



Brüssel, den 26. November 2018
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0162(COD)

13233/1/18
REV 1

MAR 144
OMI 56
MI 728
SOC 622
CODEC 1705

BERICHT

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 12499/18 MAR 136 OMI 54 MI 663 SOC 562 CODEC 1537

Nr. Komm.dok.: 9123/18 MAR 68 OMI 23 MI 369 SOC 260 CODEC 837 + ADD 1

Betr.: **Vorbereitung der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) am 3. Dezember 2018**

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und zur Aufhebung der Richtlinie 2005/45/EG

– Allgemeine Ausrichtung

KONTEXT UND INHALT DES VORSCHLAGS

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 24. Mai 2018 den oben genannten Vorschlag übermittelt.

2. Die Kommission schlägt vor, die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ zu ändern und die Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² aufzuheben.
3. Erklärtes Ziel ist die Vereinfachung und Straffung des bestehenden EU-Rechtsrahmens für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute, um 1) die EU-Vorschriften mit dem internationalen Rechtsrahmen in Einklang zu halten (d. h. mit dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, in geänderter Fassung; im Folgenden "STCW-Übereinkommen"); 2) das zentrale System für die Anerkennung von Drittländern im Hinblick auf die Erhöhung seiner Effizienz und Wirksamkeit neu zu gestalten; und 3) größere rechtliche Klarheit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse zu schaffen.
4. Zu diesem Zweck schlägt die Kommission u. a. folgende Änderungen vor:
 - Einfügung eines neuen Artikels 5b, der das System der gegenseitigen Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute, die von den Mitgliedstaaten ausgestellt wurden – wie es in Artikel 3 der (aufzuhebenden) Richtlinie 2005/45/EG festgelegt ist –, aufnimmt und präzisiert, welche Befähigungszeugnisse gegenseitig anerkannt werden sollen, damit Seeleute, die Inhaber eines von einem Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungszeugnisses sind, an Bord von Schiffen arbeiten können, die unter der Flagge eines anderen Mitgliedstaats fahren;
 - neue Änderungen des STCW-Übereinkommens in Bezug auf den Ausbildungs- und Qualifikationsbedarf für Seeleute, die an Bord von Fahrgastschiffen und von Schiffen arbeiten, die dem Internationalen Code über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code), und dem internationalen Verhaltenskodex für in polaren Gewässern verkehrende Schiffe ("Polar-kodex") unterliegen, einschließlich neuer Begriffsbestimmungen (Artikel 1 und 12 und Anhang I);

¹ 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).

² Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute und zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 160).

- einen neuen Verfahrensschritt in Form eines Durchführungsbeschlusses über die Einleitung des neuen Verfahrens zur Anerkennung neuer Drittländer, um es dem ersuchenden Mitgliedstaat zu ermöglichen, seinen Antrag auf Anerkennung zu begründen, während alle Mitgliedstaaten Gelegenheit zum Meinungsaustausch und zur Entscheidung über den Antrag haben (Artikel 19);
- Verlängerung der Frist für die Annahme eines Beschlusses über die Anerkennung des betreffenden Drittlands von 18 auf 24 Monate und in bestimmten Fällen auf 36 Monate (Artikel 19);
- Einführung eines besonderen Grundes, durch den die Anerkennung eines Drittlands widerrufen werden kann, wenn dieses Land über einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren keine Seeleute für die Flotte der EU gestellt hat (Artikel 20);
- Durchführung der erneuten Prüfung von Drittländern, die nur wenige Seeleute in der EU-Flotte stellen, in längeren, bis auf zehn Jahre erhöhten Zeitabständen und auf der Grundlage von Prioritätskriterien (Artikel 21);
- Änderung von Artikel 27, um die Kommission zu ermächtigen, die erforderlichen Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG durch delegierte Rechtsakte zu ändern, um künftigen Änderungen des STCW-Übereinkommens und des Codes Rechnung zu tragen.

BERATUNGEN IM RAT

5. Die Gruppe "Seeverkehr" hat den Vorschlag in mehreren Sitzungen im zweiten Halbjahr 2018 geprüft.
6. Der Kommissionsvorschlag wurde im Allgemeinen von den Delegationen begrüßt und unterstützt, wobei sich die Gruppe "Seeverkehr" allerdings auf einige Änderungen des Kommissionsvorschlags verständigte. Diese umfassen Folgendes:
 - Weiter gefasster Wortlaut zu den Informationen, die von einem Mitgliedstaat, der die Anerkennung eines Drittlands beantragt, vorzulegen sind. Nach Auffassung der Delegationen ist die von der Kommission vorgeschlagene Formulierung "Schätzung der Zahl der Kapitäne und Offiziere, die aus dem betreffenden Land voraussichtlich beschäftigt werden" zu spezifisch und nicht unbedingt eindeutig. Eine Bezugnahme auf allgemeine Informationen zu den Gründen, die dem Anerkennungsantrag zugrunde liegen, d. h. ohne diese spezifisch zu benennen, wäre zweckmäßiger;

