch aktiv ist.

Artikel 21

Medizinische Tauglichkeit

- 1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die ein Unionsbefähigungszeugnis beantragenden Mitglieder einer Decksmannschaft ihre medizinische Tauglichkeit nachweisen, indem sie ein gültiges ärztliches Tauglichkeitszeugnis vorlegen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt nach Durchführung und Bestehen einer Tauglichkeitsuntersuchung ausgestellt wird.
- 2. Der zuständigen Behörde sind ärztliche Tauglichkeitszeugnisse für folgende Zwecke vorzulegen:
 - a) für die Ausstellung des ersten vom Antragsteller beantragten Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft;
 - b) für die Ausstellung von Unionsschiffsführerbefähigungszeugnissen (Unionsschiffsführerpatenten);
 - c) für die Verlängerung eines Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft, wenn die in Absatz 3 genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

Ärztliche Tauglichkeitszeugnisse, die zur Erlangung eines Unionsbefähigungszeugnisses ausgestellt werden, dürfen bei der Beantragung eines Unionsbefähigungszeugnisses nicht älter als drei Monate sein.

3. Inhaber eines Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft müssen ab dem 60. Lebensjahr mindestens alle fünf Jahre ihre medizinische Tauglichkeit nach Absatz 1 nachweisen. Ab dem 70. Lebensjahr müssen die Inhaber alle zwei Jahre ihre medizinische Tauglichkeit gemäß Absatz 1 nachweisen.
4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Arbeitgeber, Schiffsführer und die Behörden der Mitgliedstaaten Mitglieder einer Decksmannschaft auffordern können, ihre medizinische Tauglichkeit nach Absatz 1 nachzuweisen, wenn objektive Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die in Absatz 6 dieses Artikels genannten Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit nicht mehr erfüllt sein könnten.
5. Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, können die Mitgliedstaaten Risikominderungsmaßnahmen oder Beschränkungen zur Gewährleistung einer gleichwertigen Sicherheit der Schifffahrt auferlegen. In diesem Fall sind diese Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen im Zusammenhang mit der medizinischen Tauglichkeit in das Unionsbefähigungszeugnis gemäß dem in Artikel 10 Absatz 3 genannten Muster einzutragen.
6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 29 delegierte Rechtsakte auf der Grundlage der in Anhang III genannten grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit zu erlassen, um die Standards für die medizinische Tauglichkeit samt der diesbezüglichen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich der vom Arzt durchzuführenden Untersuchungen, der Kriterien, die der Arzt zur Feststellung der Arbeitstauglichkeit anwenden muss, sowie der Liste der Beschränkungen und Risikominderungsmaßnahmen, festzulegen.

Bei der Ausübung der ihr übertragenen Befugnisse verweist die Kommission in Anhang IV auf die vom CESNI festgelegten Standards, hält diesen Verweis auf dem aktuellen Stand und legt den Beginn der Anwendung fest, sofern

- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;

- b) sie den grundlegenden Anforderungen in Anhang III genügen;
- c) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.

Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann die Kommission Anhang IV anpassen, um andere Standards vorzusehen oder darauf zu verweisen.

KAPITEL 4

VERWALTUNGSBESTIMMUNGEN

Artikel 22

Schutz personenbezogener Daten

1. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie erfolgt im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) Nr. XXX/2016 [Nummer nach der förmlichen Annahme einfügen] des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (Datenschutz-Grundverordnung)¹³.
2. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission gemäß dieser Richtlinie erfolgt im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴.
3. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass personenbezogene Daten ausschließlich zu folgenden Zwecken verarbeitet werden dürfen:
 - a) Umsetzung, Durchsetzung und Bewertung dieser Richtlinie;
 - b) Informationsaustausch zwischen den Behörden, die Zugang zu der in Artikel 23 genannten Datenbank haben, und der Kommission;
 - c) Erstellung von Statistiken.

¹³ [Amtsblattsverweis nach der förmlichen Annahme einfügen]

¹⁴ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

Aus diesen Daten abgeleitete anonymisierte Informationen können zur Unterstützung politischer Maßnahmen zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs verwendet werden.

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in den Artikeln 4 und 5 genannten Personen, deren personenbezogene Daten, insbesondere Gesundheitsdaten, in den in Artikel 23 Absatz 1 genannten Registern und der in Artikel 23 Absatz 2 genannten Datenbank verarbeitet werden, vorab davon in Kenntnis gesetzt werden. Sie erhalten Zugang zu den ihre Person betreffenden personenbezogenen Daten und erhalten jederzeit auf Antrag eine Kopie dieser Daten.

Artikel 23

Register

1. Als Beitrag zu einer effizienten Verwaltung im Hinblick auf die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung und den Entzug von Befähigungszeugnissen führen die Mitgliedstaaten Register aller Unionsbefähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die unter ihrer Zuständigkeit nach dieser Richtlinie ausgestellt wurden, und gegebenenfalls auch der nach Artikel 9 Absatz 2 anerkannten ausgestellten, verlängerten, abgelaufenen, ruhenden, entzogenen oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten Urkunden.

