



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.2.2016
COM(2016) 82 final

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)

{SWD(2016) 35 final}

{SWD(2016) 36 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Initiative zielt darauf ab, die Mobilität der Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt zu erleichtern, indem sichergestellt wird, dass Qualifikationen von Fachkräften unionsweit anerkannt werden. Die Initiative beruht auf einer über 19-jährigen Erfahrung mit den Richtlinien 96/50/EG¹ und 91/672/EWG², die jedoch nur für die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführer auf anderen Binnenwasserstraßen der EU als dem Rhein gelten.

Die Binnenschifffahrt ist ein kostengünstiger und energieeffizienter Verkehrsträger, der im Hinblick auf die Ziele der Europäischen Union im Bereich der Energieeffizienz, des Wachstums und der Industrieentwicklung wirksamer genutzt werden könnte. Dem Beitrag der Binnenschifffahrt zu diesen Zielen steht jedoch einstweilen entgegen, dass es im Bereich der Mobilität der Arbeitskräfte Schwierigkeiten gibt, freie Stellen lange unbesetzt bleiben und ein Missverhältnis zwischen Qualifikationsangebot und -nachfrage besteht. Diese Probleme halten an, obwohl sich der Binnenschifffahrtssektor auf bilateraler und multilateraler Ebene um Lösungen bemüht. Da in jedem EU-Land andere Mindestanforderungen für Berufsqualifikationen gelten, sehen sich einzelne Länder außerstande, die Berufsqualifikationen von Besatzungsmitgliedern aus anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen, zumal hierbei auch die Sicherheit der Schifffahrt betroffen ist.

Mit dieser Initiative soll daher die Anerkennung von Berufsqualifikationen über Schiffsführer hinaus auf alle Besatzungsmitglieder ausgedehnt werden, die am Schiffsbetrieb, auch auf dem Rhein, beteiligt sind. Um das nötige Vertrauen zu schaffen – das die Voraussetzung für die Anerkennung ist –, wird hiermit vorgeschlagen, die Anerkennung von Berufsqualifikationen von der für den Schiffsbetrieb erforderlichen Befähigung abhängig zu machen. Zugleich soll die Anerkennung von Qualifikationen dadurch abgesichert werden, dass Standards für die Beurteilung der Befähigung, die Zulassung von Ausbildungsprogrammen und die Überwachung und Evaluierung der Ausstellung von Befähigungszeugnissen und der Ausbildung eingeführt werden.

Die Initiative ist eine Antwort auf die seit langem vorgebrachten Forderungen des Binnenschifffahrtssektors und der Mitgliedstaaten, den veralteten bestehenden Rechtsrahmen zu überarbeiten und durch einen modernen Rechtsrahmen zu ersetzen, der sich ähnlich dem Konzept für die Anerkennung von Berufsqualifikationen für andere Verkehrsträger an der Befähigung orientiert.

1.2. Kohärenz mit bestehenden Maßnahmen in diesem Bereich

Die Richtlinie 91/672/EWG und die Richtlinie 96/50/EG enthalten Vorschriften für die gegenseitige Anerkennung sowie Mindestanforderungen für den Erwerb von Schiffsführerpatenten. Die vorliegende Initiative beruht auf diesen Instrumenten und weitet die Anforderungen auf alle in der Binnenschifffahrt in der EU, auch auf dem Rhein, tätigen Besatzungsmitglieder aus.

¹ 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.).

² 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).

Da die Binnenschifffahrt keine EU-weit geltenden Rechtsvorschriften für die Anerkennung von Berufsqualifikationen von unterhalb der Schiffsführerebene tätigen Personen kennt, gilt die allgemeine Richtlinie 2005/36/EG über die Anerkennung von Berufsqualifikationen. In der Praxis bietet diese Richtlinie jedoch keine effektive Lösung für Personen, die häufig und regelmäßig grenzüberschreitend in der Binnenschifffahrt tätig sind; deswegen wurden die Möglichkeiten, die dieser allgemeine Rahmen bietet, von den in der Binnenschifffahrt tätigen Personen kaum in Anspruch genommen.

Der vorliegende Vorschlag wurde im Kontext der politischen Rahmenregelung der Kommission für die Förderung der Binnenschifffahrt (NAIADES II³) ausgearbeitet; er schließt die Überarbeitung des Rahmens für die Harmonisierung und Modernisierung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt ein. Im Sinne des neuen Regelungsansatzes für die Binnenschifffahrt hat die Kommission ihre Zusammenarbeit mit verschiedenen Flusskommissionen, insbesondere der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), ausgebaut. Diese Zusammenarbeit hat u. a. zur Schaffung eines neuen Gremiums geführt, das unter dem französischen Akronym CESNI⁴ bekannt ist. Es steht Sachverständigen aus allen Mitgliedstaaten der EU offen und hat die Aufgabe, technische Standards für die Binnenschifffahrt zu entwickeln. Sein Fachwissen kann von der EU auch für den Bereich der Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt in Anspruch genommen werden. Die Entwicklung von Mindestbefähigungsstandards, die die EU, die ZKR und andere internationale Gremien sowie Drittländer in ihren Rechtsvorschriften verwenden können, ist ein wichtiger Schritt hin zu einer EU-weiten gegenseitigen Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt.

1.3. Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Die vorliegende Initiative steht mit dem Binnenmarkt im Einklang und trägt dazu bei, Hindernisse für die volle Entfaltung seines Potenzials zu überwinden. Sie soll Unternehmen hochwertige und preisgünstige Binnenschifffahrtsdienste leichter zugänglich machen und zugleich den in diesem Sektor tätigen Personen die Möglichkeit geben, ihre Dienste schnell und unkompliziert EU-weit anzubieten. Zudem leistet sie einen Beitrag zu den strategischen Zielen der Kommission für den Zeitraum 2014-2019 – „ein vertiefter und fairerer Binnenmarkt mit gestärkter industrieller Basis“, „neue Impulse für Arbeitsplätze, Wachstum und Investitionen“, „Energieunion“, „Stärkung der EU als globaler Akteur“.