- die Frist von 24 oder in bestimmten Fällen von 36 Monaten für die Annahme einer Entscheidung über die Anerkennung eines Drittlands sollte ab dem Datum der Übermittlung eines Anerkennungsantrags durch einen Mitgliedstaat berechnet werden und nicht ab dem Datum, an dem die Kommission einen Beschluss zur Einleitung des Anerkennungsverfahrens annimmt. Ferner wird präzisiert, dass der Beschluss der Kommission zur Einleitung der Anerkennung eines Drittlands innerhalb eines angemessenen Zeitraums unter gebührender Berücksichtigung dieser Frist ergehen sollte;
 - was die Widerrufung der Anerkennung eines Drittlands betrifft, so sollte diese nicht automatisch nur aus dem Grund erfolgen, dass dieses Drittland über einen bestimmten Zeitraum keine Seeleute in der EU-Flotte gestellt hat. Die Anerkennung sollte erneut geprüft werden, wenn das Drittland über einen Zeitraum von sieben Jahren (nicht fünf Jahre wie von der Kommission vorgeschlagen) keine Seeleute in der EU-Flotte gestellt hat;
 - was delegierte Rechtsakte anbelangt, so sollte sich die diesbezügliche Befugnis der Kommission auf internationale verbindliche Instrumente beschränken, weshalb präzisiert wurde, dass diese Befugnis nur für das STCW-Übereinkommen und den verbindlichen Teil A des STCW-Codes gilt. Zudem wurde die Befugnis der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte auf einen Zeitraum von fünf Jahren begrenzt;
 - Verlängerung des Übergangszeitraums für die Richtlinie auf 36 Monate (anstatt 12 Monate).
7. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den Text am 23. November 2018 geprüft und beschlossen, ihn dem Rat im Hinblick auf die Annahme einer allgemeinen Ausrichtung vorzulegen, wobei er die in Absatz 12 des Berichts beschriebenen Bedenken zur Kenntnis genommen hat.
8. Es sei angemerkt, dass dem Vorschlag keine Folgenabschätzung beigelegt war. Allerdings wurde der Evaluierungsbericht der Kommission zur Richtlinie 2008/106/EG der Gruppe "Seeverkehr" am 1. Februar 2018 vorgestellt und von ihr erörtert³. Zudem war dem Kommissionsvorschlag eine Übersicht über die Vorschläge und die Konsultation mit den Interessenträgern beigelegt⁴.

³ Dok. 5373/1/18 + ADD 1 + ADD 1 REV 1.

⁴ Dok. 9123/18 ADD 2.

ARBEITEN IM EUROPÄISCHEN PARLAMENT

9. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments hat am 5. Juli 2018 Herrn Dominique Riquet (ALDE-Frankreich) als Berichterstatter benannt. Der Berichtsentwurf wurde am 29. Oktober 2018 herausgegeben.

OFFENE FRAGEN

10. Wie oben dargelegt, wurde das in der Richtlinie 2005/45/EG festgelegte System der gegenseitigen Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute, die von den Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, in den Vorschlag aufgenommen. Als die Kommission ihren Vorschlag erarbeitete, gab es Beratungen über eine eventuelle Erweiterung des Geltungsbereichs der Regelung über die gegenseitige Anerkennung, auch im Hinblick auf eine mögliche Anerkennung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten, die zum Zweck der Ausstellung eines nationalen Zeugnisses ausgestellt wurden. Die Mehrheit der Interessenträger sprach sich jedoch gegen eine solche Erweiterung aus.
11. Beratungen dieser Art wurden auch auf Gruppenebene geführt. Der Vorsitz hat sich angesichts der abweichenden Meinungen darum bemüht, einen Kompromiss zu finden, der von allen Delegationen akzeptiert werden kann, auch wenn er sie nicht umfassend zufriedenstellt. Im neuen Erwägungsgrund 3a heißt es ausdrücklich, dass eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik der EU im Bereich des Seeverkehrs darin besteht, die Freizügigkeit von Seeleuten innerhalb der Union zu erleichtern, und dass die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute ein wichtiges Element zur Erleichterung der Freizügigkeit von Seeleuten ist. Ferner wird darin der auf die Rechtsprechung gestützte Grundsatz aufgestellt, dass Entscheidungen der Mitgliedstaaten bezüglich der Anerkennung von Fachkundenachweisen auf Gründen beruhen sollten, die durch die betreffenden Seeleute überprüft werden können; eine ähnliche Bestimmung ist in dem unverändert aus dem Kommissionsvorschlag übernommenen Artikel 5b Absatz 4 zu finden. Alle Delegationen konnten den Erwägungsgrund kompromisshalber akzeptieren.

12. Allerdings hält Lettland weiterhin an seinem Vorbehalt zu Artikel 5b Absatz 1 fest. Lettland ist der Meinung, dass die Bestimmung in ihrer jetzigen Form keine uneingeschränkte gegenseitige Anerkennung der Befähigungen der Seeleute gewährleistet, die tatsächlich relativ eng geregelt sind und den Anforderungen des STCW-Übereinkommens in jedem Staat, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, entsprechen müssen. Diese STCW-Anforderungen bilden die Grundlage der gemeinsamen Anerkennung, die in außergewöhnlichen Fällen angepasst werden kann, sollten strengere Normen bestehen. Lettland sieht in den Argumenten einiger anderer Delegationen ein Anzeichen dafür, dass es an der Bereitschaft mangelt, sich wirklich für die Freizügigkeit von Seeleuten innerhalb der EU einzusetzen – ein Problem, das an sich wenig mit abweichenden Qualitätsanforderungen zu tun hat. Lettland hält seinen Standpunkt für berechtigt und rechtlich korrekt, auch unter Berücksichtigung etwaiger unterschiedlicher "Qualitätsniveaus".

STANDPUNKT DER KOMMISSION

13. Die Kommission erhält in Erwartung der Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung einen allgemeinen Vorbehalt zu allen Änderungen an ihrem Vorschlag aufrecht.

FAZIT

14. Der Rat wird ersucht, den in der Anlage zu diesem Bericht enthaltenen Text im Hinblick auf die Annahme einer allgemeinen Ausrichtung zu prüfen.