Bei Unionsbefähigungszeugnissen werden in den Registern unter anderem die im Unionsbefähigungszeugnis aufgeführten Daten sowie die ausstellende Behörde erfasst.

Bei Schifferdienstbüchern werden in den Registern die Nummer des Dienstbuchinhabers, die Nummer des Schifferdienstbuchs, der Name des Dienstbuchinhabers, das Ausstellungsdatum und die ausstellende Behörde erfasst.

Bei Bordbüchern werden in den Registern der Name des Fahrzeugs, die Einheitliche Europäische Schiffsnummer (ENI), die Nummer des Bordbuchs, das Ausstellungsdatum und die ausstellende Behörde erfasst.

Um den Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten weiter zu erleichtern, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 29 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in den Registern befindlichen Angaben zu Schifferdienstbüchern und Bordbüchern durch weitere Angaben zu ergänzen, die gemäß den nach Artikel 20 Absatz 5 angelegten Mustern für Schifferdienstbücher und Bordbücher erforderlich sind.

2. Für die Zwecke der Umsetzung, Durchsetzung und Bewertung dieser Richtlinie, zur Wahrung der Sicherheit, zur Gewährleistung der Leichtigkeit der Schifffahrt sowie zu statistischen Zwecken und zur Erleichterung des Informationsaustauschs zwischen den Behörden, die für die Umsetzung dieser Richtlinie zuständig sind, erfassen die Mitgliedstaaten in einer von der Kommission geführten Datenbank zuverlässig und unverzüglich die Daten im Zusammenhang mit den in Absatz 1 genannten Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 29 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Standards für die Merkmale und Voraussetzungen für die Nutzung dieser Datenbank festzulegen, insbesondere zu:

- a) Anweisungen für die Eingabe von Daten in die Datenbank;
- b) den Zugangsrechten der Nutzer (gegebenenfalls unterschieden nach Nutzerart, Zugangsart und Zweck, zu dem die Daten verwendet werden);
- c) der Höchstdauer der Datenspeicherung im Einklang mit Absatz 3, gegebenenfalls unterschieden nach Art der Urkunde;

- d) Anweisungen bezüglich der Funktionsweise der Datenbank und ihrer Interaktion mit den in Absatz 1 genannten Registern.

Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte fügt die Kommission in Anhang IV den einschlägigen Verweis und den Beginn der Anwendung ein oder aktualisiert diese.

- 3. Alle personenbezogenen Daten, die sich in den in Absatz 1 genannten Registern und in der in Absatz 2 genannten Datenbank befinden, dürfen nicht länger gespeichert werden, als es für die Zwecke erforderlich ist, zu denen die Daten erhoben wurden bzw. zu denen sie gemäß dieser Richtlinie weiterverarbeitet werden. Sobald die Informationen für die betreffenden Zwecke nicht mehr benötigt werden, sind die personenbezogenen Daten zu vernichten.
- 4. Die Kommission kann Behörden von Drittländern oder internationalen Organisationen Zugang zu der Datenbank gewähren, sofern dies für die Zwecke des Absatzes 2 notwendig ist, vorausgesetzt,
 - a) die Anforderungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 sind erfüllt und
 - b) das Drittland oder die internationale Organisationen schränkt nicht den Zugang der Mitgliedstaaten und der Kommission zu seiner/ihrer entsprechenden Datenbank ein.

Die Kommission stellt sicher, dass das Drittland oder die internationale Organisation die Daten nicht an ein weiteres Drittland oder eine weitere internationale Organisation übermittelt, sofern nicht eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung dafür erteilt wurde und die von der Kommission festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

Artikel 24
Zuständige Behörden

1. Die Mitgliedstaaten benennen gegebenenfalls die zuständigen Behörden für:
 - a) die Organisation und Überwachung der in Artikel 16 genannten Prüfungen;
 - b) die Zulassung der in Artikel 17 genannten Ausbildungsprogramme;
 - ba) die Zulassung der in Artikel 19 genannten Simulatoren;
 - c) die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung oder den Entzug der Befähigungszeugnisse und die Ausstellung der besonderen Zulassungen nach den Artikeln 4, 5, 6, 12, 13 und 34 sowie die Ausstellung der in Artikel 20 genannten Schifferdienstbücher und Bordbücher;
 - ca) die Validierung der Fahrzeiten in Schifferdienstbüchern nach Artikel 20;
 - cb) die Bestimmung der Ärzte, die ärztliche Tauglichkeitszeugnisse nach Artikel 21 ausstellen dürfen;
 - d) das Führen der in Artikel 23 genannten Register;
 - e) die Aufdeckung und Bekämpfung von Betrug und sonstigen in Artikel 27 genannten rechtswidrigen Praktiken.
2. Die Mitgliedstaaten nennen der Kommission alle der im Sinne von Absatz 1 in ihrem Hoheitsgebiet benannten zuständigen Behörden. Die Kommission veröffentlicht diese Informationen.