Überdies steht die Initiative im Einklang mit dem Arbeitsprogramm der Kommission für 2016, in dem hervorgehoben wird, wie wichtig sowohl die Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte bei gleichzeitiger Bekämpfung von Missbrauch als auch die Förderung der Qualifizierung einschließlich der gegenseitigen Anerkennung von Qualifikationen ist. Die vorliegende Initiative ist ein ausgewogener Ansatz für die Arbeitsmobilität in einem vertieften und faireren Binnenmarkt, da mit ihr sowohl das Problem der in der Binnenschifffahrt lange unbesetzt bleibenden Stellen angegangen als auch eine Grundlage für ein Vorgehen gegen Missbrauch und Leistungsbetrug geschaffen wird. Zugleich sollen von der Initiative Impulse für Arbeitsplätze und Karrieren ausgehen, indem die Befähigung zum Eckpfeiler der gegenseitigen Anerkennung von Qualifikationen gemacht wird.

Der weitere Ausbau des EU-Binnenmarktes für die Binnenschifffahrt ist wesentlich für eine Verbesserung der Energieeffizienz des Verkehrs und trägt mit der Festlegung neuer EU-weit einheitlicher Standards dazu bei, die Union zu einem „stärkeren globalen Akteur“ zu machen.

³ Kommunikation: Mehr Qualität in der Binnenschifffahrt – NAIANES II (COM (2013) 623 final).

⁴ Comité Européen pour l'élaboration des standards pour la navigation intérieure.

2. RECHTSGRUNDLAGE, VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

SUBSIDIARITÄT

UND

2.1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die Annahme von Maßnahmen der Union im Bereich der Binnenschifffahrt ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf den sich der Vorschlag stützt.

2.2. Subsidiarität

Die vorliegende Initiative ist gerechtfertigt, da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können. Da der Warenverkehr im Binnenwasserstraßennetz in all seinen Facetten im Allgemeinen länderübergreifend ist, beeinträchtigen die Unterschiede zwischen den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten das Funktionieren des Binnenmarktes für Waren und Arbeitskräfte. Ohne ein Tätigwerden der EU wäre die Vollendung und effiziente Nutzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes gefährdet, und die von der EU in das Binnenwasserstraßennetz investierten Mittel würden keine optimalen Ergebnisse erzielen. Die EU-weiten Unterschiede der rechtlichen Regelungen⁵ für Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt können weder von den Mitgliedstaaten – einzeln oder im Rahmen internationaler Übereinkommen – noch vom Wirtschaftszweig selbst gelöst werden. Dies gilt gleichermaßen für Schiffsführer wie für andere Kategorien von Besatzungsmitgliedern. Die Ausdehnung des Geltungsbereichs auf die Rheinschifffahrt erbringt einen Zusatznutzen gegenüber dem bestehenden Rechtsrahmen, da auf diese Weise einheitliche Standards gewährleistet werden, die eine unverzichtbare Komponente des EU-Binnenmarktes für qualifizierte Arbeitskräfte in der Binnenschifffahrt darstellen.

2.3. Verhältnismäßigkeit

Im Einklang mit den für andere Verkehrsträger ergriffenen Maßnahmen sind EU-weite Mindestbefähigungsanforderungen, deren Erfüllung in Prüfungen nachzuweisen ist, nur für qualifizierte Besatzungsmitglieder – Matrosen und Schiffsführer – vorgesehen. Für ungelernete Besatzungsmitglieder wie Decksleute werden Mindestanforderungen nur für Alter und körperliche Eignung vorgeschlagen.

Die auf die Zulassung von Ausbildungsprogrammen ausgerichtete Maßnahme ist ihrem Zweck angemessen. Sie greift nicht in allgemeine nationale Rahmenlehrpläne ein, sondern betrifft jene Kenntnisse und Fähigkeiten, die erforderlich sind, um die Sicherheit des Schiffsverkehrs und den Schutz von Menschenleben zu gewährleisten. Erfolgreichen Absolventen in der EU zugelassener Ausbildungsprogramme wird nicht vorgeschrieben, zusätzliche Verwaltungsprüfungen in Bereichen abzulegen, die bereits in ihrem Ausbildungsprogramm behandelt wurden.

Die Einführung einheitlicher Befähigungskriterien für besondere Risiken ist erforderlich und aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt, wobei die Fachkundanforderungen dem jeweiligen Risiko angemessen sein müssen.

Die Speicherung von Informationen über durch Zeugnis nachgewiesene Qualifikationen in einer von der Kommission oder einem eigens eingesetzten Gremium geführten Datenbank ist erforderlich, um den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu straffen und eine effiziente Umsetzung der Initiative zu gewährleisten.

⁵ Der Rat der Europäischen Union hat in seinen Schlussfolgerungen vom 16. Juni 2011 unterstrichen, wie komplex derzeit die Organisationsstrukturen in dem betreffenden Wirtschaftszweig sind.

Um das Vertrauen der Mitgliedstaaten in den Mechanismus gegenseitiger Anerkennung zu gewährleisten, müssen auch die Qualitätsstandards für die Beurteilung von Kenntnissen und Fähigkeiten, die Anerkennung von Ausbildungsprogrammen und die Überwachung des gesamten Zeugnisystems als verhältnismäßig gelten.

Von bestimmten Maßnahmen wie einer Ausdehnung der Anforderungen auf Besatzungsmitglieder, die auf nicht mit dem Schifffahrtsnetz eines anderen Mitgliedstaats verbundenen Binnenschifffahrtsstraßen tätig sind, wurde aus Gründen der Verhältnismäßigkeit abgesehen. Mitgliedstaaten mit nicht verbundenen Binnenschifffahrtsstraßen müssen durch Zeugnis nachgewiesene Qualifikationen von Besatzungsmitgliedern aus anderen Mitgliedstaaten jedoch anerkennen.

Die vorgeschlagene Maßnahme ist mithin ihren Zielen angemessen.