2018/0162 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und zur Aufhebung der Richtlinie 2005/45/EG

(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 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹ ABl. C ...vom ..., S. .

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um ein hohes Niveau bei der Sicherheit auf See und der Verhütung von Meeresverschmutzung aufrechtzuerhalten und es möglicherweise noch zu verbessern, ist es wichtig, die Kenntnisse und Fähigkeiten der Seeleute in der EU zu wahren, indem die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute im Einklang mit den internationalen Vorschriften weiterentwickelt wird.
- (2) Die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute ist auf internationaler Ebene durch das Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) von 1978 (in geänderter Fassung) geregelt, das 2010 überarbeitet wurde. 2015 wurden Änderungen des STCW-Übereinkommens in Bezug auf den Ausbildungs- und Qualifikationsbedarf für Seeleute angenommen, die an Bord von Schiffen arbeiten, die dem Internationalen Code über die Sicherheit von Schiffen unterliegen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code). Auch im Jahr 2016 wurden Änderungen des STCW-Übereinkommens in Bezug auf die Ausbildung und Qualifikation von Seeleuten angenommen, die auf Schiffen arbeiten, die in Polargewässern verkehren.
- (3) Das STCW-Übereinkommen wird durch die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates² in das Unionsrecht übernommen. Da alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens sind, ist eine einheitliche Umsetzung ihrer internationalen Verpflichtungen durch die Angleichung der Vorschriften der Union über die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute an das STCW-Übereinkommen zu erreichen. Deshalb sollten mehrere Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG geändert werden, um den jüngsten Änderungen des STCW-Übereinkommens über die Ausbildung und Qualifikation von Seeleuten Rechnung zu tragen, die an Bord von Schiffen, die dem Internationalen Code über die Sicherheit von Schiffen unterliegen, an Bord von Fahrgastschiffen bzw. an Bord von Schiffen arbeiten, die in Polargewässern verkehren.

² 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).

- (3a) Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik im Bereich des Seeverkehrs besteht darin, die Freizügigkeit von Seeleuten innerhalb der Union zu erleichtern. Diese Freizügigkeit trägt unter anderem dazu bei, dass der Seeverkehrssektor der Union für künftige Generationen attraktiv wird, wodurch vermieden werden kann, dass sich der europäische maritime Cluster mit einem Mangel an kompetentem Personal mit der richtigen Mischung von Qualifikationen und Kompetenzen konfrontiert sieht. Die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnissen für Seeleute ist ein wichtiges Element zur Erleichterung der Freizügigkeit von Seeleuten. In Anbetracht des Rechts auf eine gute Verwaltung sollten die Entscheidungen der Mitgliedstaaten bezüglich der Anerkennung von Fachkundenachweisen, die Seeleuten von anderen Mitgliedstaaten zum Zweck der Ausstellung eines nationalen Befähigungszeugnisses ausgestellt wurden, auf Gründen beruhen, die durch die betreffenden Seeleute überprüft werden können.
- (4) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und die fristgerechte Anpassung der EU-Vorschriften an diese Entwicklungen zu gewährleisten, sollte die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union im Hinblick auf die Übernahmen von Änderungen des STCW-Übereinkommens durch Aktualisierung der technischen Anforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute der Kommission übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung³ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

³ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 10.

- (5) Die Richtlinie 2008/106/EG enthält auch ein zentralisiertes System für die Anerkennung der von Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute. Die Evaluierung⁴ im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) ergab, dass die Mitgliedstaaten seit der Einführung des zentralisierten Systems bedeutende Einsparungen erzielen konnten. Bei der Evaluierung wurde allerdings auch festgestellt, dass im Falle einiger anerkannter Drittländer anschließend nur eine sehr begrenzte Anzahl von Seeleuten auf Schiffen der Union beschäftigt war. Um die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen effizienter einzusetzen, sollte daher das Verfahren für die Anerkennung von Drittländern auf einer Analyse des Bedarfs für eine solche Anerkennung, unter anderem einer Angabe der geschätzten Anzahl der Kapitäne und Offiziere aus diesem Land, die voraussichtlich auf Schiffen aus der Europäischen Union beschäftigt werden, basieren, die dem Ausschuss für Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe zur Prüfung vorzulegen ist.
- (6) Angesichts der Erfahrungen mit der Anwendung des Verfahrens zur Anerkennung von Drittländern ergab die REFIT-Evaluierung, dass der derzeitige Zeitrahmen von 18 Monaten die Komplexität des Verfahrens, das auch eine Vor-Ort-Überprüfung durch die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs umfasst, nicht hinreichend berücksichtigt. Die notwendigen diplomatischen Vereinbarungen zur Planung und Durchführung solcher Überprüfungen erfordern mehr Zeit. Die Frist von 18 Monaten reicht auch nicht aus, wenn das Drittland Korrekturmaßnahmen ergreifen und zur Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens die Rechtsvorschriften seines Systems ändern muss. Aus diesen Gründen sollte die Frist für die Annahme eines Kommissionsbeschlusses von 18 auf 24 Monate verlängert werden; sind vom Drittland erhebliche Abhilfemaßnahmen, einschließlich Änderungen an Rechtsvorschriften vorzunehmen, sollte die Frist weiter auf 36 Monate verlängert werden. Darüber hinaus sollte für den ersuchenden Mitgliedstaat weiterhin die Möglichkeit bestehen, das Regelwerk der Anforderungen des Drittlandes in Bezug auf die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vorläufig anzuerkennen, um die Flexibilität des Anerkennungsverfahrens zu wahren.