Artikel 25
Überwachung

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

- a) alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit Ausbildung, Beurteilung der Befähigung, Ausstellung und Aktualisierung von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern, die von staatlichen und nichtstaatlichen Einrichtungen unter ihrer Zuständigkeit durchgeführt werden, ständig im Rahmen eines Qualitätssicherungssystems überwacht werden, damit sichergestellt ist, dass die Ziele dieser Richtlinie erreicht werden;
- b) die angestrebten Ausbildungsziele und die entsprechenden Befähigungsstandards klar definiert und bezüglich der zu beurteilenden Kenntnisse und Fachkunde festgelegt sind und im Einklang mit dieser Richtlinie geprüft werden;
- c) die Qualitätsstandards die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung und den Entzug von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern, Bordbüchern, alle Ausbildungskurse und -programme, von den Mitgliedstaaten oder in deren Auftrag vorgenommene Prüfungen und Beurteilungen sowie die von Ausbildern und Prüfern erwartete Befähigung und Erfahrung unter Berücksichtigung der Strategien, Systeme, Kontrollen und internen Qualitätssicherungsprüfungen, die die Erreichung der vorgegebenen Ziele gewährleisten sollen, umfassen.

Artikel 27

Bekämpfung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen zur Prävention von Betrug und anderen rechtswidrigen Praktiken im Zusammenhang mit den in dieser Richtlinie vorgesehenen Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern, Bordbüchern, ärztlichen Tauglichkeitszeugnissen und Registern, und setzen diese durch.
2. Die Mitgliedstaaten tauschen einschlägige Informationen mit den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten über die Vergabe von Befähigungszeugnissen an Personen aus, die im Betrieb von Fahrzeugen tätig sind, einschließlich Informationen über die Aussetzung und den Entzug von Zeugnissen.

Artikel 28

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die innerstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen alle zu deren Durchführung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

KAPITEL 5

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 29

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 15 Absätze 1 und 4, Artikel 19, Artikel 21 und Artikel 23 Absätze 1 und 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [*Bitte einfügen:* Datum des Inkrafttretens] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
3. Die Befugnisübertragung nach diesem Artikel kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- 3a. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 15. März 2016 enthaltenen Grundsätzen.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der nach diesem Artikel erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.
7. Die Kommission kann eine Stelle benennen, die die in dieser Richtlinie vorgesehene Entgegennahme der Notifizierungen und die Bereitstellung von Informationen für die Öffentlichkeit übernimmt.

Artikel 30

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Bezugnahmen auf den Ausschuss, der nach Artikel 7 der durch diese Richtlinie aufgehobenen Richtlinie 91/672/EWG eingesetzt wurde, gelten als Verweise auf den durch diese Richtlinie eingesetzten Ausschuss.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so kann der Vorsitz beschließen, das Verfahren innerhalb der Frist für die Übermittlung der Stellungnahme ohne Ergebnis abzuschließen.
3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so kann der Vorsitz beschließen, das Verfahren innerhalb der Frist für die Übermittlung der Stellungnahme ohne Ergebnis abzuschließen.

Artikel 31
Überprüfung

1. Die Kommission wird diese Richtlinie zusammen mit den Durchführungsrechtsakten und den delegierten Rechtsakten, die in dieser Richtlinie genannt sind, überprüfen und die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens acht Jahre nach dem in Artikel 35 Absatz 1 genannten Tag übermitteln.
2. Bis zum [*Bitte einfügen:* zwei Jahre vor dem in Absatz 1 genannten Tag] stellt jeder Mitgliedstaat der Kommission im Einklang mit den von der Kommission in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten bereitgestellten Leitlinien über die Erhebung von Informationen, deren Format und deren Inhalt die für die Zwecke der Überwachung der Umsetzung und der Bewertung der Richtlinie notwendigen Informationen zur Verfügung.

Artikel 32
Schrittweise Einführung

1. Innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erlässt die Kommission schrittweise delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zur Festlegung
 - a) der Standards für die Merkmale der Datenbank nach Artikel 23 und die Voraussetzungen für ihre Benutzung;
 - b) der in Artikel 15 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards;
 - c) der Standards für die medizinische Tauglichkeit nach Artikel 21;
 - d) der nach den Artikeln 10 und 20 vorgesehenen Muster;
 - e) der Standards für die nach Artikel 15 Absatz 3 vorgesehenen praktischen Prüfungen;
 - f) der Normen für die nach Artikel 19 vorgesehene Zulassung von Simulatoren.