2.4. Wahl des Instruments

Um ein harmonisiertes und effizientes System zur Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt einzuführen, das mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Einklang steht, ist eine Richtlinie am besten geeignet. Zudem ändert der vorliegende Vorschlag nicht die Art des zuvor verwendeten Instruments. Eine Richtlinie ermöglicht es den Mitgliedstaaten, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die darin vorgesehenen Pflichten zu erfüllen, und zugleich nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen. Solange ein Mitgliedstaat die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse anerkennt, kann er für das eigene Hoheitsgebiet strengere Qualifikationsanforderungen festlegen.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

3.1. Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG wurden extern bewertet⁶. Die Studie hat gezeigt, dass der bestehende Rechtsrahmen im Hinblick auf das Ziel der gegenseitigen Anerkennung der Schiffsführerpatente und der Harmonisierung der Voraussetzungen für deren Ausstellung teilweise wirksam war, einige Hindernisse jedoch weiterbestehen. Alle Empfehlungen wurden im Rahmen der Folgenabschätzung berücksichtigt.

3.2. Konsultation der Interessenträger

Die Interessenträger wurden mehrfach und mit unterschiedlichen Methoden zu den einzelnen Elementen, die nun den Gegenstand des Vorschlags sind, konsultiert:

- (1) 2012 richtete die Kommission eine gemeinsame Sachverständigengruppe zu Berufsqualifikationen und Ausbildungsstandards in der Binnenschifffahrt ein. Die Konsultation im Rahmen der gemeinsamen Sachverständigengruppe erfolgte in Form von 11 Sachverständigentreffen zwischen September 2012 und November 2014, an denen internationale Flussschifffahrtskommissionen, die Behörden der Mitgliedstaaten, Berufsverbände, Gewerkschaften, Ausbildungseinrichtungen und andere Vereinigungen beteiligt waren⁷. Diese Treffen ermöglichten einen fruchtbaren

⁶ Die Bewertung des gegenwärtigen Regelungsrahmens kann abgerufen unter: <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014-03-evaluation-report-directive-1996-50.pdf>

⁷ Die folgenden Organisationen waren vertreten: 1) Internationale Flussschifffahrtskommissionen: Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Donaukommission, Save-Kommission; 2)

Austausch über die in einem Kommissionsvorschlag zu berücksichtigenden Maßnahmen und zeigten eine breite Unterstützung für eine Initiative auf EU-Ebene.

- (2) Der Ausschuss für den sektoralen sozialen Dialog auf europäischer Ebene (Binnenschifffahrt)⁸ war ebenfalls an den Konsultationen beteiligt. Die Sozialpartner legten am 16. September 2013 ein Papier mit dem Titel „Auffassungen der Sozialpartner zu Berufsqualifikationen und Ausbildungsstandards für Mitglieder der Besatzung von in der Binnenschifffahrt eingesetzten Schiffen“ (Social partners' position on professional qualifications and training standards for crew members on inland waterways transport vessels) vor, in dem sie deutlich machten, dass der derzeitige „Flickenteppich“ an Regelungen ganz offensichtlich nicht zweckmäßig sei. Er wirke sich nachteilig auf die Attraktivität des Berufs aus und mache den Wirtschaftszweig anfällig für illegale Tätigkeiten, die den Wettbewerb verzerren könnten. Die Sozialpartner bestätigten, dass ein modernes und flexibles regulatorisches Instrument für Ausbildung und Befähigungszeugnisse erforderlich sei. Sie hoben zudem hervor, dass der Vorschlag über die Anerkennung von Berufsqualifikationen nur ein Teil des Gesamtkonzepts sein könne. Andere Elemente, die noch fehlten, seien Schifferdienstbuch, Bordbuch und Fahrtenschreiber in elektronischer Form, die ohne größeren Zeitverzug angegangen werden sollten, um für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen.
- (3) Eine öffentliche Online-Konsultation über die wesentlichen Elemente der Folgenabschätzung fand vom 26. März bis 21. Juni 2013 statt⁹. Bei der Kommission gingen insgesamt 94 Antworten von Ausbildungseinrichtungen, Unternehmern/Schiffseignern, Reedereien, Behörden, Häfen, Arbeitnehmerorganisationen und Flussschifffahrtskommissionen ein. Die Antworten kamen aus insgesamt 16 Ländern. Die öffentliche Online-Konsultation machte deutlich, dass die im Kommissionsvorschlag angegangenen Probleme von großer Bedeutung sind. Aus den Antworten ergab sich ein hohes Maß an Unterstützung für ordnungspolitische Maßnahmen im Bereich der Binnenschifffahrtsberufe zur Harmonisierung der Anforderungen, Qualifikationen und Prüfungen.

3.3. Folgenabschätzung

Dem vorliegenden Vorschlag liegt ein Folgenabschätzungsbericht bei, der vom Ausschuss für Regulierungskontrolle überprüft wurde; dieser gab am 31. Juli 2015 eine positive Stellungnahme ab. Alle Empfehlungen des Ausschusses für Regulierungskontrolle wurden in der endgültigen Fassung der Folgenabschätzung berücksichtigt. Weitere Informationen über die Berücksichtigung der Empfehlungen finden sich in Abschnitt 2.2 der Folgenabschätzung.

Angesichts der Tatsache, dass die gegenseitige Anerkennung von Berufsqualifikationen und die auf bestimmten Flussabschnitten an Schiffsführer gestellten Streckenkundeanforderungen

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa; 3) Nationale Behörden, die für Politik, Gesetzgebung und Verwaltung im Bereich der Binnenschifffahrt zuständig sind; 4) Berufsverbände: Europäische Binnenschifffahrtsunion, Europäische Schifferorganisation; 5) Gewerkschaften: Europäische Transportarbeiter-Föderation, Sektion Binnenschifffahrt; 6) PLATINA (Platform for the implementation of NAIADES); 7) Europäische Binnenschifffahrtsschulen (EDINNA); 8) AQUAPOL und Europäischer Verband der Binnenhäfen.

⁸ Die europäischen Sozialpartner für die Binnenschifffahrt umfassen die Europäische Binnenschifffahrtsunion, die Europäische Schifferorganisation und die Europäische Transportarbeiter-Föderation.