⁴ SWD(2018) 19.

- (7) Im Hinblick auf eine weitere Effizienzsteigerung bei dem zentralisierten System für die Anerkennung von Drittländern sollte die erneute Prüfung von Drittländern, die nur wenige Seeleute in der EU-Flotte stellen, in längeren Zeitabständen durchgeführt werden, die auf zehn Jahre erhöht werden sollten. Dieser längere Zeitraum für eine erneute Prüfung des Systems der betreffenden Drittländer sollte jedoch mit Prioritätskriterien kombiniert werden, die auch Sicherheitsbedenken Rechnung tragen und ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen der Notwendigkeit der Effizienz und einem effizienten Schutzmechanismus im Falle einer Verschlechterung der Qualität der Ausbildung von Seeleuten in den betreffenden Drittländern schaffen.
- (8) Informationen über Seeleute, die aus Drittländern angestellt wurden, sind inzwischen auf Unionsebene verfügbar, da die Mitgliedstaaten die in ihren nationalen Registern gespeicherten einschlägigen Informationen über erteilte Befähigungszeugnisse und Vermerke zur Verfügung stellen. Diese Informationen sollten für statistische und politische Zwecke, insbesondere für die Verbesserung der Effizienz des zentralisierten Systems für die Anerkennung von Drittländern verwendet werden. Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Angaben sollte die Anerkennung von Drittländern, die über einen Zeitraum von mindestens sieben Jahren keine Seeleute für die Unionsflotte zur Verfügung gestellt haben, erneut geprüft werden. Im Einklang mit dem Prüfverfahren sollte das Verfahren der erneuten Prüfung die Möglichkeit beinhalten, die Anerkennung der entsprechenden Drittländer beizubehalten oder zu entziehen. Darüber hinaus sollten diese Informationen auch für die Priorisierung der erneuten Prüfung der anerkannten Drittländer verwendet werden.

- (9) Die Bestimmungen über die Anerkennung von Berufsqualifikationen gemäß der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ gelten nicht für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten gemäß der Richtlinie 2008/106/EG. Die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute war in der Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ geregelt. Die Begriffsbestimmungen für Befähigungszeugnisse von Seeleuten gemäß der Richtlinie 2005/45/EG sind angesichts der Änderungen des STCW-Übereinkommens von 2010 jedoch veraltet. Deshalb sollte das System der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute geändert werden, um den Änderungen auf internationaler Ebene und den neuen, in der Richtlinie 2008/106/EG festgelegten Begriffsbestimmungen für Befähigungszeugnisse für Seeleute Rechnung zu tragen. Außerdem sollten die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse für Seeleute ebenfalls in das System der gegenseitigen Anerkennung aufgenommen werden. Um Mehrdeutigkeit und das Risiko von Unstimmigkeiten zwischen der Richtlinie 2005/45/EG und der Richtlinie 2008/106/EG auszuräumen, sollte die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute ausschließlich durch die Richtlinie 2008/106/EG geregelt werden.
- (10) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und Kohärenz sollte die Richtlinie 2005/45/EG aufgehoben werden.
- (10a) Die Richtlinie 2008/106/EG sollte entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⁵ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

⁶ Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute und zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 160).

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2008/106/EG

Die Richtlinie 2008/106/EG wird wie folgt geändert:

(1) In Artikel 1 werden folgende Nummern angefügt:

"43. "Aufnahmemitgliedstaat" den Mitgliedstaat, in dem Seeleute um Anerkennung ihrer Befähigungszeugnisse, Fachkundenachweise oder schriftlichen Nachweise ansuchen;

44. "IGF-Code" den Internationale Code über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden, im Sinne der SOLAS-Regel II-1/2.29;

45. "Polar-Code" den Internationale Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, im Sinne der SOLAS-Regel XIV/1.1;

46. "Polargewässer" arktische Gewässer beziehungsweise das Antarktisgebiet im Sinne der SOLAS-Regeln XIV/1.2 bis XIV/1.4."

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

(a) Der Unterabsatz 1 wird wie folgt geändert:

"1. Diese Richtlinie gilt für die in dieser Richtlinie genannten Seeleute auf Seeschiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren; ausgenommen sind:"

(b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

"2. Artikel 5b findet Anwendung auf Seeleute, die Inhaber eines durch einen Mitgliedstaat erteilten Befähigungszeugnisses sind, ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit."

(a) [...]

(b) [...]

(3) Artikel 5a erhält folgende Fassung:

"Artikel 5a

Unterrichtung der Kommission

Für die Zwecke des Artikels 20 Absatz 8 und Artikel 21 Absatz 2 und der ausschließlichen Nutzung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission bei politischen Entscheidungen und für statistische Zwecke übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich die in Anhang V dieser Richtlinie aufgeführten Angaben über Befähigungszeugnisse und Vermerke zur Anerkennung von Befähigungszeugnissen. Sie können auch auf freiwilliger Basis Angaben über Fachkundenachweise bereitstellen, die entsprechend den Kapiteln II, III und VII des Anhangs zum STCW-Übereinkommen Schiffsleuten erteilt wurden, wie sie in Anhang V dieser Richtlinie aufgeführt sind."