2. Die Datenbank nach Artikel 23 wird spätestens 30 Monate nach der nach Absatz 1 Buchstabe a vorgesehenen Annahme der Datenbankparameter eingerichtet.

Artikel 33

Aufhebung

Die Richtlinien 96/50/EG und 91/672/EWG werden mit Wirkung vom [*Bitte einfügen:* Tag nach Ablauf der Umsetzungsfrist] aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie.

Artikel 34

Übergangsbestimmungen

1. Nach der Richtlinie 96/50/EG ausgestellte Patente und die in Artikel 1 Absatz 6 der Richtlinie 96/50/EG genannten Patente, die vor dem [*Bitte einfügen:* Tag nach dem Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist] ausgestellt wurden, bleiben noch höchstens 10 Jahre auf den Wasserstraßen der Union gültig, auf denen sie vor Ablauf der Frist gültig waren.

Vor dem [*Bitte einfügen:* Tag nach dem Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist + 10 Jahre] stellt der Mitgliedstaat, der diese Patente ausgestellt hat, auf Antrag den Schiffsführern, die Inhaber solcher Patente sind, unter Verwendung des in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Musters ein Unionsbefähigungszeugnis aus, vorausgesetzt, dass sie die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c dieser Richtlinie genannten hinreichenden Nachweise vorlegen.

2. Bei der Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen nach Absatz 1 schützen die Mitgliedstaaten so weit wie möglich zuvor erworbene Berechtigungen, insbesondere hinsichtlich der in Artikel 6 genannten besonderen Zulassungen.

- 2a. Die in Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie 96/50/EG genannten Rheinschifferpatente, die vor dem [*Bitte einfügen:* Tag nach dem Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist] ausgestellt wurden, bleiben bis zum [*Bitte einfügen:* Tag nach dem Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist + 10 Jahre] auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig.

Vor dem [*Bitte einfügen:* Tag nach dem Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist + 10 Jahre] stellt der Mitgliedstaat, in dem diese Patente ausgestellt wurden, auf Antrag ein Unionsbefähigungszeugnis für Schiffsführer aus, vorausgesetzt dass diese die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c dieser Richtlinie genannten hinreichenden Nachweise vorlegen. Alternativ dazu kann der Mitgliedstaat beschließen, auf Antrag ein Rheinschifferpatent nach Artikel 9 Absatz 2 auszustellen.

3. Besatzungsmitglieder, die nicht der Schiffsführer sind und ein von einem Mitgliedstaat ausgestelltes Befähigungszeugnis besitzen, das vor Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist ausgestellt wurde, oder ein Befähigungszeugnis besitzen, das in einem oder mehreren Mitgliedstaaten anerkannt wird, können dieses Befähigungszeugnis noch höchstens 10 Jahre nach Ablauf der Frist nutzen. In dieser Zeit können sich Besatzungsmitglieder, die nicht Schiffsführer sind, für die Zwecke der Anerkennung ihrer Befähigung durch die Behörden anderer Mitgliedstaaten weiterhin auf die Richtlinie 2005/36/EG berufen. Vor dem Ablauf dieses Zeitraums können sie bei einer zuständigen Behörde die Ausstellung eines Unionsbefähigungszeugnisses oder eines Befähigungszeugnisses in Anwendung des Artikels 9 Absatz 2 beantragen, vorausgesetzt, dass sie die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c dieser Richtlinie genannten hinreichenden Nachweise vorlegen.
4. Schifferdienstbücher und Bordbücher, die vor Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist nach anderen Vorschriften als denen dieser Richtlinie ausgestellt wurden, können noch höchstens 10 Jahre nach Ablauf der in Artikel 35 genannten Umsetzungsfrist weitergeführt werden.

5. Abweichend von Absatz 3 bleiben nationale Befähigungszeugnisse für Besatzungsmitglieder von Fähren, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/50/EG fallen und vor dem [*Bitte einfügen:* Tag nach dem Ablauf der in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Umsetzungsfrist] ausgestellt wurden, noch höchstens 20 Jahre auf den Wasserstraßen der Union gültig, auf denen sie vor diesem Datum gültig waren.

Vor dem Ablauf dieses Zeitraums können die Besatzungsmitglieder von Fähren bei einer zuständigen Behörde die Ausstellung eines Unionsbefähigungszeugnisses oder eines Befähigungszeugnisses in Anwendung des Artikels 9 Absatz 2 beantragen, vorausgesetzt, dass sie die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c dieser Richtlinie genannten hinreichenden Nachweise vorlegen und dass das Befähigungszeugnis noch mindestens zehn Jahre gültig ist.