⁹ Alle einschlägigen Unterlagen können abgerufen werden unter: http://ec.europa.eu/transport/media/consultations/2013-06-21-inlandnavigqualifications_en.htm

als die größten Probleme gelten, wurde die Option gewählt, mit der Mindestbefähigungsanforderungen für Matrosen und Schiffsführer sowie Prüfungsstandards für Ausbildungseinrichtungen eingeführt werden.

Diese Option ist insofern vorzuziehen, als sie im Hinblick auf eine erhöhte Mobilität der Arbeitskräfte wirksamer ist als die Optionen „Untätigkeit“ oder „freiwillige Maßnahmen“.

Die bevorzugte Option ist zudem eine Antwort auf die sich aus Streckenkundeanforderungen ergebenden Hemmnisse für die Mobilität der Arbeitskräfte und ermöglicht es den Mitgliedstaaten, eine Beurteilung der für besondere Risiken erforderlichen Befähigung auch im Hinblick auf Binnenwasserstraßen im Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten durchzuführen, was die Wirksamkeit der betreffenden Option weiter erhöht.

Die Folgenabschätzung enthielt zwei Varianten der bevorzugten Option; bei der einen waren die rechtlichen Anforderungen für die Beurteilung der Befähigung auf die obligatorische Verwaltungsprüfung beschränkt, bei der anderen war zudem die gegenseitige Anerkennung von zugelassenen Ausbildungsprogrammen vorgesehen. Nach der ersten Variante sind alle Matrosen und Schiffsführer verpflichtet, sich zwecks unionsweiter Anerkennung ihrer Qualifikationen einer von einer zuständigen Behörde durchgeführten Verwaltungsprüfung zu unterziehen, auch wenn sie bereits ein Zeugnis oder Patent einer Binnenschiffahrt Ausbildungseinrichtung besitzen. Die zweite Variante erhielt den Vorzug, da bei ihr der Verwaltungsaufwand für Antragsteller, die die erforderlichen Fähigkeiten bereits erworben und ihre Befähigung im Verlauf der von ihnen absolvierten Ausbildung nachgewiesen haben, gering ist und ihnen zusätzliche Prüfungen erspart bleiben. Daraus ergeben sich nicht zuletzt positive Auswirkungen im Hinblick auf die Attraktivität des Berufs, die Mobilität der Arbeitskräfte, den Zugang zum Beruf sowie die Einsparung von Verwaltungsmitteln. Aufgrund eben dieser Auswirkungen ist die zweite Variante zudem effizienter als die erste. Schließlich ergibt sich bei der zweiten Variante ein höheres Maß an Kohärenz, da ähnliche rechtliche Anforderungen auf EU-Ebene bereits für Bildungseinrichtungen im Schienen- und Luftverkehrssektor bestehen. Die Anforderungen in diesen Sektoren reichen insofern sogar noch weiter, als sie eine kontinuierliche Weiterbildung vorsehen. Alles in allem verspricht die zweite Variante ein höheres Maß an Kohärenz, ist wirksamer und effizienter und steht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gemäß Abschnitt 2.3 im Einklang.

3.4. Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung

Die private Binnenschiffahrt besteht fast ausschließlich aus KMU und Kleinstunternehmen. Sie sind daher nicht von dieser Initiative ausgenommen, da andernfalls deren Wirkung vollständig neutralisiert würde. Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Vorschlags war der Gedanke an KMU und Kleinstunternehmen stets präsent. Die Auswirkungen des Vorschlags auf diese Art Unternehmen sind positiv, da sie nur einen kleinen Teil der Kosten zu tragen haben werden, der durch den Nutzen der erhöhten Arbeitskräftemobilität mehr als wettgemacht wird.

Indem EU-weit einheitliche Standards, die zur Verwirklichung des Binnenmarkts für Arbeitskräfte in der Binnenschiffahrt erforderlich sind, eingeführt werden, strafft der Vorschlag den derzeit fragmentierten Rechtsrahmen für Berufsqualifikationen in der europäischen Binnenschiffahrt. Der Vorschlag ersetzt eine Reihe komplexer regionaler Anforderungen multilateraler und bilateraler Übereinkünfte durch einen einfacheren und – noch wichtiger – EU-weiten Rahmen für Befähigungszeugnisse und gegenseitige Anerkennung.

Der Vorschlag verringert den Verwaltungsaufwand für jene Antragsteller, die ein zugelassenes Ausbildungsprogramm absolviert haben und sich keinen unnötigen zusätzlichen Verwaltungsprüfungen unterziehen müssen.

Der Vorschlag vereinfacht zudem den elektronischen Austausch von Informationen und erleichtert die Einführung elektronischer Instrumente, die den Verwaltungsaufwand verringern und zugleich Urkunden weniger anfällig für Manipulationen machen sollen.

Der Vorschlag sieht die Aufhebung der Richtlinie 91/672/EWG und der Richtlinie 96/50/EG sowie Übergangsmaßnahmen zur schrittweisen Einführung der neuen Vorschriften vor.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. FAKULTATIVE ANGABEN

5.1. Regelungen in Bezug auf die Beobachtung, die Bewertung und die Berichterstattung

Es ist vorgesehen, dass die Kommission spätestens sieben Jahre nach Ablauf des Übergangszeitraums dem Europäischen Parlament und den Rat einen Bericht zur Bewertung der Wirksamkeit der mit diesem Vorschlag eingeführten Maßnahmen vorlegt.

5.2. Erläuternde Dokumente

Die vorgeschlagene Richtlinie enthält eine erhebliche Zahl an rechtlichen Verpflichtungen, die über die der bestehenden Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG hinausgehen. Daher und angesichts der Tatsache, dass der Vorschlag Vorschriften für eine Reihe von Qualifikationen enthält, die im derzeitigen Rechtsrahmen nicht verbindlich geregelt sind, d. h. für andere Mitglieder einer Deckmannschaft als Schiffsführer, für Sachkundige für die Verwendung von Flüssigerdgas als Brennstoff oder für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt, bedarf es erläuternder Begleitdokumente zur Mitteilung von Umsetzungsmaßnahmen, damit die von den Mitgliedstaaten eingeführten Maßnahmen eindeutig identifiziert werden können.