(4) Folgender Artikel wird eingefügt:

"Artikel 5b

Gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute

1. Jeder Mitgliedstaat erkennt von einem anderen Mitgliedstaat oder mit dessen Genehmigung ausgestellte Fachkundenachweise und schriftlicher Nachweise an, damit Seeleute auf Schiffen arbeiten können, die unter seiner Flagge fahren.
2. Jeder Mitgliedstaat erkennt Befähigungszeugnisse oder Fachkundenachweise an, die einem Kapitän oder einem Offizier gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs I dieser Richtlinie von einem anderen Mitgliedstaat erteilt wurden, indem er sie mit einem Anerkennungsvermerk versieht. Der Anerkennungsvermerk ist auf die Dienststellung, die Funktionen und die Befähigungs- oder Fachkundeebenen beschränkt, die darin festgelegt sind. Der Anerkennungsvermerk wird nur erteilt, wenn alle Anforderungen des STCW-Übereinkommens gemäß Absatz 7 der Regel I/2 des STCW-Übereinkommens erfüllt werden. Für den Vermerk ist der Vordruck in Abschnitt A-I/2 Ziffer 3 des STCW-Codes zu verwenden.

3. Jeder Mitgliedstaat erkennt im Einklang mit Artikel 11 die von anderen Mitgliedstaaten oder mit deren Genehmigung ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse an, damit Seeleute auf Schiffen arbeiten können, die unter seiner Flagge fahren.
4. Die Aufnahmemitgliedstaaten gewähren Seeleuten das Recht, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren einen Rechtsbehelf in dem Fall einzulegen, dass die Eintragung eines Vermerks in ein gültiges Befähigungszeugnis oder das gültige Befähigungszeugnis selbst abgelehnt oder überhaupt kein Bescheid erteilt wird.
5. Ungeachtet des Absatzes 2 können die zuständigen Behörden eines Aufnahmemitgliedstaats weitere Beschränkungen der Dienststellung, der Funktionen und der Befähigungs- oder Fachkundeebenen bei küstennahen Reisen im Sinne des Artikels 7 oder alternative Befähigungszeugnisse nach Regel VII/1 des Anhangs I vorschreiben.
6. Ungeachtet des Absatzes 2 kann ein Aufnahmemitgliedstaat einem Seemann erforderlichenfalls gestatten, auf einem Schiff unter seiner Flagge während höchstens drei Monaten Aufgaben wahrzunehmen, für die er ein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestelltes entsprechendes gültiges Zeugnis einschließlich der Vermerke besitzt, das aber noch nicht den Anerkennungsvermerk des entsprechenden Aufnahmemitgliedstaats trägt.

Belege dafür, dass ein Antrag auf Anerkennung bei den zuständigen Stellen gestellt wurde, müssen ohne Weiteres zur Verfügung stehen.

7. Der Aufnahmemitgliedstaat stellt sicher, dass Seeleute, die Befähigungszeugnisse für Aufgaben auf Führungsebene zur Anerkennung vorlegen, über angemessene Kenntnisse der Seerechtsvorschriften dieses Mitgliedstaates verfügen, die für die Aufgaben, die sie wahrnehmen dürfen, relevant sind."

(5) Artikel 12 wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Kapitäne, Offiziere und Funker, die Inhaber eines Befähigungszeugnisses sind, das gemäß den Kapiteln des Anhangs I mit Ausnahme der Regel V/3 des Kapitels V oder des Kapitels VI erteilt oder anerkannt wurde, und die auf See Dienst tun oder nach einer Zeit an Land wieder auf See zurückzukehren beabsichtigen, müssen zur Beibehaltung ihrer Befähigung für den Dienst auf See in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren

(a) die in Artikel 11 vorgeschriebenen Anforderungen an die gesundheitliche Tauglichkeit erfüllen und

(b) ihre fortdauernde berufliche Befähigung gemäß Abschnitt A-I/11 des STCW-Codes nachweisen."

(b) folgender Absatz wird eingefügt:

"(2b) Zur Fortsetzung der Seefahrtzeit an Bord von Schiffen, die in Polargewässern verkehren, müssen alle Kapitäne und Offiziere die Vorschriften nach Absatz 1 erfüllen; sie sind ferner verpflichtet, in Abständen von höchstens fünf Jahren ihre fortdauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, gemäß Abschnitt A-I/11 Ziffer 4 des STCW-Codes nachzuweisen."

(c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Die Mitgliedstaaten müssen die Befähigungsanforderungen, die sie an Bewerber für bis zum 1. Januar 2017 erteilte Befähigungszeugnisse und/oder Fachkundenachweise gestellt haben, mit den in Teil A des STCW-Codes für das entsprechende Befähigungszeugnis und/oder den Fachkundenachweis aufgeführten Anforderungen vergleichen und entscheiden, ob sich die Inhaber dieser Befähigungszeugnisse und/oder Fachkundenachweise einem Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgang oder einer entsprechenden Bewertung unterziehen müssen."

(d) folgender Absatz wird eingefügt:

"(3a) Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2017 ausgestellte Zeugnisse für Personen, die auf gasbetriebenen Schiffen arbeiten, vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-V/3 des STCW-Codes aufgeführten Befähigungsnormen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen."

(6) In Artikel 19 erhalten Absätze 2 und 3 folgende Fassung:

"(2) Ein Mitgliedstaat, der beabsichtigt, Befähigungszeugnisse oder Fachkundenachweise gemäß Absatz 1, die einem Kapitän, Offizier oder Funker durch ein Drittland erteilt wurden, für den Dienst auf einem unter seiner Flagge fahrenden Schiff durch einen Vermerk anzuerkennen, legt der Kommission einen mit Gründen versehenen Antrag auf Anerkennung dieses Drittlands vor, dem eine vorläufige Beurteilung der Einhaltung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens durch das Drittland beigefügt ist, indem er die in Anhang II dieser Richtlinie genannten Informationen zusammenträgt. In der vorläufigen Beurteilung werden durch den Mitgliedstaat weitere Informationen zu den Gründen für die Anerkennung des Drittlands zur Unterstützung seines Antrags bereitgestellt.