6. Abweichend von Artikel 4 Absatz 1 können Mitgliedstaaten bis zum [*Bitte einfügen:* Datum des Inkrafttretens + 30 Jahre] Schiffsführern von Seeschiffen gestatten, beim Befahren besonderer Binnenwasserstraßen ein Befähigungszeugnis für Kapitäne mitzuführen, das im Einklang mit den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten ausgestellt wurde, sofern
- a) dieses Befahren einer Binnenwasserstraße zu Beginn oder am Ende einer Seefahrt erfolgt; und
 - b) die in diesem Absatz genannten Befähigungszeugnisse von dem Mitgliedstaat am [*Bitte einfügen:* Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] für fünf Jahre auf den betreffenden Binnenwasserstraßen anerkannt werden.

Artikel 35

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [*Bitte einfügen*: Tag des Inkrafttretens + 4 Jahre] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- 1a. Abweichend von Absatz 1 muss ein Mitgliedstaat, in dem alle in Artikel 2 genannten Personen nach Artikel 6a befreit sind, bis zum [*Bitte einfügen*: Tag der Umsetzung] nur diejenigen Maßnahmen in Kraft setzen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Artikel 1 bis 3, 6a, 7 und 9 in Bezug auf das Unionsbefähigungszeugnis und das Schifferdienstbuch, des Artikels 13 Absätze 2 und 3 in Bezug auf Aussetzungen, des Artikel 20 Absatz 3, des Artikels 24 Absatz 1 Buchstabe e, des Artikels 24 Absatz 2 und des Artikels 27 in Bezug auf das Unionsbefähigungszeugnis und das Schifferdienstbuch sowie des Artikels 28 und des Artikels 34 mit Ausnahme von Absatz 2 sicherzustellen.

Dieser Mitgliedstaat darf keine Unionsbefähigungszeugnisse ausstellen und keine Ausbildungsprogramme oder Simulatoren zulassen, bis er die verbleibenden Bestimmungen dieser Richtlinie umgesetzt und angewandt und die Kommission darüber unterrichtet hat.

- 1b. Abweichend von Absatz 1 ist ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet, diese Richtlinie umzusetzen, solange
 - a) es keine in Artikel 2 genannten Personen gibt, die in seinem Hoheitsgebiet berufliche Tätigkeiten ausüben, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen;
 - b) die beruflichen Tätigkeiten in seinem Hoheitsgebiet ausschließlich von Personen ausgeübt werden, die den Anforderungen der Richtlinie 2008/106/EG unterliegen.

In diesem Fall unterrichtet dieser Mitgliedstaat die Kommission darüber bis zum [*Tag der Umsetzung*]. Der Mitgliedstaat darf keine Unionsbefähigungszeugnisse ausstellen und keine Ausbildungsprogramme oder Simulatoren zulassen, bis er die Bestimmungen dieser Richtlinie umgesetzt und angewandt und die Kommission darüber unterrichtet hat.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 36
Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 37
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

Anhang I

MINDESTANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ALTER, EINHALTUNG DER VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN, BEFÄHIGUNG UND FAHRZEITEN

Die in diesem Anhang festgelegten Mindestanforderungen an die Befähigungen von Mitgliedern einer Decksmannschaft sind als stufenweise aufsteigendes Befähigungsniveau zu verstehen, mit Ausnahme der Befähigungen für Decksleute und Auszubildende, die auf demselben Niveau einzustufen sind.

1 Befähigungen von Mitgliedern einer Decksmannschaft auf dem Einstiegsniveau

1.1 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Decksleute

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

- das 16. Lebensjahr vollendet haben.

1.2 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Auszubildende

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

- das 15. Lebensjahr vollendet haben;
- einen Ausbildungsvertrag geschlossen haben, nach dem ein nach Artikel 17 zugelassenes Ausbildungsprogramm vorgesehen ist.

2 Befähigungen für Mitglieder einer Decksmannschaft auf der Betriebsebene

2.1 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Matrosen

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

a)

- das 17. Lebensjahr vollendet haben;
- ein nach Artikel 17 zugelassenes, mindestens zwei Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das auf den in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht;
- eine Fahrzeit von mindestens 90 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können;

oder

b)

- das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde nach Artikel 16 bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene erfüllt sind;
- eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen oder von 180 Tagen nachweisen, wenn der Bewerber zusätzlich eine als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff erworbene Berufserfahrung von mindestens 250 Tagen nachweisen kann;

oder

c)

- über eine vor der Einschreibung in das Ausbildungsprogramm erworbene Berufserfahrung von mindestens fünf Jahren verfügen;
- ein nach Artikel 17 zugelassenes, mindestens anderthalb Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das auf den in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht;
- eine Fahrzeit von mindestens 90 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können.

2.2 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Vollmatrosen

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

a)

- eine als Matrose geleistete Fahrzeit von mindestens 180 Tagen vorweisen können;

oder

b)

- ein nach Artikel 17 zugelassenes, mindestens drei Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das auf den in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht;

- eine Fahrzeit von mindestens 270 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können.

2.3 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Steuerleute

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

a)

- eine als Vollmatrose geleistete Fahrzeit von mindestens 180 Tagen vorweisen können;

oder

b)

- ein nach Artikel 17 zugelassenes, mindestens drei Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das auf den in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht;
- eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können;

oder

c)

- über eine Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen als Schiffsführer auf See verfügen;
- eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene erfüllt sind.

3 Befähigungen für Mitglieder einer Decksmannschaft auf der Führungsebene

3.1 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer (Schiffsführerpatente)

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

a)

- das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- ein nach Artikel 17 zugelassenes Ausbildungsprogramm, das mindestens drei Jahre umfasst und auf den in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene beruht, absolviert haben;
- eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen vorweisen können, die als Teil oder nach Abschluss dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms geleistet wurde;
- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;

oder

b)

- das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- über die Befähigung eines Steuermannes verfügen;
- eine Fahrzeit von mindestens 180 Tagen vorweisen können;
- eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene erfüllt sind;

- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;

oder

ba)

- das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- eine Fahrzeit von mindestens 540 Tagen oder von 180 Tagen nachweisen, wenn der Bewerber zusätzlich eine als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff erworbene Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen nachweisen kann;
- eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene erfüllt sind;
- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;

oder

c)

- über eine vor der Einschreibung in das zugelassene Ausbildungsprogramm erworbene Berufserfahrung von mindestens fünf Jahren verfügen;
- mindestens anderthalb Jahre an einem nach Artikel 17 zugelassenen umfassenden Ausbildungsprogramm teilgenommen haben, das auf den in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene beruht;
- eine Fahrzeit von mindestens 180 Tagen vorweisen können, die als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms oder höchstens 180 Tage nach Absolvieren dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms geleistet wurde;

- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen.

3.2 Mindestanforderungen für besondere Zulassungen für Unionsschiffsführerbefähigungszeugnisse (Unionsschiffsführerpatente)

3.2.1 Wasserstraßen mit maritimem Charakter

Jeder Bewerber muss

- die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für das Befahren von Wasserstraßen mit maritimem Charakter erfüllen.

3.2.2 Radar

Jeder Bewerber muss

- die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für das Führen von Schiffen unter Radar erfüllen.

3.2.3 Flüssigerdgas

Jeder Bewerber muss

- über ein in Abschnitt 4.2 genanntes Unionsbefähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas verfügen.

3.2.4 Großverbände

Jeder Antragsteller muss eine Fahrzeit von mindestens 720 Tagen geleistet haben, davon mindestens 540 Tage als Schiffsführer und mindestens 180 Tage als Führer eines Großverbands.

4 Befähigungen für besondere Tätigkeiten

4.1 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt

Jeder Bewerber um das erste Unionsbefähigungszeugnis für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt muss

- das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt erfüllen.

Jeder Bewerber um eine Verlängerung eines Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt muss

- eine erneute amtliche Prüfung ablegen oder im Einklang mit Artikel 15 Absatz 2 ein neues zugelassenes Ausbildungsprogramm absolvieren.

4.2 Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG)

Jeder Bewerber um das erste Unionsbefähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas muss

- das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssigerdgas erfüllen.

Jeder Bewerber um eine Verlängerung eines Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas muss

a) die folgenden Fahrzeiten an Bord eines mit Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff betriebenen Schiffes geleistet haben:

- mindestens 180 Tage während der zurückliegenden fünf Jahre oder
- mindestens 90 Tage im vorangegangenen Jahr

oder

b) die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssigerdgas erfüllen.

Anhang II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN DIE BEFÄHIGUNG

1 Grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Betriebsebene

1.1 Navigation

Der Matrose unterstützt die Schiffsführung beim Manövrieren und Steuern eines Schiffes auf Binnenwasserstraßen. Der Matrose muss fähig sein, dies auf allen Arten von Wasserstraßen und in allen Arten von Häfen zu tun. Der Matrose muss insbesondere in der Lage sein,

- bei der Vorbereitung des Schiffes zum Auslaufen zu helfen, damit unter allen Umständen eine sichere Fahrt gewährleistet ist;
- Unterstützung beim Festmachen und Ankern zu leisten;
- Unterstützung beim nautisch sicheren und ökonomischen Führen und Manövrieren des Schiffes zu leisten.

1.2 Schiffsbetrieb

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Schiffsführung bei der Überwachung des Schiffsbetriebs und der Fürsorge für das Personal an Bord zu unterstützen;
- die Schiffsausrüstung zu verwenden.

1.3 Ladungsumschlag, Ladungsstauung und Fahrgastbeförderung

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Schiffsführung bei der Vorbereitung, Stauung und Überwachung der Ladung während des Be- und Entladens zu unterstützen;

- die Schiffsführung bei der Bereitstellung von Dienstleistungen für die Fahrgäste zu unterstützen.

1.4 Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Schiffsführung in Fragen der Schiffsbetriebstechnik, Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik zu unterstützen, um die allgemeine technische Sicherheit zu gewährleisten;
- Wartungsarbeiten an der Ausrüstung im Bereich Schiffsbetriebstechnik, Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik durchzuführen, um die allgemeine technische Sicherheit zu gewährleisten.

1.5 Wartung und Instandsetzung

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Schiffsführung bei der Wartung und Instandsetzung des Schiffes und seiner Anlagen und Ausrüstungen zu unterstützen.

1.6 Kommunikation

Der Matrose muss in der Lage sein,

- allgemein und fachgerecht zu kommunizieren; dazu gehört auch die Fähigkeit, im Falle von Kommunikationsproblemen Standardredewendungen zu verwenden;
- gesellig zu sein.

1.7 Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz

Der Matrose muss in der Lage sein,

- sicherheitsbezogene Arbeitsvorschriften einzuhalten und die Bedeutung der Vorschriften für Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz zu verstehen;

- die Bedeutung der Ausbildung zur Sicherheit an Bord zu würdigen und in Notfällen umgehend zu handeln;
- Brandschutzmaßnahmen zu ergreifen und Feuerlöschgeräte ordnungsgemäß zu verwenden;
- seine Aufgaben unter Berücksichtigung der Bedeutung des Umweltschutzes wahrzunehmen.

2 Grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Führungsebene

2.0 Allgemeines

Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die Ausführung aller Aufgaben durch andere in Kapitel 1 genannte Mitglieder der Decksmannschaft anzuordnen und zu kontrollieren, was ausreichende Fähigkeiten zur Ausführung dieser Aufgaben voraussetzt.

2.1 Navigation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- Reisen zu planen und auf Binnenwasserstraßen zu navigieren; dazu gehört auch die Fähigkeit, unter Berücksichtigung des effizientesten Zeitplans gemäß den aktuellen Umständen die logischste, ökonomischste und ökologischste Reiseroute zum Be- bzw. Entladeziel auszuwählen und die für das Befahren von Binnenwasserstraßen geltenden Verkehrsbestimmungen einzuhalten und anzuwenden;
- seine Kenntnisse der geltenden Besatzungsvorschriften, einschließlich seiner Kenntnisse betreffend Ruhezeiten und die Zusammensetzung der Mitglieder einer Decksmannschaft, anzuwenden;

- bei Gewährleistung des sicheren Schiffsbetriebs Schiffe auf Binnenwasserstraßen unter allen Bedingungen zu führen und zu manövrieren; dies gilt auch für Situationen mit hohem Verkehrsaufkommen oder in denen andere Schiffe Gefahrgut befördern, was Grundkenntnisse des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) erfordert;
- auf navigatorische Notfälle auf Binnenwasserstraßen zu reagieren;
- die UKW-Funkanlagen bei der Navigation auf Binnenwasserstraßen zu verwenden.

2.2 Schiffsbetrieb

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- seine Kenntnisse der Methoden des Schiffbaus in der Binnenschifffahrt auf den Betrieb unterschiedlicher Arten von Schiffen anzuwenden;
- die vorgeschriebene Ausrüstung gemäß dem geltenden Schiffszeugnis zu kontrollieren und zu überwachen;
- seine Grundkenntnisse der technischen Vorschriften für Binnenschiffe **anzuwenden**.

2.3 Ladungsumschlag, Ladungsstauung und Fahrgastbeförderung

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- die Sicherheit beim Beladen, Stauen, Befestigen und Entladen sowie die Ladungsfürsorge während der Reise zu planen und zu gewährleisten;
- die ordnungsgemäße Stabilität des Schiffes zu planen und zu gewährleisten;
- die sichere Beförderung von Fahrgästen und deren Fürsorge während der Fahrt zu planen und zu gewährleisten.

2.4 Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- den Arbeitsablauf in den Bereichen Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik zu planen;
- die Antriebsmaschinen und die Hilfsmaschinen und -ausrüstung zu überwachen;
- in Bezug auf die Pumpe und das Pumpenkontrollsystem zu planen und Anweisungen zu geben;
- die sichere Ver- und Anwendung, Wartung und Instandsetzung des elektrotechnischen Geräts des Schiffes zu organisieren;
- die sichere Wartung und Instandsetzung der technischen Anlagen zu kontrollieren.

2.5 Wartung und Instandsetzung

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- die sichere Wartung und Instandsetzung des Schiffes und seiner Ausrüstung zu organisieren.

2.6 Kommunikation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- Personal zu führen und sich sozial verantwortlich zu verhalten sowie für die Organisation der Arbeitsabläufe und die Ausbildung an Bord des Schiffes zu sorgen;
- in jeder Lage gute Kommunikation zu gewährleisten, wozu auch die Verwendung von Standardredewendungen im Falle von Kommunikationsproblemen gehört;
- ein ausgewogenes und geselliges Arbeitsumfeld an Bord zu fördern.

2.7 Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- die geltenden rechtlichen Anforderungen zu verfolgen und Maßnahmen zum Schutz des menschlichen Lebens zu ergreifen;
- den Schutz und die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen aufrechtzuerhalten;
- Notfall- und Schadensbegrenzungspläne aufzustellen und Notfallsituationen zu bewältigen;
- für die Einhaltung der Umweltschutzanforderungen zu sorgen.

3 Grundlegende Befähigungsanforderungen für besondere Zulassungen

3.1 Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- mit aktuellen Karten, Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NfB) und Nachrichten für Seefahrer (NfS) sowie anderen, für Wasserstraßen mit maritimem Charakter bestimmten Veröffentlichungen zu arbeiten;
- Gezeitenhöhen, -ströme, -perioden und -zyklen, Zeittafeln für Gezeitenströmungen und Gezeiten sowie Abweichungen innerhalb eines Mündungsgebiets zu verwenden;
- auf Seewasserstraßen zur sicheren Navigation SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) und IALA (International Association of Lighthouse Authorities) zu verwenden.

3.2 Radarnavigation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- mithilfe des Radars vor dem Ablegen geeignete Maßnahmen in Bezug auf die Navigation zu ergreifen;
- das Radarbild auszuwerten und die Radarinformationen zu analysieren;
- Störungen unterschiedlichen Ursprungs zu reduzieren;
- im Einklang mit den Bestimmungen über die Anforderungen für die Radarfahrt (Besatzungsvorschriften, technische Vorschriften für Schiffe usw.) mit Radar zu fahren;
- besondere Umstände wie z. B. Verkehrsdichte, Anlagenausfall, gefährliche Situationen zu bewältigen.

4 Grundlegende Befähigungsanforderungen für besondere Tätigkeiten

4.1 Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt

Der Bewerber muss in der Lage sein,

- den Einsatz von Rettungsmitteln an Bord von Fahrgastschiffen zu organisieren;
- Sicherheitsanweisungen anzuwenden und die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste im Allgemeinen sowie insbesondere in Notfällen zu ergreifen (z. B. Evakuierung, Schäden, Kollision, Auflaufen, Brand, Explosion und andere Situationen, in denen die Gefahr einer Panik besteht).

4.2 Sachkundiger für Flüssigerdgas (LNG)

Der Bewerber muss in der Lage sein,

- für die Einhaltung der Rechtsvorschriften und Normen für mit LNG als Brennstoff betriebene Schiffe sowie sonstiger relevanter Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften zu sorgen;
- sich der wichtigen Aspekte im Hinblick auf LNG bewusst zu sein und die damit verbundenen Risiken zu erkennen und zu bewältigen;
- die LNG-spezifischen Systeme sicher zu betreiben;
- für die regelmäßige Überprüfung der LNG-Anlage zu sorgen;
- das Bunkern von LNG in sicherer und kontrollierter Weise vornehmen zu können;
- die LNG-Anlage für die Schiffswartung vorzubereiten;
- Krisensituationen im Zusammenhang mit LNG zu bewältigen.

Anhang III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN DIE MEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT

Medizinische Tauglichkeit, die die körperliche und psychische Tauglichkeit umfasst, bedeutet, dass die an Bord eines Schiffes tätige Person nicht an einer Krankheit oder Behinderung leidet, aufgrund derer sie nicht in der Lage ist,

- die zum Führen eines Schiffes notwendigen Aufgaben auszuführen;
- die ihr zugewiesenen Aufgaben jederzeit zu erfüllen; oder
- ihr Umfeld korrekt wahrzunehmen.

Die ärztliche Untersuchung bezieht sich insbesondere auf das Seh- und Hörvermögen, die Motorik sowie auf das Nerven- und das Gefäßsystem.

Anhang IV – Anwendbare Anforderungen

Tabelle A

Gegenstand, Artikel	Konformitätsanforderungen	Beginn der Anwendung
Praktische Prüfungen, Artikel 15 Absatz 4	[CESNI ...]	[...]
Zulassung von Simulatoren, Artikel 19 Absatz 2		
Merkmale und Voraussetzungen für die Nutzung von Registern, Artikel 23 Absatz 2		

Tabelle B

Nummer	Grundlegende Befähigungsanforderung	Konformitätsanforderungen	Beginn der Anwendung
1	Grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Betriebsebene	[CESNI]	[...]
2	Grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Führungsebene	–	–
3	Grundlegende Befähigungsanforderungen für besondere Zulassungen		
3.1	Befahren von Wasserstraßen mit maritimem Charakter		
3.2	Radarnavigation		
4	Grundlegende Befähigungsanforderungen für besondere Tätigkeiten		
4.1	Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt		
4.2	Sachkundiger für Flüssigerdgas (LNG)		

Tabelle C

Grundlegende Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit	Konformitätsanforderungen	Beginn der Anwendung
Ärztliche Tauglichkeitsuntersuchung	[CESNI]	[...]