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 Sozialausschusses¹⁰,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹¹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 91/672/EWG des Rates¹² und die Richtlinie 96/50/EG des Rates¹³ 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 Rates¹⁴ 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.

¹⁰ ABl. C , , S .

¹¹ ABl. C , , S .

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

- (4) In einer von der Kommission 2014 zu Bewertungszwecken durchgeführten Studie wurde deutlich, 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (8) Aus Gründen der Kosteneffizienz sollte auf Binnenwasserstraßen, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, der Besitz von Unionsbefähigungszeugnissen nicht zwingend vorgeschrieben sein.
- (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

Rheinschiffahrtsakte 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.

- (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 Binnenschiffahrtsberuf 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 Daten¹⁵ durchzuführen.
- (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.
- (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

¹⁵ 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).

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 Rates¹⁶ ausgeübt werden.
- (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.
- (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

¹⁶ 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).

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 Dokumenten¹⁷ 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:

KAPITEL 1

GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND GELTUNGSBEREICH

Artikel 1 *Gegenstand*

In dieser Richtlinie werden die Voraussetzungen und Verfahren für die Ausstellung von Zeugnissen über die Befähigung von Personen, die Binnenschiffe im Güter- und Personenverkehr auf Binnenwasserstraßen in der Union betreiben, sowie für die Anerkennung solcher Befähigungen in den Mitgliedstaaten festgelegt.

Artikel 2 *Geltungsbereich*

1. Diese Richtlinie gilt für Mitglieder einer Decksmannschaft, Personen, die am Bunkervorgang von Schiffen beteiligt sind, die Flüssigerdgas als Brennstoff

¹⁷

ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

verwenden, sowie Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt auf folgenden Schiffen auf Binnenwasserstraßen der Union:

- (a) Schiffen mit einer Länge (L) von 20 m oder mehr;
 - (b) Schiffen, bei denen das Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) 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;
 - (e) schwimmendem Gerät mit eigenem Antrieb.
2. Diese Richtlinie gilt nicht für Personen, die folgende Fahrzeuge betreiben:
- (a) Sportfahrzeuge;
 - (b) nicht frei fahrende Fähren.

Artikel 3 *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Binnenwasserstraße“ ein schiffbares Gewässer, das nicht Teil des Meeres ist;
- (2) „Schiff“ ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
- (3) „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Tagesausflugs- oder Kabinenschiff;
- (4) „Sportfahrzeug“ ein ausschließlich für Sport- oder Erholungszwecke bestimmtes Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;
- (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 Schiffe auf Binnenwasserstraßen in der Union betreiben und Aufgaben im Zusammenhang mit Navigation, Ladungsumschlag, Stauung, Wartung oder Instandsetzung ausführen, mit Ausnahme von Personen, die ausschließlich mit dem Betrieb der Maschinen und elektrischen und elektronischen Anlagen betraut sind;
- (7) „Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt“ eine Person, die qualifiziert ist, in Notsituationen an Bord von Fahrgastschiffen Maßnahmen zu ergreifen;
- (8) „Schiffsführer“ ein Mitglied einer Decksmannschaft, das qualifiziert ist, ein Schiff auf den Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten zu führen, und die Verantwortung für das Führen des Schiffes 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 alle Aufgaben im Rahmen des Betriebs eines Schiffes ordnungsgemäß ausgeführt werden;
- (12) „Großverband“ einen Schubverband, bestehend aus einem Schubboot und sieben oder mehr Schubkähnen;
- (13) „Schifferdienstbuch“ eine persönliche Aufzeichnung des beruflichen Werdegangs eines Besatzungsmitglieds, insbesondere der Fahrzeiten und Reisen;
- (14) „Bordbuch“ eine offizielle Aufzeichnung der von einem Schiff ausgeführten Reisen;
- (15) „Fahrzeit“ die Zeit, die Mitglieder einer Decksmannschaft während einer Reise an Bord eines Schiffes auf Binnenwasserstraßen verbringen und die von der zuständigen Behörde kontrolliert wird;
- (16) „aktives Dienstbuch oder aktives Bordbuch“ ein Dienst- oder Bordbuch, in dem sich Daten erfassen lassen;
- (17) „zuständige Behörde“ jede Behörde oder Stelle, der ein Mitgliedstaat die Zuständigkeit für die Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen, die Durchführung von Prüfungen und die Ausgabe sonstiger Urkunden oder Informationen sowie die Fassung der dafür notwendigen Beschlüsse übertragen hat;
- (18) „Betriebsebene“ das Maß an Verantwortung, das mit der Funktion des Matrosen, Vollmatrosen oder Steuermanns und der Kontrolle über die Erfüllung aller Aufgaben verbunden sind, die in den dem Betroffenen übertragenen Verantwortungsbereich fallen und nach geeigneten Verfahren unter der Leitung einer auf der Führungsebene tätigen Person ausgeführt werden.

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.
2. Ein Mitgliedstaat kann die Verpflichtung zum Besitz eines bestimmten Befähigungsnachweises nach Absatz 1 für alle Mitglieder einer Decksmannschaft oder eine Gruppe dieser Mitglieder aufheben, wenn diese ausschließlich auf innerstaatlichen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind. Dieser Mitgliedstaat kann nationale Befähigungszeugnisse für Mitglieder einer Decksmannschaft nach Bedingungen ausstellen, die von den allgemeinen

Bedingungen dieser Richtlinie abweichen. Die Gültigkeit dieser nationalen Befähigungszeugnisse ist auf diejenigen innerstaatlichen Wasserstraßen beschränkt, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind.

3. Abweichend von Absatz 1 sind Befähigungszeugnisse, die im Einklang mit der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ für Mitglieder einer Decksmannschaft mit Ausnahme des Schiffsführers ausgestellt wurden, auch auf Seeschiffen, die auf Binnenwasserstraßen betrieben werden, gültig.

Artikel 5

Verpflichtung zum Mitführen eines Unionsbefähigungszeugnisses bei besonderen Tätigkeiten

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt und Personen, die am Bunkervorgang von Schiffen beteiligt sind, die Flüssigerdgas als Brennstoff verwenden, ein im Einklang mit Artikel 10 ausgestelltes Unionsbefähigungszeugnis oder ein nach Artikel 9 Absatz 2 oder 3 anerkanntes Befähigungszeugnis mit sich führen.
2. Ein Mitgliedstaat kann alle in Absatz 1 genannten Personen oder Gruppen solcher Personen, die über besondere Befähigungszeugnisse verfügen, von der in Absatz 1 genannten Verpflichtung befreien, wenn diese ausschließlich auf innerstaatlichen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind. Dieser Mitgliedstaat kann nationale Befähigungszeugnisse für Mitglieder einer Decksmannschaft nach Bedingungen ausstellen, die von den allgemeinen Bedingungen dieser Richtlinie abweichen. Die Gültigkeit dieser nationalen Befähigungszeugnisse ist auf diejenigen innerstaatlichen Wasserstraßen beschränkt, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind.
3. Abweichend von Absatz 1 sind Befähigungszeugnisse, die im Einklang mit der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates für die in jenem Absatz genannten Personen ausgestellt wurden, auch auf Seeschiffen, die auf Binnenwasserstraßen betrieben werden, gültig.

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) Schiffe führen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden;
- (e) in Großverbänden fahren.

¹⁸ Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33).

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 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 mit Ausnahme der in Artikel 7 genannten Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausweisen, sofern solche Risiken auf Folgendes zurückzuführen sind:
 - (a) häufig wechselnde Strömungsmuster und -geschwindigkeiten;
 - (b) das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf Binnenwasserstraßen beziehungsweise geeigneter Karten in Verbindung mit den hydromorphologischen Merkmalen der Binnenwasserstraße;
 - (c) das Vorhandensein einer örtlichen Verkehrsregelung, die nicht Teil der Europäischen Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung ist und 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 treffen gedenken.

Der Mitgliedstaat verabschiedet die Maßnahme frühestens sechs Monate nach dem Tag der Notifizierung.
3. Innerhalb von sechs Monaten nach der Notifizierung erlässt die Kommission einen Durchführungsbeschluss zur Genehmigung der geplanten Maßnahmen, wenn sie im Einklang mit diesem Artikel und mit Artikel 18 stehen; ist dies nicht der Fall, fordert sie den Mitgliedstaat auf, die vorgeschlagene Maßnahme zu ändern oder von ihrer Verabschiedung abzusehen.
4. Die von den Mitgliedstaaten im Einklang mit diesem Artikel erlassenen Maßnahmen werden der Kommission mitgeteilt.

Die Kommission veröffentlicht die von den Mitgliedstaaten verabschiedeten Maßnahmen zusammen mit der in Absatz 2 genannten Begründung.

5. 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.

Artikel 9 *Anerkennung*

1. Alle in den Artikeln 4 und 5 genannten Unionsbefähigungszeugnisse sowie die in Artikel 16 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 Rheinschiffahrtsakte 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 der vorliegenden 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 dieses Artikels 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 des in Absatz 4 genannten Antrags prüft die Kommission das System zur Erteilung von Befähigungszeugnissen in dem Drittland, für das der Antrag auf Anerkennung eingereicht wurde, um zu ermitteln, ob für die Ausstellung der betreffenden Urkunden dieselben Anforderungen wie für diese Richtlinie gelten.

Sind die Anforderungen 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.

Solche Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 29 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

6. Stellt die Kommission fest, dass die in den Absätzen 2 und 4 genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt sind, so erlässt sie einen Durchführungsrechtsakt

zur Aussetzung der Gültigkeit der nach diesen Anforderungen ausgestellten Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher für alle Binnenwasserstraßen der Union.

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 Absatz 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 überprüfen die Echtheit und Gültigkeit der vorgelegten Urkunden.
3. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für Unionsbefähigungszeugnisse. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen. Bei dem Erlass dieser Rechtsakte kann die Kommission auf von internationalen Gremien festgelegte Standards 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 Unionschiffsführerbefähigungszeugnisse (Unionschiffsführerpatente) längstens 10 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.
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 2 genannten zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vorlegen:
 - (a) ihrer Identität;
 - (b) darüber, dass sie die in 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 überprüfen die Echtheit und Gültigkeit der vorgelegten Urkunden.
4. Die zuständige Behörde, die die Unionsschiffsführerbefähigungszeugnisse (Unionsschiffsführerpatente) ausstellt, gibt im Einklang mit dem in Artikel 10 Absatz 3 genannten Muster in dem Befähigungszeugnis (Patent) alle nach Artikel 6 ausgestellten besonderen Zulassungen an.
5. Abweichend von Absatz 4 wird die in Artikel 6 Buchstabe d genannte besondere Zulassung nach dem in Artikel 10 Absatz 3 genannten Muster als besonderes Unionsbefähigungszeugnis ausgestellt.

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 Besatzungsmitglieder 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

Entzug von Unionsbefähigungszeugnissen und besonderen Zulassungen

Liegen Hinweise darauf vor, dass die Anforderungen für den Besitz eines Unionsbefähigungszeugnisses oder einer besonderen Zulassung nicht mehr erfüllt sind, nehmen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Kontrollen vor und entziehen dem Inhaber gegebenenfalls das Befähigungszeugnis.

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 Schiffes 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 nachgewiesen.

Artikel 15

Beurteilung der Befähigung

1. Die Kommission wird ermächtigt, 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 festzulegen.
2. Personen, die die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Urkunden beantragen, müssen 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 Unionschiffsführerbefähigungszeugnisses (Unionschiffsführerpatents);
 - (b) der in Artikel 6 Buchstabe c genannten besonderen Zulassung für das Führen eines Schiffes unter Radar;
 - (c) des Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für die Verwendung von Flüssigerdgas als Brennstoff.

Die zur Erlangung der unter den Buchstaben a und b genannten Urkunden durchgeführten praktischen Prüfungen können an Bord eines Schiffes oder an einem Simulator durchgeführt werden, der den Anforderungen des Artikels 19 entspricht.

Praktische Prüfungen unter Buchstabe c können an Bord eines Schiffes oder an einer geeigneten Landanlage durchgeführt werden.

4. Die Kommission wird ermächtigt, im Einklang mit Artikel 29 delegierte Rechtsakte mit Standards für praktische Prüfungen gemäß Absatz 3 zu erlassen, in denen die geprüften besonderen Befähigungen, die Prüfumstände und die Mindestanforderungen für Schiffe, auf denen praktische Prüfungen abgenommen werden können, festgelegt werden.

Artikel 16

Prüfung unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde

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 genannte Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fachkunde zu beurteilen.

Artikel 17

Zulassung von Ausbildungsprogrammen

1. Ausbildungsprogramme, in deren Rahmen Zeugnisse erworben werden können, die die Erfüllung der in Artikel 15 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards bescheinigen, werden von den zuständigen Behörden desjenigen Mitgliedstaats zugelassen, in dessen Hoheitsgebiet die betreffende Ausbildungseinrichtung niedergelassen ist.
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 eine Prüfung zur Feststellung der Erfüllung der in Artikel 15 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards durchgeführt wird.
3. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Liste der zugelassenen Ausbildungsprogramme, die die Kommission 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 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 oder einer Kombination dieser Möglichkeiten erbracht werden.

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

2. Diese Mitgliedstaaten führen Verfahren zur Beurteilung der Befähigung der Bewerber in Bezug auf besondere Risiken ein und stellen öffentlich zugängliche Instrumente bereit, die es Schiffsführern mit Unionsschiffsführerbefähigungszeugnis (Unionsschifferpatent) erleichtern, die Befähigung in Bezug auf besondere Risiken zu erwerben.
3. Jeder 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. Im Falle von Multiple-Choice-Tests oder Simulatorprüfungen stellen die in Absatz 1 genannten Mitgliedstaaten den anderen Mitgliedstaaten die vorhandenen Instrumente auf Antrag zur Verfügung, damit sie diese Überprüfung vornehmen können.

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. Die Kommission wird ermächtigt, 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.
3. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Liste der zugelassenen Simulatoren, die diese Informationen veröffentlicht.

Abschnitt III

Fahrzeiten und medizinische Tauglichkeit

Artikel 20

Schifferdienstbuch und Bordbuch

1. Fahrzeiten nach Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b und Reisen nach Artikel 18 Absatz 1 werden in dem in Absatz 5 genannten Schifferdienstbuch oder in einem nach Artikel 9 Absatz 2 oder 3 anerkannten Schifferdienstbuch erfasst.
2. Nach Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der erforderlichen urkundlichen Nachweise, einschließlich des in Absatz 4 genannten Bordbuchs, validieren die Mitgliedstaaten auf Antrag von Mitgliedern einer Decks Mannschaft die Daten, die vom Schiffsführer vorgelegt werden.

3. Erfasste Fahrzeiten und Reisen sind bis zur Validierung durch einen Mitgliedstaat 15 Monate gültig. 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 als validiert angesehen werden.

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

4. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Reisen der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Schiffe in dem in Absatz 5 genannten Bordbuch oder in einem nach Artikel 9 Absatz 2 oder 3 anerkannten Bordbuch erfasst werden.

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für Schifferdienstbücher und Bordbücher. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Beratungsverfahren nach Artikel 30 Absatz 2 unter Berücksichtigung der für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Informationen hinsichtlich der Identifizierung der Person, ihrer Fahrzeiten und der durchgeführten Reisen erlassen. Bei der Annahme dieser Muster berücksichtigt die Kommission, dass das Bordbuch auch zur Überprüfung von Besatzungsanforderungen und zur Erfassung der Reisen von Schiffen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie 2014/112/EU des Rates¹⁹ herangezogen wird, und kann auf die von einem internationalen Gremium festgelegten Standards verweisen.

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

Artikel 21

Medizinische Tauglichkeit

1. Die in Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 1 genannten Personen müssen ein gültiges ärztliches Tauglichkeitszeugnis besitzen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt nach Durchführung und Bestehen einer Tauglichkeitsuntersuchung ausgestellt wird.

Die Mitgliedstaaten bestimmen, welche Ärzte solche ärztlichen Tauglichkeitszeugnisse ausstellen dürfen.

2. Der zuständigen Behörde sind ärztliche Tauglichkeitszeugnisse für folgende Zwecke vorzulegen:
 - (a) für die Ausstellung des ersten Unionsbefähigungszeugnisses des Antragstellers;
 - (b) für die Ausstellung von Unionsschiffsführerbefähigungszeugnissen (Unionsschiffsführerpatenten).

¹⁹ 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).

(c) für die Verlängerung eines Unionsbefähigungszeugnisses, 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 müssen innerhalb von drei Monaten nach Vollendung des 60. Lebensjahres und anschließend alle fünf Jahre eine ärztliche Tauglichkeitsuntersuchung bestehen. Nach Vollendung des 70. Lebensjahres muss der Inhaber die Untersuchung alle zwei Jahre bestehen.
4. Liegen objektive Anhaltspunkte dafür vor, dass die in Absatz 6 dieses Artikels genannten Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit nicht mehr erfüllt sein könnten, müssen Arbeitgeber, Schiffsführer und die Behörden der Mitgliedstaaten Mitglieder einer Decksmannschaft auffordern, sich zu einer ärztlichen Tauglichkeitsuntersuchung anzumelden.
5. Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, können Risikominderungsmaßnahmen zur Gewährleistung einer gleichwertigen Sicherheit der Schifffahrt verlangt oder Beschränkungen auferlegt werden. 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. Die Kommission wird ermächtigt, im Einklang mit 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.

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)²⁰.
2. Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Europäische Kommission gemäß dieser Richtlinie erfolgt im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz

²⁰ [Amtsblattsverweis nach der förmlichen Annahme einfügen]

natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr²¹.

3. Personenbezogene Daten dürfen ausschließlich zu folgenden Zwecken verarbeitet werden:
 - (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.

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 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 Schiffes, 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 die Kommission ermächtigt, im Einklang mit 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

²¹ ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1.

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.

Die Kommission wird ermächtigt, im Einklang mit Artikel 29 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die Standards für die Merkmale und Voraussetzungen für die Nutzung dieser Datenbank festlegen, 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.
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, die Anforderungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 sind erfüllt und es handelt sich nur um Einzelfälle. Die Kommission stellt sicher, dass der Drittstaat oder die internationale Organisation die Daten nicht an einen weiteren Drittstaat 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 die zuständigen Behörden für:
 - (a) die Organisation und Überwachung der in Artikel 16 genannten Prüfungen;
 - (b) die Zulassung der in Artikel 17 genannten Ausbildungsprogramme;
 - (c) die Ausstellung der in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Befähigungszeugnisse und der in Artikel 20 genannten Schifferdienstbücher und Bordbücher;
 - (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. Diese Angaben werden von der Kommission veröffentlicht.

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, Ersetzung 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 26
Evaluierung

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass der Erwerb von Befähigungen und die Beurteilungstätigkeiten sowie die Verwaltung von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern in Abständen von höchstens fünf Jahren von unabhängigen Stellen evaluiert werden.
2. Die Ergebnisse dieser unabhängigen Evaluierung werden ordnungsgemäß dokumentiert und den betreffenden zuständigen Behörden vorgelegt. Falls erforderlich, ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um alle bei der unabhängigen Evaluierung festgestellten Mängel zu beheben.

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 Informationen mit den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten über die Vergabe von Befähigungszeugnissen an Personen aus, die im Schiffsbetrieb tätig sind.

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. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden Bestimmungen bis spätestens [*Frist zur Umsetzung der Richtlinie*] mit und melden ihr etwaige spätere Änderungen unverzüglich.

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 in Artikel 15 Absätze 1 und 4, in den Artikeln 19 und 21 und in Artikel 23 Absätze 1 und 2 genannten Befugnisse werden der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [*Tag des Inkrafttretens] übertragen.
3. Die Befugnisübertragung nach diesem Artikel kann jederzeit vom Europäischen Parlament oder vom Rat 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.
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.
6. Bei der Ausübung der ihr übertragenen Befugnisse gemäß Artikel 15 Absätze 1 und 4, Artikel 19, Artikel 21 und Artikel 23 Absätze 1 und 2 kann die Kommission delegierte Rechtsakte annehmen, die auf von internationalen Gremien festgelegte Standards verweisen.
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.

*Artikel 31
Überprüfung*

1. Die Kommission wird diese Richtlinie zusammen mit den Durchführungsrechtsakten und den delegierten Rechtsakten, die in den Artikeln 8, 10, 20 und 29 genannt sind, überprüfen und die Ergebnisse der Überprüfung dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens sieben Jahre nach dem in Artikel 33 Absatz 1 genannten Tag übermitteln.
2. Bis zum [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 eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie erlässt die Kommission schrittweise delegierte Rechtsakte 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 zwei Jahre 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 [Tag nach Ablauf der Umsetzungsfrist] aufgehoben.

*Artikel 34
Übergangsbestimmungen*

1. Nach der Richtlinie 96/50/EG ausgestellte Schiffsführerpatente und die in Artikel 1 Absatz 5 jener Richtlinie genannten Rheinschifferpatente, die vor 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 Ablauf der Gültigkeit stellt der Mitgliedstaat, der diese Urkunden ausgestellt hat, den Schiffsführern, die Inhaber solcher Urkunden sind, unter Verwendung des in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Musters ein Unionsschiffsführerbefähigungszeugnis (Unionsschiffsführerpatent) oder ein Befähigungszeugnis in Anwendung des Artikels 9 Absatz 2 dieser Richtlinie aus, vorausgesetzt, dass sie die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c dieser Richtlinie genannten hinreichenden Nachweise vorlegen und

- (a) dass die Rechtsvorschriften, auf deren Grundlage ihr Befähigungszeugnis (Patent) ausgestellt wurde, mindestens 720 Tage Fahrzeit als Voraussetzung für den Erwerb eines auf allen Unionswasserstraßen gültigen Schiffsführerbefähigungszeugnisses (Schiffsführerpatents) vorschreiben, oder
 - (b) dass die Schiffsführer, sofern die Rechtsvorschriften, auf deren Grundlage ihr Befähigungszeugnis (Patent) ausgestellt wurde, weniger als 720 Tage Fahrzeit als Voraussetzung für den Erwerb eines auf allen Unionswasserstraßen gültigen Schiffsführerbefähigungszeugnisses (Schiffsführerpatents) vorschreiben, anhand ihres Schifferdienstbuchs Fahrzeiten nachweisen, die der Differenz zwischen den 720 Tagen und der Erfahrung entsprechen, die nach den Rechtsvorschriften, auf deren Grundlage ihr Befähigungszeugnis (Patent) ausgestellt wurde, vorgeschrieben ist.
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.
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. Nach diesem Zeitraum 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 und anhand eines Schifferdienstbuchs folgende Fahrzeiten belegen:
 - (a) für das Unionsbefähigungszeugnis für Matrosen: 540 Tage Fahrzeit, davon mindestens 180 Tage in der Binnenschifffahrt;
 - (b) für das Unionsbefähigungszeugnis für Vollmatrosen: 900 Tage, davon mindestens 540 Tage in der Binnenschifffahrt;
 - (c) für das Unionsbefähigungszeugnis für Steuerleute: 1080 Tage, davon mindestens 720 Tage in der Binnenschifffahrt.
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 höchsten 10 Jahre nach Ablauf der in Artikel 35 genannten Umsetzungsfrist weitergeführt werden.

*Artikel 35
Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [Tag des Inkrafttretens +3 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.

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*