Nach der Einreichung des Antrags durch einen Mitgliedstaat fasst die Kommission einen Beschluss über die Einleitung des Anerkennungsverfahrens für dieses Drittland in Form eines Durchführungsrechtsakts. Diese Durchführungsrechtsakte werden innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens unter gebührender Berücksichtigung der in Absatz 3 gesetzten Frist nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren angenommen.

Ist ein positiver Beschluss über die Einleitung des Anerkennungsverfahrens erlassen worden, sammelt die Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und gegebenenfalls unter Beteiligung des Antrag stellenden Mitgliedstaats die Informationen gemäß Anhang II dieser Richtlinie und prüft die Ausbildungs- und Zeugniserteilungssysteme des Drittlandes, dessen Anerkennung beantragt wurde, um festzustellen, ob das betreffende Land alle Anforderungen des STCW-Übereinkommens erfüllt und ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung von in betrügerischer Weise ausgestellten Zeugnissen getroffen wurden.

(3) Die Kommission beschließt über die Anerkennung eines Drittlands in Form eines Durchführungsrechtsakts. Dieser Durchführungsrechtsakt wird nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren innerhalb von 24 Monaten ab dem Datum der Einreichung des Antrags durch einen Mitgliedstaat gemäß Absatz 2 dieses Artikels angenommen.

Für den Fall, dass das betreffende Drittland wichtige Abhilfemaßnahmen, einschließlich Änderungen seiner Rechtsvorschriften, seines Systems für die theoretische und praktische Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens vornehmen muss, werden die in Unterabsatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte innerhalb von 36 Monaten nach Einreichung des in Absatz 2 dieses Artikels genannten Antrags eines Mitgliedstaats erlassen.

Der antragstellende Mitgliedstaat kann beschließen, das Drittland einseitig anzuerkennen, bis ein Durchführungsrechtsakt nach diesem Absatz erlassen wird. Erfolgt eine solche einseitige Anerkennung, so übermittelt der Mitgliedstaat der Kommission bis zur Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Anerkennung des betreffenden Drittlands die Zahl der Anerkennungsvermerke, die in Bezug auf die von dem Drittland ausgestellte Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise gemäß Absatz 1 ausgestellt wurden."

(7) In Artikel 20 wird folgender Absatz angefügt:

"(8) Gibt es über einen Zeitraum von mehr als sieben Jahren keine Vermerke über die Anerkennung von Befähigungszeugnissen oder Fachkundenachweisen gemäß Artikel 19 Absatz 1, die von einem bestimmten Drittland erteilt wurden, wird die Anerkennung der Zeugnisse dieses Landes erneut geprüft. Die Kommission beschließt über die erneute Prüfung in Form eines Durchführungsrechtsakts. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Prüfverfahren gemäß Artikel 28 Absatz 2 erlassen, nachdem die Mitgliedstaaten und das betreffende Drittland mindestens sechs Monate zuvor informiert wurden."

(8) In Artikel 21 erhalten Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

"(1) Die Drittländer, die im Rahmen des in Artikel 19 Absatz 3 Unterabsatz 1 genannten Verfahrens anerkannt wurden, einschließlich der Länder nach Artikel 19 Absatz 6, werden von der Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs regelmäßig, mindestens jedoch innerhalb von zehn Jahren seit der letzten Bewertung, im Hinblick darauf erneut geprüft, ob sie die einschlägigen Kriterien des Anhangs II erfüllen und ob geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von in betrügerischer Weise ausgestellten Zeugnissen getroffen wurden.

(2) Die Kommission nimmt mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs die erneute Prüfung der Drittländer auf der Grundlage von Prioritätskriterien vor. Diese Prioritätskriterien sind unter anderem:

- a) Daten über die Leistungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß Artikel 23;
- b) die Zahl der gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des STCW-Übereinkommens ausgestellten Vermerke zur Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen, die von dem betreffenden Drittland ausgestellt wurden;
- c) die Zahl der in dem betreffenden Drittland akkreditierten Einrichtungen für die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten;
- d) die Zahl der von dem betreffenden Drittland genehmigten Programme;
- e) das Datum der letzten Bewertung und der Zahl der Mängel bei kritischen Prozessen, die während der letzten Bewertung der Kommission festgestellt wurden;
- f) jede wesentliche Änderung des Ausbildungs- und Zeugniserteilungssystems für Seeleute in einem Drittland.

Erfüllt ein Drittland die Anforderungen des STCW-Übereinkommens gemäß Artikel 20 nicht, so hat die erneute Bewertung des betreffenden Landes Vorrang vor denen anderer Drittländer."

(9) Artikel 25a Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang V aufgeführten Angaben für die Zwecke des Artikels 20 Absatz 8, des Artikels 21 Absatz 2 und der Nutzung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Politikgestaltung."

(10) Artikel 27 erhält folgende Fassung:

"Artikel 27

Änderung

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27a in Bezug auf den konkreten und relevanten Inhalt und die Einzelheiten der von den Mitgliedstaaten zu übermittelnden Angaben delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V dieser Richtlinie zu erlassen, sofern sich solche Rechtsakte darauf beschränken, Änderungen des STCW-Übereinkommens und des Teils A des STCW-Codes Rechnung zu tragen, und die Datenschutzvorschriften eingehalten werden. Diese delegierten Rechtsakte ändern nicht die in Artikel 25a Absatz 3 enthaltenen Bestimmungen über die Anonymisierung von Daten.

(2) Zum Zwecke der Änderung des Anhang I und der entsprechenden Bestimmungen dieser Richtlinie, um diese an neue Änderungen des STCW-Übereinkommens und des Teils A des STCW-Codes anzugleichen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 27a zu erlassen."

(11) Artikel 27a erhält folgende Fassung:

"Artikel 27 a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 27 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab ...[*Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie*] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 27 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 27 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."

(12) Anhang I wird entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

Aufhebung

Die Richtlinie 2005/45/EG wird aufgehoben.

Artikel 3

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum ... [*36 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie*] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

NEUE ANFORDERUNGEN AN DIE AUSBILDUNG

(gemäß Artikel 1)

Anhang I der Richtlinie 2008/106/EG wird wie folgt geändert:

(1) Anhang I Kapitel V Regel V/2 erhält folgende Fassung:

"Regel V/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen

1. Diese Regel gilt für Kapitäne, Offiziere, Schiffsleute und sonstige Personen, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind. Die Mitgliedstaaten legen fest, inwieweit diese Vorschriften auf Personen Anwendung finden, die auf Fahrgastschiffen in der Inlandfahrt Dienst tun.
2. Alle Personen, die auf einem Fahrgastschiff Dienst tun, müssen die Anforderungen des Abschnitts A-VI/1 Ziffer 1 des STCW-Codes erfüllen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden.
3. Kapitäne, Offiziere, Schiffsleute und sonstige Personen, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, müssen entsprechend ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten die Ausbildung und den Einführungslehrgang gemäß den Absätzen 5 bis 9 absolviert haben.
4. Kapitäne, Offiziere, Schiffsleute und sonstige Personen, denen eine Ausbildung entsprechend den Absätzen 7 bis 9 vorgeschrieben ist, müssen in Abständen von nicht mehr als fünf Jahren einen entsprechenden Auffrischungslehrgang besuchen oder den Nachweis erbringen, dass sie innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre die vorgeschriebene Befähigungsnorm erlangt haben.
5. Personen, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, müssen entsprechend ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten den Einführungslehrgang für Notfälle auf Fahrgastschiffen im Sinne des Abschnitts A-V/2 Ziffer 1 des STCW-Codes absolvieren.

6. Personen, die unmittelbare Dienstleistungen für Fahrgäste in Fahrgasträumen an Bord von Fahrgastschiffen erbringen, müssen die Sicherheitsausbildung im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 2 des STCW-Codes abschließen.

7. Kapitäne, Offiziere, gemäß den Kapiteln II, III und VII qualifizierte Schiffsleute und sonstiges in Sicherheitsrollen geführtes Personal, das in Notfällen den Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen Hilfe zu leisten hat, müssen die in Abschnitt A-V/2 Ziffer 3 des STCW-Codes festgelegte Ausbildung in der Führung von Menschenmengen abschließen.

8. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere und sämtliche Personen, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle in Notfällen für die Sicherheit von Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen zuständig sind, müssen eine zugelassene Ausbildung in den Fachgebieten "Krisenbewältigung" und "Menschliches Verhalten" im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 4 des STCW-Codes abschließen.

9. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere und sonstige Personen, denen eine unmittelbare Zuständigkeit für das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen, für das Laden, Löschen oder Sichern von Ladung oder für das Verschließen von Öffnungen in der Außenhülle von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen worden ist, müssen eine zugelassene Ausbildung in den Fachgebieten "Fahrgastsicherheit", "Ladungssicherheit" und "Dichtigkeit des Schiffskörpers" im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 5 des STCW-Codes abschließen.

10. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Person, die als befähigt im Sinne der Absätze 6 bis 9 dieser Regel befunden wird, ein schriftlicher Ausbildungsnachweis erteilt wird. "

(2) In Anhang I Kapitel V wird folgende Regel V/3 angefügt:

"Regel V/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen

1. Diese Regel gilt für Kapitäne, Offiziere und Schiffsleute sowie sonstige Personen, die auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, eingesetzt sind.
2. Bevor Seeleuten Aufgaben an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, zugewiesen werden, müssen sie die in den Absätzen 4 bis 9 vorgeschriebene Ausbildung entsprechend ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten abgeschlossen haben.
3. Alle Seeleute, die an Bord von Schiffen Dienst tun, die dem IGF-Code unterliegen, müssen einen dem Schiff und der Ausrüstung angemessenen Einführungslehrgang gemäß Artikel 14 Nummer 1 Buchstabe d dieser Richtlinie erhalten, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden.
4. Seeleute, die für festgelegte Aufgaben im Bereich Sicherheit verantwortlich sind, die mit der Beaufsichtigung oder dem Gebrauch von oder der Reaktion auf Notfälle im Zusammenhang mit Kraftstoffen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verbunden sind, müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Grundausbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, sein.
5. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, muss eine Grundausbildung im Sinne von Abschnitt A-V/3 Ziffer 1 des STCW-Codes abgeschlossen haben.
6. Bei Seeleuten, die für festgelegte Aufgaben im Bereich Sicherheit verantwortlich sind, die mit der Beaufsichtigung oder dem Gebrauch von oder der Reaktion auf Notfälle im Zusammenhang mit Kraftstoffen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, verbunden sind, und die über eine Qualifikation und ein Befähigungszeugnis gemäß der Regel V/1-2 Ziffern 2 und 5 oder der Regel V/1-2 Ziffern 4 und 5 für Flüssiggastankschiffe verfügen, wird davon ausgegangen, dass die Anforderungen des Abschnitts A-V/3 Ziffer 1 des STCW-Codes hinsichtlich der Grundausbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, erfüllt sind.
7. Kapitäne, Technische Offiziere und alle Personen mit unmittelbarer Zuständigkeit für die Beaufsichtigung und den Gebrauch von Kraftstoffen und Kraftstoffsystemen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, sein.

8. Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, müssen Inhaber des Fachkundenachweises gemäß Absatz 4 sein und folgende Anforderungen erfüllen:

8.1 Sie haben eine zugelassene weiterführende Ausbildung für den Dienst auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, abgeschlossen und erfüllen die in Abschnitt A-V/3 Ziffer 2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm und

8.2 verfügen über eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens einem Monat; diese umfasst mindestens drei Bunkerungen auf Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen. Zwei der drei Bunkerungen können stattdessen als zugelassene Simulatorschulungen für Bebungung als Teil der Ausbildung nach Absatz 8.1 nachgewiesen werden.

9. Bei Kapitänen, Technischen Offizieren und allen Personen mit unmittelbarer Zuständigkeit für die Beaufsichtigung oder den Gebrauch Kraftstoffen an Bord von Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, die über eine Qualifikation und ein Befähigungszeugnis gemäß der Regel V/1-2 Ziffer 2 für Flüssiggastankschiffe verfügen, wird davon ausgegangen, dass die Anforderungen des Abschnitts A-V/3 Ziffer 2 des STCW-Codes hinsichtlich der weiterführenden Ausbildung für Schiffe, die dem IGF-Code unterliegen, erfüllt sind, sofern diese Personen auch

9.1 die Anforderungen nach Absatz 6 erfüllen und

9.2 die Anforderungen des Absatzes 8.2 für die Bunkerung erfüllen oder an der Durchführung von drei Ladevorgängen an Bord von Flüssiggastankschiffen beteiligt waren und

9.3 in den vorangegangenen fünf Jahren eine Seefahrtszeit von drei Monaten abgeleistet haben, und zwar an Bord von

9.3.1 Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen;

9.3.2 Tankschiffen, die als Ladung Kraftstoffe befördern, die unter den IGF-Code fallen, oder

9.3.3 Schiffen, die Gase oder Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt als Kraftstoff verwenden.

10. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Seeleuten, die eine Befähigung im Sinne des Absatzes 4 oder 7 besitzen, gegebenenfalls ein Fachkundenachweis ausgestellt wird.

11. Seeleute, die Inhaber von Fachkundenachweisen gemäß Absatz 4 oder 7 sind, müssen in Abständen von nicht mehr als fünf Jahren einen entsprechenden Auffrischungslehrgang besuchen oder den Nachweis erbringen, dass sie innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre die vorgeschriebene Befähigungsnorm erlangt haben."

(3) In Anhang I Kapitel V wird folgende Regel V/4 angefügt:

"Regel V/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und nautischen Offizieren auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren

1. Kapitäne, Erste Offiziere und nautische Wachoffiziere auf in Polargewässern verkehrenden Schiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Grundausbildung für in Polargewässern verkehrende Schiffe gemäß dem Polar-Code sein.

2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss eine zugelassene Grundausbildung für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/4 Ziffer 1 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

3. Kapitäne und Erste Offiziere auf in Polargewässern verkehrenden Schiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung für in Polargewässern verkehrende Schiffe gemäß dem Polar-Code sein.

4. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss

4.1 die Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, erfüllen;

4.2 eine zugelassene Seefahrtzeit im Decksbereich, auf Führungsebene oder im Rahmen des Wachdienstes auf Betriebsebene von mindestens zwei Monaten Dauer in Polargewässern oder eine andere, gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben und

4.3 eine zugelassene weiterführende Ausbildung für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/4 Ziffer 2 des STCW-Codes dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Seeleuten, die eine Befähigung im Sinne des Absatzes 2 oder 4 besitzen, gegebenenfalls ein Fachkundenachweis ausgestellt wird.

6. Bis zum 1. Juli 2020 müssen Seeleute, die vor dem 1. Juli 2018 eine zugelassene Seefahrtzeit in Polargewässern begonnen haben, nachweisen können, dass sie die Anforderungen des Absatzes 2 erfüllen, indem sie

6.1 in den vorangegangenen fünf Jahren im Decksbereich auf Betriebs- oder Führungsebene eine zugelassene Seefahrtzeit von insgesamt mindestens drei Monaten Dauer an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine andere, gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben oder

6.2 erfolgreich einen Lehrgang absolviert haben, der gemäß den von der Organisation festgelegten Ausbildungsleitlinien für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, organisiert wurde.

7. Bis zum 1. Juli 2020 müssen Seeleute, die vor dem 1. Juli 2018 eine zugelassene Seefahrtzeit in Polargewässern begonnen haben, nachweisen können, dass sie die Anforderungen des Absatzes 4 erfüllen, indem sie

7.1 in den vorangegangenen fünf Jahren im Decksbereich auf Führungsebene eine zugelassene Seefahrtzeit von insgesamt mindestens drei Monaten Dauer an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine andere, gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben oder

7.2 in den vorangegangenen fünf Jahren erfolgreich einen Lehrgang absolviert haben, der den von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation festgelegten Ausbildungsleitlinien für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, entspricht, und im Decksbereich auf Führungsebene eine zugelassene Seefahrtzeit von insgesamt mindestens zwei Monaten Dauer an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine andere, gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben."