

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2017/2397 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 12. Dezember 2017

über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG 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 Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinien 91/672/EWG ⁽³⁾ und 96/50/EG ⁽⁴⁾ des Rates sind die ersten Schritte hin zur Harmonisierung und Anerkennung der Berufsqualifikationen von Besatzungsmitgliedern in der Binnenschifffahrt.
- (2) Die Anforderungen für den Rhein befahrende Besatzungsmitglieder fallen nicht in den Geltungsbereich der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG und werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) gemäß der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein festgelegt.
- (3) Die Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ gilt für andere Binnenschifffahrtsberufe als Schiffsführer. Die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen bzw. Patenten auf der Grundlage der Richtlinie 2005/36/EG ist jedoch für die regelmäßigen und häufigen grenzüberschreitenden Tätigkeiten in der Binnenschifffahrt — insbesondere auf mit Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbundenen Binnenwasserstraßen — keine optimale Lösung.
- (4) Eine von der Kommission 2014 zu Bewertungszwecken durchgeführte Studie belegt, dass die Beschränkung des Geltungsbereichs der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG auf Schiffsführer und die Tatsache, dass gemäß diesen Richtlinien ausgestellte Befähigungszeugnisse für Schiffsführer (Schiffsführerpatente) nicht automatisch für die Rheinschifffahrt anerkannt werden, die Mobilität von Besatzungsmitgliedern in der Binnenschifffahrt beeinträchtigen.
- (5) Um Mobilität zu erleichtern und die Sicherheit des Schiffsverkehrs und den Schutz des menschlichen Lebens und der Umwelt zu gewährleisten, ist es unerlässlich, dass Mitglieder einer Decks Mannschaft und insbesondere 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 Zeugnisse besitzen. Damit dies wirksam durchgesetzt werden kann, sollten die betreffenden Personen die entsprechenden Zeugnisse bei der Ausübung ihres Berufs mit sich führen. Diese Erwägungen gelten auch in Bezug auf junge Menschen, deren Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz es im Einklang mit der Richtlinie 94/33/EG des Rates ⁽⁶⁾ zu schützen gilt.

⁽¹⁾ ABl. C 389 vom 21.10.2016, S. 93.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. November 2017 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 4. Dezember 2017.

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

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

⁽⁵⁾ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

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

- (6) Das Befahren von Binnenwasserstraßen zu Sport- oder Erholungszwecken, der Betrieb nicht frei fahrender Fähren und das Befahren von Binnenwasserstraßen durch Streitkräfte und Notfalldienste sind Tätigkeiten, für die keine Qualifikationen erforderlich sind, die den für die berufsmäßige Schifffahrt zur Beförderung von Gütern und Personen vorgeschriebenen Befähigungen entsprechen würden. Daher sollten Personen, die diese Tätigkeiten durchführen, nicht von dieser Richtlinie erfasst werden.
- (7) Schiffsführer, die unter Bedingungen fahren, die ein besonderes Sicherheitsrisiko darstellen, sollten über besondere Berechtigungen verfügen, insbesondere für das Fahren in Großverbänden, das Führen von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff verwenden, das Fahren bei schlechter Sicht, das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter oder das Befahren von Wasserstraßen, die besondere Risiken für die Schifffahrt darstellen. Zur Erlangung solcher Berechtigungen sollten Schiffsführer besondere zusätzliche Befähigungen nachweisen müssen.
- (8) Um die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten anhand harmonisierter Kriterien festlegen, welche Binnenwasserstraßen maritimen Charakter aufweisen. Die Befähigungsanforderungen für das Befahren dieser Wasserstraßen sollten auf Unionsebene festgelegt werden. Ohne die Mobilität von Schiffsführern unnötig einzuschränken, sollte diese Richtlinie — soweit es für die Sicherheit der Schifffahrt erforderlich ist und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der einschlägigen europäischen Flussschifffahrtskommission — den Mitgliedstaaten ferner die Möglichkeit geben, anhand harmonisierter Kriterien und Verfahren festzulegen, welche Wasserstraßen besondere Risiken für die Schifffahrt darstellen. In diesen Fällen sollten die entsprechenden Befähigungsanforderungen auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt werden.
- (9) Zwecks Förderung der unionsweiten Mobilität von Personen, die am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, und in Anbetracht der Tatsache, dass für alle Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die im Einklang mit dieser Richtlinie ausgestellt werden, verbindliche Mindeststandards gemäß harmonisierten Kriterien gelten sollten, 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) Mangels grenzüberschreitender Tätigkeiten auf bestimmten nationalen Binnenwasserstraßen und zur Senkung von Kosten sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, auf nationalen Binnenwasserstraßen, die nicht mit einer schiffbaren Binnenwasserstraße eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, davon abzusehen, den Besitz von Unionsbefähigungszeugnissen zwingend vorzuschreiben. Allerdings sollten Unionsbefähigungszeugnisse den Zugang zum Schiffsbetrieb auf diesen nicht verbundenen Wasserstraßen gewähren.
- (11) Die Richtlinie 2005/36/EG bleibt gültig für Mitglieder einer Decksmannschaft, die nicht Inhaber eines nach dieser Richtlinie ausgestellten Unionsbefähigungszeugnisses sein müssen, sowie für Binnenwasserstraßen betreffende Qualifikationen, die nicht unter die vorliegende Richtlinie fallen.
- (12) In Fällen, in denen Mitgliedstaaten eine Ausnahme von der Verpflichtung des Mitführens eines Unionsbefähigungszeugnisses gewähren, sollten sie Unionsbefähigungszeugnisse für Personen anerkennen, die auf denjenigen ihrer nationalen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, in dem die Ausnahme Anwendung findet. Diese Mitgliedstaaten sollten in Bezug auf die betreffenden Binnenwasserstraßen auch dafür sorgen, dass die Daten zu den Fahrzeiten und den durchgeführten Reisen im Schifferdienstbuch von Inhabern eines Unionsbefähigungszeugnisses validiert werden, wenn das Besatzungsmitglied dies beantragt. Zudem sollten diese Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen und Sanktionen festlegen und durchsetzen, um Betrug und andere rechtswidrige Praktiken auf diesen nicht verbundenen Binnenwasserstraßen im Zusammenhang mit Unionsbefähigungszeugnissen und Schifferdienstbüchern zu verhindern.
- (13) Mitgliedstaaten, die Ausnahmen von der Verpflichtung des Mitführens eines Unionsbefähigungszeugnisses gewähren, sollten die Möglichkeit haben, die Unionsbefähigungszeugnisse von Personen auszusetzen, die auf denjenigen ihrer nationalen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, in dem die Ausnahme Anwendung findet.
- (14) Einem Mitgliedstaat, in dem es keine mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbundene Binnenwasserstraße gibt und der sich gemäß dieser Richtlinie gegen die Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen entscheidet, würde eine unverhältnismäßige und unnötige Verpflichtung auferlegt werden, müsste er alle Bestimmungen dieser Richtlinie umsetzen und anwenden. Daher sollte ein solcher Mitgliedstaat von der Verpflichtung zur Umsetzung und Anwendung der Bestimmungen über die Ausstellung von Befähigungszeugnissen ausgenommen werden, solange er bei seiner Entscheidung bleibt, keine Unionsbefähigungszeugnisse auszustellen. Ein solcher Mitgliedstaat sollte dennoch verpflichtet sein, in seinem Hoheitsgebiet die Unionsbefähigungszeugnisse anzuerkennen, um die Mobilität der Arbeitskräfte in der Union zu fördern, den mit dieser Mobilität verbundenen Verwaltungsaufwand zu mindern und die Binnenschifffahrt als Berufsweg attraktiver zu gestalten.

- (15) In einigen Mitgliedstaaten ist die Binnenschifffahrt eine beschränkte Aktivität, die nur in geografisch abgegrenzten Gebieten oder jahreszeitlich auf Wasserstraßen ohne Verbindungen zu anderen Mitgliedstaaten erfolgt. Während der Grundsatz der Anerkennung von Berufsbefähigungszeugnissen nach dieser Richtlinie auch in diesen Mitgliedstaaten gewahrt werden sollte, sollte der Verwaltungsaufwand dennoch verhältnismäßig sein. Der Einsatz von Durchführungsinstrumenten wie Datenbanken und Registern würde zu einem erheblichen Verwaltungsaufwand ohne tatsächliche Vorteile führen, da der Informationsfluss zwischen den Mitgliedstaaten auch durch andere Mittel der Zusammenarbeit erreicht werden kann. Es ist daher gerechtfertigt, es den betroffenen Mitgliedstaaten zu gestatten, nur jene Mindestvorschriften umzusetzen, die für die Anerkennung von nach dieser Richtlinie ausgestellten Berufsbefähigungszeugnissen erforderlich sind.
- (16) In bestimmten Mitgliedstaaten ist die Binnenschifffahrt technisch nicht möglich. Es würde daher einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für diese Mitgliedstaaten darstellen, wenn sie diese Richtlinie umsetzen müssten.
- (17) Es ist wichtig, dass die Binnenschifffahrt Programme bieten kann, die darauf ausgerichtet sind, sowohl Menschen, die über fünfzig Jahre alt sind, im Beruf zu halten als auch die Fertigkeiten und die Beschäftigungsfähigkeit junger Menschen zu verbessern.
- (18) Die Kommission sollte gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Besatzungsmitglieder schaffen, die ihren Beruf ausschließlich und regelmäßig in der Union ausüben, und sollte jegliche Abwärtsspirale bei den Löhnen und jedwede Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit, des Wohnsitzes oder der Flagge beenden.
- (19) In Anbetracht der seit 2003 bestehenden Zusammenarbeit zwischen der Union und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die zur Gründung des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) 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 Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ausgestellt wurden, welche Anforderungen enthält, die mit denen der vorliegenden Richtlinie übereinstimmen, auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig sein. Solche Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die in Drittländern ausgestellt wurden, sollten unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit in der Union anerkannt werden.
- (20) Es ist wichtig, dass Arbeitgeber die sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften des Mitgliedstaats, in dem die Tätigkeit ausgeübt wird, anwenden, wenn sie Mitglieder einer Decksmannschaft in der Union beschäftigen, die in einem Drittland ausgestellt und von den zuständigen Behörden in der Union anerkannte Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher besitzen.
- (21) 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.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten Befähigungszeugnisse nur für Personen ausstellen, die die Mindestanforderungen an Befähigung und Alter erfüllen und ihre medizinische Tauglichkeit und die zur Erlangung bestimmter Qualifikationen erforderliche Fahrzeit nachweisen können.
- (23) Es ist wichtig, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten jungen Menschen Anreize bieten, eine Berufsqualifikation in der Binnenschifffahrt zu erwerben, und dass sie spezifische Maßnahmen einleiten, um die Aktivitäten der Sozialpartner in dieser Hinsicht zu fördern.
- (24) Um die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen zu gewährleisten, sollten Befähigungszeugnisse auf der Grundlage der für den Betrieb von Fahrzeugen erforderlichen Befähigungen ausgestellt werden. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass Personen, für die Befähigungszeugnisse ausgestellt werden, die jeweiligen Mindestbefähigungsanforderungen erfüllen, und dass dies in einem angemessenen Beurteilungsverfahren überprüft wird. Eine solche Beurteilung könnte in Form einer Verwaltungsprüfung erfolgen oder Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms sein, das nach einheitlichen Standards durchgeführt wird, sodass sichergestellt ist, dass die Mindestbefähigungsanforderungen für die verschiedenen Qualifikationen in allen Mitgliedstaaten vergleichbar sind.
- (25) Schiffsführer sollten beim Befahren der Binnenwasserstraßen der Union in der Lage sein, ihre Kenntnisse der Verkehrsregeln auf Binnenwasserstraßen, wie die Europäische Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (CEVNI) oder andere einschlägige Verkehrsregeln, und der geltenden Besatzungsvorschriften, einschließlich der Ruhezeiten, die im Unionsrecht, in innerstaatlichen Rechtsvorschriften oder in auf regionaler Ebene vereinbarten spezifischen Regelwerken wie der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein festgelegt sind, anzuwenden.

- (26) Aufgrund der Sicherheitsverantwortung bei der Ausübung des Berufs des Schiffsführers, dem Fahren unter Radar und dem Bunkervorgang von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff verwenden, oder dem Führen von Fahrzeugen, 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, könnte eine solche praktische Prüfung unter Einsatz zugelassener Simulatoren durchgeführt werden.
- (27) Für die Gewährleistung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt sind Fertigkeiten bei der Bedienung der Bordfunkstelle wesentlich. Es ist wichtig, dass die Mitgliedstaaten alle Mitglieder der Deckmannschaft, die gegebenenfalls das Fahrzeug führen müssen, ermutigen, die entsprechende Sprechfunkausbildung zu absolvieren und das entsprechende Zeugnis zu erwerben. Für Schiffsführer und Steuerleute sollten diese Ausbildung sowie das entsprechende Zeugnis verpflichtend sein.
- (28) 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 Fertigkeiten bereits im Rahmen ihrer Ausbildung erworben haben, unnötigen zusätzlichen Prüfungen unterziehen müssen. Zugelassene Ausbildungsprogramme könnten auch Arbeitskräften mit Erfahrungen in anderen Wirtschaftszweigen den Zugang zum Binnenschifffahrtsberuf erleichtern, da ihnen möglicherweise Ausbildungsprogramme zugutekommen könnten, die gezielt ihren bereits erworbenen Befähigungen Rechnung tragen.
- (29) Im Interesse einer weiteren Erleichterung der Mobilität der Schiffsführer sollte den Mitgliedstaaten gestattet werden, die Befähigungen für die Schifffahrt auf einem Abschnitt einer Binnenwasserstraße mit besonderen Risiken zu beurteilen, sofern der Mitgliedstaat, in dem sich dieser Abschnitt der Binnenwasserstraße befindet, dem zustimmt.
- (30) Die Fahrzeit sollte anhand validierter Einträge im Schifferdienstbuch überprüft werden. Um dies zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten Schifferdienstbücher und Bordbücher ausstellen und dafür sorgen, dass in den Letzteren die Reisen der Fahrzeuge erfasst werden. Die medizinische Tauglichkeit eines Bewerbers sollte von einem zugelassenen Arzt bestätigt werden.
- (31) Wenn für das Be- und Entladen, beispielsweise im Falle von Baggerarbeiten oder zum Manövrieren zwischen Be- und Entladestellen, aktive Fahrvorgänge erforderlich sind, sollten die Mitgliedstaaten die für diese Aktivitäten verwendete Zeit als Fahrzeit ansehen und entsprechend erfassen.
- (32) Wenn die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden sind, so sollte diese im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere den Verordnungen (EG) Nr. 45/2001 ⁽¹⁾ und (EU) 2016/679 ⁽²⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates, durchgeführt werden.
- (33) Zur Förderung einer effizienten Verwaltung von Befähigungszeugnissen sollten die Mitgliedstaaten die für die Durchführung der vorliegenden Richtlinie zuständigen Behörden benennen und Register zur Erfassung der Daten von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern anlegen. Um den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten und mit der Kommission für die Zwecke der Durchführung, Durchsetzung und Bewertung dieser Richtlinie, der Statistik, der Wahrung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten Informationen dieser Art einschließlich der Daten der Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher melden, indem sie diese Informationen in eine von der Kommission geführte Datenbank aufnehmen. Bei der Führung der Datenbank sollte die Kommission den Grundsätzen des Schutzes personenbezogener Daten angemessen Rechnung tragen.
- (34) Behörden, auch Behörden in Drittländern, die Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher nach Vorgaben ausstellen, die mit denen der vorliegenden Richtlinie übereinstimmen, verarbeiten personenbezogene Daten. Die Behörden, die an der Durchführung und Durchsetzung der vorliegenden Richtlinie beteiligt sind, und erforderlichenfalls internationale Organisationen, die jene übereinstimmenden Vorschriften erlassen haben, sollten für die Zwecke der Evaluierung dieser Richtlinie, für die Zwecke der Statistik, zur Wahrung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und zur Erleichterung des Informationsaustauschs zwischen diesen Behörden ebenfalls Zugang zu der von der Kommission geführten Datenbank haben. Dieser Zugang sollte jedoch unter dem Vorbehalt eines angemessenen Datenschutzes, besonders im Falle personenbezogener Daten, und bei Drittländern und internationalen Organisationen auch des Grundsatzes der Gegenseitigkeit stehen.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

- (35) Um die Binnenschifffahrt weiter zu modernisieren und den Verwaltungsaufwand weiter zu verringern und die Urkunden weniger anfällig für Manipulationen zu machen, sollte die Kommission unter Berücksichtigung des Grundsatzes der besseren Rechtsetzung die Möglichkeit prüfen, Unionsbefähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher in Papierform durch elektronische Lösungen wie elektronische Berufsausweise und elektronische Bordgeräte zu ersetzen.
- (36) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden im Hinblick auf die Ablehnung — soweit dies angemessen ist — der geplanten Annahme von Befähigungsanforderungen in Bezug auf besondere Risiken auf bestimmten Binnenwasserstraßenabschnitten durch einen Mitgliedstaat. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.
- (37) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf die Annahme von Mustern für die Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen, Zeugnissen über praktische Prüfungen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern und die Annahme von Beschlüssen in Bezug auf die Anerkennung nach Artikel 10 übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.
- (38) Um harmonisierte Mindeststandards für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen zu gewährleisten sowie 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 Sachverständigenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ⁽²⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten 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.
- (39) Es sollten Übergangsmaßnahmen nicht nur für das Problem der Befähigungszeugnisse für Schiffsführer, die gemäß der Richtlinie 96/50/EG, der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein oder bestimmten nationalen Rechtsvorschriften ausgestellt wurden, sondern auch für das Problem der Befähigungszeugnisse, die für andere Kategorien von Mitgliedern einer Decksmannschaft, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, ausgestellt wurden, vorgesehen werden. Diese Maßnahmen sollten, soweit möglich, bereits anerkannte Ansprüche bewahren sowie für qualifizierte Besatzungsmitglieder einen angemessenen Zeitraum zur Beantragung eines Unionsbefähigungszeugnisses vorsehen. Diese Maßnahmen sollten daher einen angemessenen Zeitraum vorsehen, in dem die betreffenden Zeugnisse auf den Binnenwasserstraßen der Union, für die sie vor Ablauf des Umsetzungszeitraums galten, weiterhin verwendet werden können. Diese Maßnahmen sollten außerdem für alle diese Zeugnisse ein System für den Übergang zu den neuen Vorschriften gewährleisten, insbesondere wo dies Fahrten in einem geografisch abgegrenzten Gebiet betrifft.
- (40) Die Harmonisierung der Rechtsvorschriften über die Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt in Europa wird durch eine enge Zusammenarbeit zwischen der Union und der ZKR und durch die Ausarbeitung von CESNI-Standards erleichtert. Der Ausschuss CESNI, der Sachverständigen aus allen Mitgliedstaaten offensteht, arbeitet Standards im Bereich der Binnenschifffahrt aus, auch für die Anerkennung von Berufsqualifikationen. Die europäischen Flussschiffahrtskommissionen, die einschlägigen internationalen Organisationen, die Sozialpartner und die Berufsverbände sollten umfassend in die Konzeption und die Abfassung von CESNI-Standards einbezogen werden. Wenn die in dieser Richtlinie festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind, sollte die Kommission beim Erlass von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten im Einklang mit der vorliegenden Richtlinie auf die vom CESNI ausgearbeiteten Standards Bezug nehmen.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (41) Da das Ziel der Richtlinie, d. h. die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für die Anerkennung von beruflichen Mindestqualifikationen 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 diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (42) Um ein ausgewogeneres Verhältnis von Frauen und Männern in der Binnenschifffahrt zu gewährleisten, ist es wichtig, dass der Zugang von Frauen zu den entsprechenden Qualifikationen und Berufen gefördert wird.
- (43) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union müssen die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Richtlinie vorlegen müssen, klar und genau sein. Dies gilt auch für diese Richtlinie, die konkret einen zielgerichteten Ansatz für die Umsetzung vorgibt.
- (44) Die Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG sollten daher aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL 1

GEGENSTAND, GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

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

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Mitglieder einer Decksmannschaft, Sachkundige für Flüssigerdgas sowie Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt folgender Fahrzeugarten auf Binnenwasserstraßen der Union:

- a) Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr;
- b) Schiffe, deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang ein Volumen von 100 m³ oder mehr ergibt;
- c) Schlepp- und Schubboote, die ausgelegt sind zum
 - i) Schleppen oder Schieben von Schiffen gemäß den Buchstaben a und b,
 - ii) Schleppen oder Schieben von schwimmendem Gerät,
 - iii) längsseitigen Fortbewegen von Schiffen gemäß den Buchstaben a und b oder von schwimmendem Gerät;
- d) Fahrgastschiffe;
- e) Schiffe, für die eine Betriebserlaubnis gemäß Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (¹) verlangt wird;
- f) schwimmendes Gerät.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Personen, die

- a) Binnenwasserstraßen zu Sport- oder Erholungszwecken befahren;
- b) am Betrieb nicht frei fahrender Fähren beteiligt sind;
- c) am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von den Streitkräften, den Ordnungskräften, vom Katastrophenschutz, den Schifffahrtsbehörden, der Feuerwehr und anderen Notfalldiensten verwendet werden.

(¹) Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

(3) Unbeschadet des Artikels 39 Absatz 3 gilt diese Richtlinie auch nicht für Personen, die Fahrten in Mitgliedstaaten unternehmen, in denen es keine mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbundenen Binnenwasserstraßen gibt, und die ausschließlich

- a) in einem geografisch abgegrenzten Gebiet Fahrten unternehmen, bei denen die Entfernung vom Abfahrtsort zu keinem Zeitpunkt mehr als zehn Kilometer beträgt, oder
- b) jahreszeitlich fahren.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Binnenwasserstraße“ eine für die in Artikel 2 genannten Fahrzeuge befahrbare Wasserstraße, mit Ausnahme des Meeres;
2. „Fahrzeug“ ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät;
3. „Schiff“ ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
4. „Schleppboot“ ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;
5. „Schubboot“ ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbands gebautes Schiff;
6. „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff;
7. „Unionsbefähigungszeugnis“ einen von einer zuständigen Behörde ausgestelltes Zeugnis, das bescheinigt, dass eine Person die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt;
8. „STCW-Übereinkommen“ das STCW-Übereinkommen im Sinne des Artikels 1 Nummer 21 der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾;
9. „Mitglieder einer Decksmannschaft“ Personen, die am allgemeinen Betrieb eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen der Union beteiligt sind und verschiedene Aufgaben wie beispielsweise Aufgaben im Zusammenhang mit der Navigation, der Überwachung des Betriebs des Fahrzeugs, dem Ladungsumschlag, der Ladungstauung, der Fahrgastbeförderung, der Schiffsbetriebstechnik, der Wartung und Instandsetzung, der Kommunikation, der Gesundheit und Sicherheit sowie dem Umweltschutz ausführen, mit Ausnahme von Personen, die ausschließlich mit dem Betrieb der Maschinen, Krane oder elektrischen und elektronischen Anlagen betraut sind;
10. „Sprechfunkzeugnis“ ein von einem Mitgliedstaat gemäß der Vollzugsordnung für den Funkdienst, die dem Internationalen Fernmeldevertrag beigelegt ist, ausgestelltes nationales Zeugnis, mit dem die Erlaubnis zum Bedienen einer Funkstelle auf einem Binnenwasserstraßenfahrzeug erteilt wird;
11. „Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt“ eine an Bord tätige Person, die qualifiziert ist, in Notsituationen an Bord von Fahrgastschiffen Maßnahmen zu ergreifen;
12. „Sachkundiger für Flüssigerdgas“ eine Person, die qualifiziert ist, am Bunkervorgang von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, beteiligt zu sein oder der Schiffsführer eines solchen Fahrzeugs zu sein;
13. „Schiffsführer“ ein Mitglied der Decksmannschaft, das qualifiziert ist, ein Fahrzeug auf den Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten zu führen und die Gesamtverantwortung an Bord, auch für die Besatzung, die Fahrgäste und die Ladung, zu tragen;
14. „besonderes Risiko“ ein Sicherheitsrisiko aufgrund besonderer Schifffahrtsbedingungen, für die ein Schiffsführer über eine Befähigung verfügen muss, die über die allgemeinen Befähigungsstandards für die Führungsebene hinausgeht;
15. „Befähigung“ die nachgewiesene Fähigkeit, Kenntnisse und Fertigkeiten einsetzen zu können, die nach den festgelegten Standards für die ordnungsgemäße Ausführung der für den Betrieb von Binnenwasserfahrzeugen notwendigen Aufgaben erforderlich sind;
16. „Führungsebene“ das Maß an Verantwortung, das mit der Funktion des Schiffsführers und der Gewährleistung, dass andere Mitglieder der Decksmannschaft alle Aufgaben im Rahmen des Betriebs eines Fahrzeugs ordnungsgemäß ausführen, verbunden ist;

⁽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).

17. „Betriebebene“ das Maß an Verantwortung, das mit der Funktion des Matrosen, Bootsmannes oder Steuermannes und der Kontrolle über die Erfüllung aller Aufgaben verbunden ist, die in den dieser Person übertragenen Verantwortungsbereich fallen und nach geeigneten Verfahren unter der Leitung einer auf der Führungsebene tätigen Person ausgeführt werden;
18. „Großverband“ einen Schubverband, bei dem das Produkt aus Gesamtlänge und Gesamtbreite des geschobenen Fahrzeugs 7 000 m² oder mehr beträgt;
19. „Schifferdienstbuch“ eine persönliche Aufzeichnung der Berufserfahrung eines Besatzungsmitglieds, insbesondere Einzelheiten zu seinen Fahrzeiten und Reisen;
20. „Bordbuch“ eine offizielle Aufzeichnung der von einem Fahrzeug und seiner Besatzung ausgeführten Reisen;
21. „aktives Schifferdienstbuch“ oder „aktives Bordbuch“ ein für Eintragungen offenes Schifferdienst- oder Bordbuch;
22. „Fahrzeit“ die in Tagen berechnete Zeit, die Mitglieder einer Decksmannschaft während einer Reise an Bord eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen verbringen, einschließlich Be- und Entladetätigkeiten, für die aktiver Schiffsbetrieb erforderlich ist, die von der zuständigen Behörde validiert wurde;
23. „schwimmendes Gerät“ eine schwimmende Konstruktion mit auf ihr vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;
24. „Länge“ die größte Länge des Schiffskörpers in Metern, ohne Ruder und Bugspriet;
25. „Breite“ die größte Breite des Schiffskörpers in Metern, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und Ähnliches);
26. „Tiefgang“ der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers, ohne Berücksichtigung des Kiels oder anderer fester Anbauten, bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers, in Metern;
27. „jahreszeitlicher Betrieb“ einen auf maximal sechs Monate pro Jahr begrenzten Fahrbetrieb.

KAPITEL 2

UNIONSBEFÄHIGUNGSZEUGNISSE

Artikel 4

Verpflichtung zum Mitführen eines Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Mitglieder einer Decksmannschaft, die Binnenwasserstraßen der Union befahren, ein im Einklang mit Artikel 11 ausgestelltes Unionsbefähigungszeugnis für Mitglieder einer Decksmannschaft oder ein nach Artikel 10 Absatz 2 oder 3 anerkanntes Zeugnis mit sich führen.
- (2) Für andere Mitglieder einer Decksmannschaft als dem Schiffsführer gilt, dass ihre Unionsbefähigungszeugnisse und in Artikel 22 genannten Schifferdienstbücher in der Form einer einzigen Urkunde auszufertigen sind.
- (3) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels sind Zeugnisse von am Betrieb eines Fahrzeugs beteiligten Personen, bei denen es sich nicht um Schiffsführer handelt, die gemäß der Richtlinie 2008/106/EG und somit gemäß dem STCW-Übereinkommen ausgestellt oder anerkannt wurden, auch auf Seeschiffen gültig, die auf Binnenwasserstraßen betrieben werden.

Artikel 5

Verpflichtung zum Mitführen eines Unionsbefähigungszeugnisses bei besonderen Tätigkeiten

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und Sachkundige für Flüssigerdgas entweder ein im Einklang mit Artikel 11 ausgestelltes Unionsbefähigungszeugnis oder ein nach Artikel 10 Absatz 2 oder 3 anerkanntes Zeugnis mit sich führen.
- (2) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels sind Zeugnisse von am Betrieb eines Fahrzeugs beteiligten Personen, die gemäß der Richtlinie 2008/106/EG und somit gemäß dem STCW-Übereinkommen ausgestellt oder anerkannt wurden, auch auf Seeschiffen gültig, die auf Binnenwasserstraßen betrieben werden.

*Artikel 6***Verpflichtung für Schiffsführer zum Besitz besonderer Berechtigungen**

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffsführer besondere, im Einklang mit Artikel 12 erteilte Berechtigungen besitzen, wenn sie

- a) Wasserstraßen befahren, die gemäß Artikel 8 als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden;
- b) Wasserstraßen befahren, die gemäß Artikel 9 als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden;
- c) unter Radar fahren;
- d) Fahrzeuge führen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden;
- e) in Großverbänden fahren.

*Artikel 7***Ausnahmen in Bezug auf nationale Binnenwasserstraßen, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind**

(1) Ein Mitgliedstaat kann Personen nach Artikel 4 Absatz 1, Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 6, die ausschließlich auf nationalen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats — einschließlich Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden — verbunden sind, von den Verpflichtungen nach Artikel 4 Absätze 1 und 2, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6, Artikel 22 Absatz 1 Unterabsatz 1 und Artikel 22 Absätze 3 und 6 ausnehmen.

(2) Ein Mitgliedstaat, der Ausnahmen nach Absatz 1 gewährt, kann für die in Absatz 1 genannten Personen Befähigungszeugnisse unter Bedingungen ausstellen, die von den allgemeinen Bedingungen dieser Richtlinie abweichen, sofern durch solche Zeugnisse ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Die Anerkennung dieser Zeugnisse in anderen Mitgliedstaaten unterliegt der Richtlinie 2005/36/EG oder gegebenenfalls der Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾.

(3) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle nach Absatz 1 gewährten Ausnahmen. Die Kommission macht Informationen über die gewährten Ausnahmen öffentlich zugänglich.

*Artikel 8***Klassifizierung von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter**

(1) Die Mitgliedstaaten klassifizieren einen Binnenwasserstraßenabschnitt in ihrem Hoheitsgebiet als Binnenwasserstraße mit maritimem Charakter, wenn eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:

- a) das Übereinkommen über die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See ist anwendbar;
- b) die Tonnen und Schifffahrtszeichen entsprechen denen der Seeschifffahrt;
- c) terrestrische Navigation ist auf dieser Binnenwasserstraße erforderlich; oder
- d) für die Navigation auf dieser Binnenwasserstraße 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 Kriterien nach Absatz 1 stützt. Die Kommission macht umgehend eine Liste der notifizierten Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter öffentlich zugänglich.

*Artikel 9***Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken**

(1) Sofern erforderlich für die Sicherheit der Schifffahrt, können die Mitgliedstaaten bestimmte Binnenwasserstraßenabschnitte, die durch ihr jeweiliges Hoheitsgebiet verlaufen, nach dem in den Absätzen 2 bis 4 festgelegten Verfahren als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausweisen, sofern solche Risiken auf eine oder mehrere der folgenden Ursachen zurückzuführen sind:

- a) häufig wechselnde Strömungsmuster und -geschwindigkeiten;
- b) die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraße und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf der Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten;

⁽¹⁾ Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 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).

- c) das Vorhandensein einer speziellen örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraße gerechtfertigt ist, oder
- d) eine hohe Unfallhäufigkeit an bestimmten Abschnitten der Binnenwasserstraße, die darauf zurückzuführen ist, dass eine Befähigung fehlt, die nicht von den in Artikel 17 aufgeführten Standards erfasst wird.

Wenn die Mitgliedstaaten es für die Gewährleistung der Sicherheit für erforderlich erachten, konsultieren sie bei dem Verfahren zur Ausweisung der Abschnitte gemäß Unterabsatz 1 die zuständige europäische Flussschifffahrtskommission

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission zusammen mit einer Begründung die Maßnahmen, die sie nach Absatz 1 dieses Artikels und nach Artikel 20 zu erlassen gedenken, spätestens sechs Monate vor dem vorgesehenen Datum des Erlasses dieser Maßnahmen.

(3) Befinden sich die in Absatz 1 genannten Binnenwasserstraßenabschnitte an der Grenze zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten, stimmen die betreffenden Mitgliedstaaten sich ab und notifizieren die Kommission gemeinsam.

(4) Gedenkt ein Mitgliedstaat eine Maßnahme zu erlassen, die nach den Kriterien der Absätze 1 und 2 dieses Artikels nicht gerechtfertigt ist, so kann die Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der Notifizierung Durchführungsrechtsakte mit dem Beschluss, den Erlass der Maßnahme abzulehnen, erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 33 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Die Kommission macht die von den Mitgliedstaaten erlassenen Maßnahmen zusammen mit der in Absatz 2 genannten Begründung öffentlich zugänglich.

Artikel 10

Anerkennung

(1) Alle in den Artikeln 4 und 5 genannten Unionsbefähigungszeugnisse sowie alle in Artikel 22 genannten Schifferdienstbücher oder Bordbücher, die von den zuständigen Behörden im Einklang mit dieser Richtlinie ausgestellt wurden, sind auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig.

(2) Alle Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, deren Anforderungen mit denen dieser Richtlinie übereinstimmen, ausgestellt wurden, sind auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig.

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

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

(4) Jedes Drittland kann bei der Kommission einen Antrag auf Anerkennung der von seinen Behörden ausgestellten Zeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern stellen. Dem Antrag sind alle Angaben beizufügen, die erforderlich sind, um feststellen zu können, ob die für die Ausstellung der betreffenden Urkunden geltenden Anforderungen mit den Anforderungen dieser Richtlinie übereinstimmen.

(5) Nach Eingang eines Antrags auf Anerkennung nach Absatz 4 prüft die Kommission das System zur Erteilung von Befähigungszeugnissen in dem antragstellenden Drittland, um zu ermitteln, ob die für die Ausstellung der in dem Antrag genannten Zeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher geltenden Anforderungen mit den Anforderungen dieser Richtlinie übereinstimmen.

Stimmen diese Anforderungen überein, so erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, mit denen die vom betreffenden Drittland ausgestellten Zeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher in der Union anerkannt werden, vorausgesetzt das Drittland erkennt die nach dieser Richtlinie ausgestellten Unionsurkunden seinerseits in seinem Hoheitsgebiet an.

Bei dem Erlass eines Durchführungsrechtsakts gemäß Unterabsatz 2 dieses Absatzes gibt die Kommission genau an, für welche der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Urkunden die Anerkennung gilt. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 33 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Kommt ein Mitgliedstaat zu dem Schluss, dass ein Drittland die Anforderungen dieses Artikels nicht mehr erfüllt, so teilt er dies der Kommission unter Angabe der Gründe für seine Einschätzung umgehend mit.

(7) Die Kommission prüft alle acht Jahre, ob das System zur Erteilung von Befähigungszeugnissen in dem Drittland nach Absatz 5 Unterabsatz 2 die in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen erfüllt. Stellt die Kommission fest, dass die in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen nicht mehr erfüllt sind, findet Absatz 8 Anwendung.

(8) Stellt die Kommission fest, dass die Ausstellung der in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels genannten Urkunden nicht mehr auf der Grundlage von Anforderungen erfolgt, die mit den Anforderungen dieser Richtlinie übereinstimmen, so erlässt sie Durchführungsrechtsakte zur Aussetzung der Gültigkeit der nach diesen Anforderungen ausgestellten Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher für alle Binnenwasserstraßen der Union. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 33 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

(9) Die Kommission macht die Liste der Drittländer gemäß den Absätzen 2 und 3 zusammen mit den Urkunden, die auf allen Binnenwasserstraßen der Union als gültig anerkannt werden, öffentlich zugänglich.

KAPITEL 3

AUSSTELLUNG VON ZEUGNISSEN ÜBER BERUFSQUALIFIKATIONEN

ABSCHNITT I

Verfahren für die Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen und besonderen Berechtigungen für Schiffsführer

Artikel 11

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 Unionsbefähigungszeugnisse für besondere Tätigkeiten stellen, hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vorlegen:

- a) ihrer Identität;
- b) darüber, dass sie die für die von ihnen beantragte 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 23 erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen Unionsbefähigungszeugnisse aus, nachdem sie überprüft haben, ob die von den Antragstellern vorgelegten Urkunden echt und gültig sind und ob für die Antragsteller nicht bereits ein gültiges Unionsbefähigungszeugnis ausgestellt wurde.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für Unionsbefähigungszeugnisse und für die als ein einziges Dokument auszufertigenden Urkunden, in denen Unionsbefähigungszeugnisse und Schifferdienstbücher zusammengeführt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(4) Die Gültigkeit des Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft endet spätestens am Tag der nächsten nach Artikel 23 vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchung.

(5) Unbeschadet der in Absatz 4 genannten Beschränkung sind Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer (Unions-schiffsführerpatente) höchstens 13 Jahre gültig.

(6) Unionsbefähigungszeugnisse für besondere Tätigkeiten sind höchstens fünf Jahre gültig.

Artikel 12

Ausstellung und Gültigkeit von besonderen Berechtigungen für Schiffsführer

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Personen, die die in Artikel 6 genannten besonderen Berechtigungen beantragen, hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vorlegen:

- a) ihrer Identität;
- b) darüber, dass sie die für die von ihnen beantragte besondere Berechtigung erforderlichen Mindestanforderungen des Anhangs I in Bezug auf Alter, Befähigung, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften und Fahrzeiten erfüllen;

- c) darüber, dass sie über ein Unionsbefähigungszeugnis für Schiffsführer (Unionsschiffsführerpatent) oder ein gemäß Artikel 10 Absätze 2 und 3 anerkanntes Zeugnis verfügen oder die nach dieser Richtlinie vorgesehenen Mindestanforderungen für Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer (Unionsschiffsführerpatente) erfüllen.
- (2) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels müssen die Antragsteller für besondere Berechtigungen für das Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken nach Artikel 6 Buchstabe b bei den in Artikel 20 Absatz 3 genannten zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vorlegen:
- a) ihrer Identität;
- b) darüber, dass sie die nach Artikel 20 festgelegten Befähigungsanforderungen in Bezug auf die besonderen Risiken des betreffenden Binnenwasserstraßenabschnitts erfüllen, für den die Berechtigung erforderlich ist;
- c) darüber, dass sie über ein Unionsbefähigungszeugnis für Schiffsführer (Unionsschiffsführerpatent) oder ein gemäß Artikel 10 Absätze 2 und 3 anerkanntes Zeugnis verfügen oder die nach dieser Richtlinie vorgesehenen Mindestanforderungen für Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer (Unionsschiffsführerpatente) erfüllen.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen die in den Absätzen 1 und 2 genannten besonderen Berechtigungen aus, nachdem sie überprüft haben, ob die vom Antragsteller vorgelegten Urkunden echt und gültig sind.
- (4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständige Behörde, die die Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer (Unionsschiffsführerpatente) ausstellt, im Einklang mit dem in Artikel 11 Absatz 3 genannten Muster in dem Zeugnis (Patent) alle nach Artikel 6 ausgestellten besonderen Berechtigungen angibt. Die Gültigkeit einer solchen besonderen Berechtigung endet mit dem Ablauf der Gültigkeit des Unionsbefähigungszeugnisses.
- (5) Abweichend von Absatz 4 dieses Artikels wird die in Artikel 6 Buchstabe d genannte besondere Berechtigung nach dem in Artikel 11 Absatz 3 genannten Muster als Unionsbefähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas ausgestellt; ihre Gültigkeitsdauer wird nach Artikel 11 Absatz 6 festgelegt.

Artikel 13

Verlängerung von Unionsbefähigungszeugnissen und besonderen Berechtigungen für Schiffsführer

Bei Ablauf eines Unionsbefähigungszeugnisses verlängern die Mitgliedstaaten das Zeugnis und gegebenenfalls die darin enthaltenen besonderen Berechtigungen auf Antrag unter den folgenden Voraussetzungen:

- a) bei Unionsbefähigungszeugnissen für Mitglieder einer Decksmannschaft und bei besonderen Berechtigungen mit Ausnahme derjenigen nach Artikel 6 Buchstabe d müssen die in Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a und c genannten hinreichenden Nachweise vorgelegt worden sein;
- b) bei Unionsbefähigungszeugnissen für besondere Tätigkeiten müssen die in Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten hinreichenden Nachweise vorgelegt worden sein.

Artikel 14

Aussetzung und Entzug von Unionsbefähigungszeugnissen und besonderen Berechtigungen für Schiffsführer

- (1) Liegen Hinweise darauf vor, dass die Anforderungen für den Besitz eines Befähigungszeugnisses oder einer besonderen Berechtigung nicht mehr erfüllt sind, nimmt der Mitgliedstaat, der das Zeugnis oder die besondere Berechtigung ausgestellt hat, alle erforderlichen Kontrollen vor und entzieht dem Inhaber gegebenenfalls das Zeugnis oder die besondere Berechtigung.
- (2) Jeder Mitgliedstaat kann die Gültigkeit eines Unionsbefähigungszeugnisses vorübergehend aussetzen, wenn er die Aussetzung aus Gründen der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung als erforderlich erachtet.
- (3) Die Mitgliedstaaten erfassen Aussetzungen und Entziehungen umgehend in der in Artikel 25 Absatz 2 genannten Datenbank.

ABSCHNITT II

Administrative Zusammenarbeit

Artikel 15

Kooperation

Stellt ein in Artikel 39 Absatz 3 genannter Mitgliedstaat fest, dass ein Befähigungszeugnis, das von einer zuständigen Behörde in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, die in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen nicht erfüllt, oder liegen Gründe der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung vor, so ersucht die zuständige Behörde die ausstellende Behörde, eine Aussetzung dieses Befähigungszeugnisses gemäß Artikel 14 zu prüfen. Die ersuchende Behörde setzt die Kommission über ihr Ersuchen in Kenntnis. Die Behörde, die das betreffende Befähigungszeugnis ausgestellt hat, prüft das

Ersuchen und teilt der anderen Behörde ihre Entscheidung mit. Bis zur Mitteilung der Entscheidung der ausstellenden Behörde kann jede zuständige Behörde den betreffenden Personen Tätigkeiten in ihrem Zuständigkeitsbereich untersagen.

Die in Artikel 39 Absatz 3 genannten Mitgliedstaaten arbeiten auch mit zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten zusammen, um dafür zu sorgen, dass die Fahrzeit und die Reisen von Inhabern von Befähigungszeugnissen und Schifferdienstbüchern, die nach dieser Richtlinie anerkannt sind, erfasst werden, sofern der Inhaber eines Schifferdienstbuches die Erfassung beantragt und die Reisen, die in einem Zeitraum von höchstens 15 Monaten vor dem Datum des Antrags auf Validierung durchgeführt wurden, validiert werden. Die in Artikel 39 Absatz 3 genannten Mitgliedstaaten unterrichten gegebenenfalls die Kommission über die Binnenwasserstraßen in ihrem Hoheitsgebiet, auf denen Befähigungen für das Befahren von Wasserstraßen mit maritimem Charakter erforderlich sind.

ABSCHNITT III

Befähigungen

Artikel 16

Anforderungen für Befähigungen

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Personen gemäß Artikel 17 über die erforderliche Befähigung für den sicheren Betrieb eines Fahrzeugs verfügen.

(2) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels wird die Befähigung für den Umgang mit besonderen Risiken nach Artikel 6 Buchstabe b im Einklang mit Artikel 20 beurteilt.

Artikel 17

Beurteilung der Befähigung

(1) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 31 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Festlegung der Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten gemäß den in Anhang II aufgeführten grundlegenden Anforderungen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Personen, die die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Urkunden beantragen, gegebenenfalls durch Bestehen einer Prüfung nachweisen, dass sie die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Befähigungsstandards erfüllen, wobei die Prüfung wie folgt organisiert wurde:

a) unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde im Einklang mit Artikel 18 oder

b) als Teil eines nach Artikel 19 zugelassenen Ausbildungsprogramms.

(3) Der Nachweis der Einhaltung der Befähigungsstandards muss eine praktische Prüfung beinhalten, die der Erlangung folgender Urkunden dient:

a) eines Unionsbefähigungszeugnisses für Schiffsführer (Unionsschiffsführerpatents);

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

c) eines Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas;

d) eines Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt.

Die zur Erlangung der unter den Buchstaben a und b dieses Absatzes genannten Urkunden durchgeführten praktischen Prüfungen können an Bord eines Fahrzeugs oder an einem Simulator, der den Anforderungen des Artikels 21 entspricht, durchgeführt werden. Bezüglich der Buchstaben c und d dieses Absatzes können praktische Prüfungen an Bord eines Fahrzeugs oder an einer geeigneten Landanlage durchgeführt werden.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 31 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Festlegung der Standards für praktische Prüfungen gemäß Absatz 3 dieses Artikels zu erlassen, in denen die besonderen Befähigungen und die Voraussetzungen, die während der praktischen Prüfungen zu prüfen sind, sowie die Mindestanforderungen für Fahrzeuge, auf denen praktische Prüfungen abgenommen werden können, festgelegt werden.

*Artikel 18***Prüfung unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde**

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Artikel 17 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 17 Absatz 1 genannten Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten zu beurteilen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen den Bewerbern, die die praktische Prüfung gemäß Artikel 17 Absatz 3 bestanden haben, ein Zeugnis über die praktische Prüfung aus, wenn diese Prüfung an einem Simulator, der den Anforderungen des Artikels 21 entspricht, durchgeführt wurde und der Bewerber die Ausstellung eines solchen Zeugnisses beantragt hat.
- (3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Zeugnisse über praktische Prüfungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.
- (4) Die Mitgliedstaaten erkennen die in Absatz 2 genannten Zeugnisse über praktische Prüfungen, die von den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, ohne weitere Anforderungen oder Beurteilungen an.
- (5) Bei schriftlichen oder computergestützten Prüfungen können die in Absatz 1 genannten Prüfer durch qualifizierte Aufsichtspersonen ersetzt werden.
- (6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfer und qualifizierten Aufsichtspersonen gemäß diesem Kapitel nicht von Interessenkonflikten betroffen sind.

*Artikel 19***Zulassung von Ausbildungsprogrammen**

- (1) Die Mitgliedstaaten können für die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannten Personen Ausbildungsprogramme einrichten. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Ausbildungsprogramme, in deren Rahmen Zeugnisse erworben werden können, die die Erfüllung der in Artikel 17 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards bescheinigen, von den zuständigen Behörden desjenigen Mitgliedstaats zugelassen werden, in dessen Hoheitsgebiet die betreffende Ausbildungseinrichtung ihre Ausbildungsprogramme durchführt.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Bewertung und Sicherung der Qualität der Ausbildungsprogramme durch die Anwendung eines nationalen oder internationalen Qualitätsstandards nach Artikel 27 Absatz 1 gewährleistet wird.

- (2) Die Mitgliedstaaten dürfen die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Ausbildungsprogramme nur zulassen, wenn
 - a) Ausbildungsziele, Lerninhalte, Methoden, eingesetzte Medien, Verfahren, gegebenenfalls einschließlich des Einsatzes von Simulatoren, und Lernmaterialien ordnungsgemäß dokumentiert sind und sie den Bewerbern das Erreichen der in Artikel 17 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards ermöglichen;
 - b) die Programme zur Beurteilung der jeweiligen Befähigungen von qualifizierten Personen durchgeführt werden, die über fundierte Kenntnisse des Ausbildungsprogramms verfügen;
 - c) von qualifizierten Prüfern, die nicht von Interessenkonflikten betroffen sind, eine Prüfung zur Feststellung der Erfüllung der in Artikel 17 Absatz 1 genannten Befähigungsstandards durchgeführt wird.
- (3) Die Mitgliedstaaten erkennen alle Zeugnisse an, die nach dem Abschluss der nach Absatz 1 von anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Ausbildungsprogramme vergeben wurden.
- (4) Die Mitgliedstaaten widerrufen die von ihnen erteilte Zulassung von Ausbildungsprogrammen oder setzen die Zulassung aus, wenn die Ausbildungsprogramme die in Absatz 2 aufgeführten Kriterien nicht mehr erfüllen.
- (5) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Liste der zugelassenen Ausbildungsprogramme sowie alle Ausbildungsprogramme, deren Zulassung widerrufen oder ausgesetzt wurde. Die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich. 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 Berechtigungen, zu deren Erwerb das betreffende Zeugnis berechtigt, aufzuführen.

*Artikel 20***Beurteilung der Befähigung in Bezug auf besondere Risiken**

(1) Mitgliedstaaten, die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 in ihrem Hoheitsgebiet ausweisen, bestimmen die zusätzliche Befähigung, über die Schiffsführer verfügen müssen, die diese Binnenwasserstraßenabschnitte befahren, sowie die Schritte, die zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen erforderlich sind. Wenn die Mitgliedstaaten es zur Gewährleistung der Sicherheit für erforderlich erachten, konsultieren sie bei dem Verfahren zur Bestimmung dieser Befähigungen die zuständige europäische Flussschiffahrtskommission.

Unter Berücksichtigung der für das Befahren des Binnenwasserstraßenabschnitts mit besonderen Risiken erforderlichen Befähigungen kann der Nachweis der Erfüllung dieser zusätzlichen Anforderungen wie folgt erbracht werden:

- a) anhand einer bestimmten Anzahl von Fahrten, die auf dem betreffenden Abschnitt durchgeführt wurden,
- b) anhand einer Simulatorprüfung,
- c) anhand eines Multiple-Choice-Tests,
- d) anhand einer mündlichen Prüfung oder
- e) anhand einer Kombination der Möglichkeiten nach den Buchstaben a bis d.

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

(2) Die in Absatz 1 genannten Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Verfahren zur Beurteilung der Befähigung der Bewerber in Bezug auf besondere Risiken eingeführt und öffentlich zugängliche Instrumente bereitgestellt werden, die es Schiffsführern erleichtern, die erforderliche Befähigung in Bezug auf besondere Risiken zu erwerben.

(3) Ein Mitgliedstaat kann die Befähigung von Bewerbern in Bezug auf die in Binnenwasserstraßenabschnitten in anderen Mitgliedstaaten bestehenden besonderen Risiken auf der Grundlage der nach Absatz 1 für diesen Binnenwasserstraßenabschnitt festgelegten Anforderungen überprüfen, wenn der Mitgliedstaat, in dem der Binnenwasserstraßenabschnitt liegt, dieser Überprüfung zustimmt. In diesem Fall stellt dieser Mitgliedstaat dem Mitgliedstaat, der die Überprüfung durchführt, die notwendigen Mittel zur Verfügung, damit er diese Überprüfung vornehmen kann. Die Mitgliedstaaten müssen eine Verweigerung der Zustimmung mit objektiven und verhältnismäßigen Gründen rechtfertigen.

*Artikel 21***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 der Simulator den mittels der in Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakte festgelegten Standards für Simulatoren entspricht. In der Zulassung ist anzugeben, welche Befähigungen am Simulator beurteilt werden dürfen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 31 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Richtlinie durch Festlegung von Standards 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 17 Absatz 3 genannten Standards für praktische Prüfungen geeignet sind.

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

(4) Die Mitgliedstaaten widerrufen die Zulassung von Simulatoren oder setzen diese Zulassung aus, wenn diese Simulatoren die in Absatz 2 genannten Standards nicht mehr erfüllen.

(5) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Liste der zugelassenen Simulatoren. Die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen einen nicht-diskriminierenden Zugang zu den Simulatoren zum Zwecke der Beurteilung sicher.

ABSCHNITT IV

Fahrzeiten und medizinische Tauglichkeit

Artikel 22

Schifferdienstbuch und Bordbuch

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Schiffsführer die Fahrzeiten nach Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b und Reisen nach Artikel 20 Absatz 1 in einem Schifferdienstbuch nach Absatz 6 dieses Artikels oder in einem nach Artikel 10 Absatz 2 oder 3 anerkannten Schifferdienstbuch erfassen.

Wenn Mitgliedstaaten Artikel 7 Absatz 1 oder Artikel 39 Absatz 2 anwenden, gilt abweichend von Unterabsatz 1 dieses Absatzes die dort festgelegte Verpflichtung nur dann, wenn der Inhaber eines Schifferdienstbuches die Erfassung beantragt.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass ihre zuständigen Behörden auf Antrag eines Besatzungsmitglieds die Daten zu den Fahrzeiten und Reisen, die innerhalb von höchstens 15 Monaten vor dem Antrag erfolgten, nach der Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der erforderlichen urkundlichen Nachweise in dem Schifferdienstbuch validieren. Sind elektronische Instrumente wie z. B. elektronische Schifferdienstbücher und elektronische Bordbücher, einschließlich geeigneter Verfahren zur Gewährleistung der Echtheit der Urkunden, verfügbar, so können die entsprechenden Daten ohne weitere Verfahren validiert werden.

Es werden alle Fahrzeiten berücksichtigt, die auf Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten erworben werden. Bei Binnenwasserstraßen, die nicht vollständig im Gebiet der Union verlaufen, werden auch die Fahrzeiten auf Abschnitten, die außerhalb des Gebiets der Union verlaufen, berücksichtigt.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Fahrten der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Fahrzeuge in dem in Absatz 6 des vorliegenden Artikels genannten Bordbuch oder in einem nach Artikel 10 Absatz 2 oder 3 anerkannten Bordbuch erfasst werden.

(4) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Mustern für Schifferdienstbücher und Bordbücher, wobei sie die für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Informationen hinsichtlich der Identifizierung der Person, ihrer Fahrzeiten und der ausgeführten Reisen berücksichtigt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

Beim Erlass dieser Durchführungsrechtsakte berücksichtigt die Kommission, dass das Bordbuch auch zur Überprüfung von Besatzungsvorschriften und zur Erfassung der Reisen des Fahrzeugs im Zusammenhang mit der Durchführung der Richtlinie 2014/112/EU des Rates⁽¹⁾ herangezogen wird.

(5) Die Kommission legt bis zum 17. Januar 2026 dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Bewertung zu fälschungssicheren elektronischen Schifferdienstbüchern, Bordbüchern und Berufsausweisen, die Unionsbefähigungszeugnisse für die Binnenschifffahrt enthalten, vor.

(6) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Besatzungsmitglieder nur ein aktives Schifferdienstbuch besitzen und dass auf dem Fahrzeug nur ein aktives Bordbuch mitgeführt wird.

Artikel 23

Medizinische Tauglichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die ein Unionsbefähigungszeugnis beantragenden Mitglieder einer Decksmannschaft ihre medizinische Tauglichkeit nachweisen, indem sie der zuständigen Behörde ein gültiges ärztliches Tauglichkeitszeugnis vorlegen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt nach Durchführung und Bestehen einer Tauglichkeitsuntersuchung ausgestellt wird.

⁽¹⁾ Richtlinie 2014/112/EU des Rates vom 19. Dezember 2014 zur Durchführung der von der Europäischen Binnenschifffahrtsunion (EBU), der Europäischen Schifferorganisation (ESO) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Regelung bestimmter Aspekte der Arbeitszeitgestaltung in der Binnenschifffahrt (ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 86).

(2) Der Antragsteller legt der zuständigen Behörde ein ärztliches Tauglichkeitszeugnis vor, wenn er Folgendes beantragt:

- a) sein erstes Unionsbefähigungszeugnis für Mitglieder einer Decksmannschaft;
- b) sein Unionsbefähigungszeugnis für Schiffsführer (Unionsschiffsführerpatent);
- c) die Verlängerung seines Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft, wenn die in Absatz 3 dieses Artikels genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

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

(3) Inhaber eines Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decksmannschaft müssen ab dem 60. Lebensjahr mindestens alle fünf Jahre ihre medizinische Tauglichkeit nach Absatz 1 nachweisen. Ab dem 70. Lebensjahr müssen die Inhaber alle zwei Jahre ihre medizinische Tauglichkeit nach Absatz 1 nachweisen.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Arbeitgeber, Schiffsführer und die Behörden der Mitgliedstaaten ein Mitglied einer Decksmannschaft auffordern können, seine medizinische Tauglichkeit nach Absatz 1 nachzuweisen, wenn objektive Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass dieses Mitglied der Decksmannschaft die in Absatz 6 genannten Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit nicht mehr erfüllt.

(5) Kann der Antragsteller die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachweisen, können die Mitgliedstaaten Risikominderungsmaßnahmen oder Beschränkungen zur Gewährleistung einer gleichwertigen Sicherheit der Schifffahrt auferlegen. In diesem Fall sind diese Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen im Zusammenhang mit der medizinischen Tauglichkeit in das Unionsbefähigungszeugnis gemäß dem in Artikel 11 Absatz 3 genannten Muster einzutragen.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 31 delegierte Rechtsakte auf der Grundlage der in Anhang III genannten grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit zu erlassen, um diese Richtlinie durch die Festlegung der 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, zu ergänzen.

KAPITEL 4

VERWALTUNGSBESTIMMUNGEN

Artikel 24

Schutz personenbezogener Daten

(1) Die Verarbeitung jeglicher personenbezogenen Daten durch die Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie erfolgt im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Union über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679.

(2) Die Verarbeitung jeglicher personenbezogenen Daten durch die Kommission gemäß dieser Richtlinie erfolgt im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass personenbezogene Daten ausschließlich zu folgenden Zwecken verarbeitet werden:

- a) Durchführung, Durchsetzung und Bewertung dieser Richtlinie;
- b) Informationsaustausch zwischen den Behörden, die Zugang zu der in Artikel 25 genannten Datenbank haben, und der Kommission;
- c) Erstellung von Statistiken.

Aus diesen Daten abgeleitete anonymisierte Informationen können zur Unterstützung von 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 25 Absatz 1 genannten Registern und der in Artikel 25 Absatz 2 genannten Datenbank verarbeitet werden, vorab davon in Kenntnis gesetzt werden. Die Mitgliedstaaten gewähren diesen Personen Zugang zu ihren personenbezogenen Daten und übermitteln ihnen jederzeit auf Antrag eine Kopie dieser Daten.

Artikel 25

Register

(1) Als Beitrag zu einer effizienten Verwaltung im Hinblick auf die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung und den Entzug von Befähigungszeugnissen führen die Mitgliedstaaten Register der Unionsbefähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die unter ihrer Zuständigkeit nach dieser Richtlinie ausgestellt wurden, und gegebenenfalls auch der nach Artikel 10 Absatz 2 anerkannten ausgestellten, verlängerten, ausgesetzten oder entzogenen, oder als verloren, gestohlen oder zerstört gemeldeten, oder abgelaufenen 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 der Name und die Nummer des Dienstbuchinhabers, die Nummer des Schifferdienstbuchs, das Ausstellungsdatum und die ausstellende Behörde erfasst.

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

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 31 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 22 Absatz 4 festgelegten Mustern für Schifferdienstbücher und Bordbücher erforderlich sind, um den Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten weiter zu erleichtern.

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

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 31 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Standards für die Merkmale einer solchen Datenbank und die Voraussetzungen für deren Nutzung festzulegen, insbesondere zu:

- a) den Anweisungen für die Eingabe von Daten in die Datenbank;
- b) den Zugangsrechten der Nutzer, gegebenenfalls unterschieden nach Art des Nutzers, Art des Zugangs und Verwendungszweck der Daten;
- c) der Höchstdauer der Datenspeicherung im Einklang mit Absatz 3 dieses Artikels, gegebenenfalls unterschieden nach Art der Urkunde;
- d) den Anweisungen bezüglich des Betriebs der Datenbank und ihrer Interaktion mit den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Registern.

(3) Alle personenbezogenen Daten, die sich in den in Absatz 1 genannten Registern oder 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 diese Daten für die betreffenden Zwecke nicht mehr benötigt werden, sind sie 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 dieses Artikels notwendig ist, vorausgesetzt,

- a) die Anforderungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 sind erfüllt und
- b) das Drittland oder die internationale Organisation schränkt nicht den Zugang der Mitgliedstaaten und der Kommission zu seiner/ihrer entsprechenden Datenbank ein.

Die Kommission stellt sicher, dass das Drittland oder die internationale Organisation die Daten an ein weiteres Drittland oder eine weitere internationale Organisation nicht ohne ausdrückliche schriftliche Genehmigung der Kommission und nur unter Erfüllung der von der Kommission festgelegten Bedingungen übermittelt.

*Artikel 26***Zuständige Behörden**

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen gegebenenfalls die zuständigen Behörden für:
- a) die Organisation und Überwachung der in Artikel 18 genannten Prüfungen;
 - b) die Zulassung der in Artikel 19 genannten Ausbildungsprogramme;
 - c) die Zulassung der in Artikel 21 genannten Simulatoren;
 - d) die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung oder den Entzug der Zeugnisse und die Ausstellung der besonderen Berechtigungen nach den Artikeln 4, 5, 6, 11, 12, 13, 14 und 38 wie auch der in Artikel 22 genannten Schifferdienstbücher und Bordbücher;
 - e) die Validierung der Fahrzeiten in Schifferdienstbüchern nach Artikel 22;
 - f) die Bestimmung der Ärzte, die ärztliche Tauglichkeitszeugnisse nach Artikel 23 ausstellen dürfen;
 - g) das Führen der in Artikel 25 genannten Register;
 - h) die Aufdeckung und Bekämpfung von Betrug und sonstigen in Artikel 29 genannten rechtswidrigen Praktiken.
- (2) Die Mitgliedstaaten nennen der Kommission alle zuständigen Behörden in ihrem Hoheitsgebiet, die sie gemäß Absatz 1 benannt haben. Die Kommission macht diese Angaben öffentlich zugänglich.

*Artikel 27***Überwachung**

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

*Artikel 28***Evaluierung**

- (1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass unabhängige Stellen die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erwerb und der Beurteilung von Befähigungen sowie mit der Verwaltung von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern bis zum 17. Januar 2037 und anschließend mindestens alle zehn Jahre evaluieren.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der Evaluierung dieser unabhängigen Stellen ordnungsgemäß dokumentiert und den betreffenden zuständigen Behörden vorgelegt werden. Falls erforderlich, ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um alle bei der unabhängigen Evaluierung festgestellten Mängel zu beheben.

*Artikel 29***Prävention 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.
- (2) Die Mitgliedstaaten tauschen einschlägige Informationen mit den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten über die Ausstellung von Befähigungszeugnissen für Personen aus, die im Betrieb von Fahrzeugen tätig sind, einschließlich Informationen über die Aussetzung und den Entzug von Zeugnissen. Hierbei wahren sie uneingeschränkt die in der Verordnung (EU) 2016/679 festgelegten Grundsätze des Schutzes personenbezogener Daten.

*Artikel 30***Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen die gemäß dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

KAPITEL 5

SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 31***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 17 Absätze 1 und 4, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 23 Absatz 6 und Artikel 25 Absätze 1 und 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 16. Januar 2018 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung nach diesem Artikel kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (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 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.

*Artikel 32***CESNI-Standards und delegierte Rechtsakte**

Delegierte Rechtsakte, die nach dieser Richtlinie erlassen wurden — außer solchen, die auf Artikel 25 beruhen —, haben auf die vom CESNI festgelegten Standards zu verweisen, sofern

- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;
- b) diese Standards gegebenenfalls einschlägige in den Anhängen festgelegten Anforderungen erfüllen;
- c) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.

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

Verweisen nach dieser Richtlinie erlassene delegierte Rechtsakte auf Standards, nimmt die Kommission den gesamten Wortlaut dieser Standards in diese delegierten Rechtsakte auf und fügt in Anhang IV den einschlägigen Verweis ein bzw. aktualisiert diesen und fügt den Beginn der Anwendung ein.

Artikel 33

Ausschussverfahren

(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, wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so kann der Vorsitz beschließen, das Verfahren innerhalb der Frist für die Übermittlung der Stellungnahme ohne Ergebnis abzuschließen.

Artikel 34

CESNI-Standards und Durchführungsrechtsakte

Beim Erlass der Durchführungsrechtsakte nach Artikel 11 Absatz 3, Artikel 18 Absatz 3 und Artikel 22 Absatz 4 verweist die Kommission auf die vom CESNI festgelegten Standards und legt den Beginn der Anwendung fest, sofern

- a) diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind;
- b) diese Standards gegebenenfalls einschlägige in den Anhängen festgelegte Anforderungen erfüllen;
- c) die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden.

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

Verweisen nach dieser Richtlinie erlassene Durchführungsrechtsakte auf Standards, nimmt die Kommission den gesamten Wortlaut dieser Standards in diese Durchführungsrechtsakte auf.

Artikel 35

Überprüfung

(1) Die Kommission überprüft diese Richtlinie zusammen mit den Durchführungsrechtsakten und den delegierten Rechtsakten, die in dieser Richtlinie genannt sind, und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat die Ergebnisse der Überprüfung spätestens bis zum 17. Januar 2030 vor.

(2) Bis zum 17. Januar 2028 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 Durchführung und der Bewertung dieser Richtlinie notwendigen Informationen zur Verfügung.

Artikel 36

Schrittweise Einführung

(1) Die Kommission erlässt die in Artikel 17 Absätze 1 und 4, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 23 Absatz 6 und Artikel 25 Absätze 1 und 2 genannten delegierten Rechtsakte bis zum 17. Januar 2020.

Spätestens 24 Monate nach dem Erlass der in Artikel 25 Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakte richtet die Kommission die Datenbank nach jenem Artikel ein.

(2) Die Kommission erlässt die in Artikel 11 Absatz 3, Artikel 18 Absatz 3 und Artikel 22 Absatz 4 genannten Durchführungsrechtsakte bis zum 17. Januar 2020.

Artikel 37

Aufhebung

Die Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG werden mit Wirkung vom 18. Januar 2022 aufgehoben.

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

Artikel 38

Übergangsbestimmungen

(1) Nach der Richtlinie 96/50/EG ausgestellte Schiffsführerpatente und die in Artikel 1 Absatz 6 der Richtlinie 96/50/EG genannten Patente sowie die in Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie 96/50/EG genannten Rheinschifferpatente, die vor dem 18. Januar 2022 ausgestellt wurden, bleiben noch höchstens 10 Jahre nach dem genannten Datum auf den Binnenwasserstraßen der Union gültig, auf denen sie vor Ablauf der Frist gültig waren.

Vor dem 18. Januar 2032 stellt der Mitgliedstaat, der die in Unterabsatz 1 genannten Patente ausgestellt hat, Schiffsführern, die Inhaber solcher Patente gemäß dem in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Muster sind, auf deren Antrag ein Unionsbefähigungszeugnis oder ein Zeugnis nach Artikel 10 Absatz 2 dieser Richtlinie aus, vorausgesetzt, dass der Schiffsführer die in Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a und c genannten hinreichenden Nachweise vorgelegt hat.

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

(3) Besatzungsmitglieder, die nicht der Schiffsführer sind und ein von einem Mitgliedstaat vor dem 18. Januar 2022 ausgestelltes Befähigungszeugnis oder eine Qualifikation besitzen, das in einem oder mehreren Mitgliedstaaten anerkannt wird, können dieses Zeugnis oder diese Qualifikation noch höchstens zehn Jahre nach Ablauf der Frist nutzen. In dieser Zeit können sich diese Besatzungsmitglieder für die Zwecke der Anerkennung ihrer Qualifikation durch die Behörden anderer Mitgliedstaaten weiterhin auf die Richtlinie 2005/36/EG berufen. Vor dem Ablauf dieses Zeitraums können sie bei einer zuständigen Behörde, die solche Zeugnisse ausstellt, die Ausstellung eines Unionsbefähigungszeugnisses oder eines Zeugnisses in Anwendung des Artikels 10 Absatz 2 beantragen, vorausgesetzt, dass sie die in Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a und c genannten hinreichenden Nachweise vorgelegt haben.

Beantragt ein in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genanntes Besatzungsmitglied ein Unionsbefähigungszeugnis oder ein Zeugnis gemäß Artikel 10 Absatz 2, sorgt der Mitgliedstaat dafür, dass ein Befähigungszeugnis ausgestellt wird, bei dem die Befähigungsanforderungen denen des zu ersetzenden Zeugnisses ähneln oder niedriger als diese sind. Ein Zeugnis, bei dem die Anforderungen höher sind als die Anforderungen des zu ersetzenden Zeugnisses, wird nur dann ausgestellt, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) für das Unionsbefähigungszeugnis für Matrosen: 540 Tage Fahrzeit, davon mindestens 180 Tage in der Binnenschiffahrt;
- b) für das Unionsbefähigungszeugnis für Bootsmänner: 900 Tage Fahrzeit, davon mindestens 540 Tage in der Binnenschiffahrt;
- c) für das Unionsbefähigungszeugnis für Steuerleute: 1 080 Tage Fahrzeit, davon mindestens 720 Tage in der Binnenschiffahrt.

Die Fahrerfahrung wird anhand eines Schifferdienstbuchs, eines Bordbuchs oder anderer Belege nachgewiesen.

Die Mindestdauer der Fahrzeiten nach Unterabsatz 2 Buchstaben a, b und c dieses Absatzes kann um höchstens 360 Tage Fahrzeit verkürzt werden, wenn der Bewerber Inhaber eines von der zuständigen Behörde anerkannten Zeugnisses über eine Fachausbildung auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt ist, die eine praktische Ausbildung im Führen von Schiffen umfasst. Die Verkürzung der Mindestdauer darf die Dauer der Fachausbildung nicht überschreiten.

(4) Schifferdienstbücher und Bordbücher, die vor dem 18. Januar 2022 nach anderen Vorschriften als denen dieser Richtlinie ausgestellt wurden, können noch höchstens zehn Jahre nach dem 18. Januar 2022 weitergeführt werden.

(5) Abweichend von Absatz 3 gilt für Besatzungsmitglieder von Fähren, die nationale Zeugnisse besitzen, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 96/50/EG fallen und vor dem 18. Januar 2022 ausgestellt wurden, dass solche Zeugnisse noch höchstens 20 Jahre auf den Binnenwasserstraßen der Union gültig bleiben, auf denen sie vor diesem Datum gültig waren.

Vor dem Ablauf dieses Zeitraums können die Besatzungsmitglieder von Fähren bei einer zuständigen Behörde, die derartige Zeugnisse ausstellt, die Ausstellung eines Unionsbefähigungszeugnisses oder eines Zeugnisses gemäß Artikel 10 Absatz 2 beantragen, vorausgesetzt, dass sie die in Artikel 11 Absatz 1 Buchstaben a und c genannten hinreichenden Nachweise vorlegen. Absatz 3 Unterabsätze 2 und 3 dieses Artikels gelten entsprechend.

(6) Abweichend von Artikel 4 Absatz 1 können Mitgliedstaaten bis zum 17. Januar 2038 Schiffsführern von Seeschiffen gestatten, beim Befahren besonderer Binnenwasserstraßen ein Befähigungszeugnis für Kapitäne mitzuführen, das im Einklang mit den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens ausgestellt wurde, sofern

- a) dieses Befahren einer Binnenwasserstraße zu Beginn oder am Ende einer Seefahrt erfolgt und
- b) der Mitgliedstaat die in diesem Absatz genannten Zeugnisse zum 16. Januar 2018 für mindestens fünf Jahre auf den betreffenden Binnenwasserstraßen anerkannt hat.

Artikel 39

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 17. Januar 2022 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften 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.

(2) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels muss ein Mitgliedstaat, in dem alle in Artikel 4 Absatz 1, Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 6 genannten Personen ausschließlich auf nationalen Binnenwasserstraßen tätig sind, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, nur diejenigen Vorschriften in Kraft setzen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Artikel 7, 8 und 10 in Bezug auf die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und des Schifferdienstbuches, des Artikels 14 Absätze 2 und 3 in Bezug auf Aussetzungen, des Artikels 22 Absatz 1 Unterabsatz 2, des Artikels 22 Absatz 2, des Artikels 26 Absatz 1 Buchstabe d (gegebenenfalls), des Artikels 26 Absatz 1 Buchstaben e und h, des Artikels 26 Absatz 2 und des Artikels 29 in Bezug auf die Prävention von Betrug, des Artikels 30 in Bezug auf Sanktionen sowie des Artikels 38 mit Ausnahme von dessen Absatz 2 in Bezug auf die Übergangsbestimmungen sicherzustellen. Der betreffende Mitgliedstaat setzt diese Vorschriften bis zum 17. Januar 2022 in Kraft.

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

(3) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels muss ein Mitgliedstaat, in dem alle Personen nach Artikel 2 Absatz 3 ausgenommen sind, nur diejenigen Vorschriften in Kraft setzen, die erforderlich sind, um die Einhaltung des Artikels 10 in Bezug auf die Anerkennung der Befähigungszeugnisse und des Schifferdienstbuches, des Artikels 38 in Bezug auf die Anerkennung von gültigen Befähigungszeugnissen und des Artikels 15 sicherzustellen. Der betreffende Mitgliedstaat setzt diese Vorschriften bis zum 17. Januar 2022 in Kraft.

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

(4) Abweichend von Absatz 1 dieses Artikels ist ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet, diese Richtlinie umzusetzen, solange die Binnenschifffahrt in seinem Hoheitsgebiet technisch nicht möglich ist.

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

(5) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Bereich erlassen.

*Artikel 40***Inkrafttreten**

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

*Artikel 41***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 12. Dezember 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

M. MAASIKAS

ANHANG I

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

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

1. Qualifikationen von Mitgliedern einer Decksmannschaft auf dem Einstiegsniveau
 - 1.1. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Decksleute

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

 - mindestens das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 - eine grundlegende Sicherheitsausbildung entsprechend den nationalen Anforderungen abgeschlossen haben.
 - 1.2. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Auszubildende

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

 - mindestens das 15. Lebensjahr vollendet haben;
 - einen Ausbildungsvertrag geschlossen haben, nach dem ein nach Artikel 19 zugelassenes Ausbildungsprogramm vorgesehen ist.
2. Qualifikationen für Mitglieder einer Decksmannschaft auf der Betriebsebene
 - 2.1. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Matrosen

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

 - a) — mindestens das 17. Lebensjahr vollendet haben;
 - ein zugelassenes, mindestens zwei Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm nach Artikel 19 absolviert haben, das auf den in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht;
 - eine Fahrzeit von mindestens 90 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können;
 - oder
 - b) — mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde nach Artikel 18 bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene erfüllt sind;
 - eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen vorweisen können — oder von mindestens 180 Tagen, wenn der Bewerber zusätzlich eine als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff erworbene Berufserfahrung von mindestens 250 Tagen nachweisen kann;
 - oder
 - c) — über eine vor der Einschreibung in ein zugelassenes Ausbildungsprogramm erworbene Berufserfahrung von mindestens fünf Jahren oder eine vor der Einschreibung in ein zugelassenes Ausbildungsprogramm erworbene Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff verfügen oder vor der Einschreibung in ein zugelassenes Ausbildungsprogramm ein mindestens drei Jahre umfassendes, beliebiges Berufsausbildungsprogramm absolviert haben;
 - ein nach Artikel 19 zugelassenes, mindestens neun Monate umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene umfasst;
 - eine Fahrzeit von mindestens 90 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können.

2.2. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Bootsmänner

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

- a) — eine als Matrose geleistete Fahrzeit von mindestens 180 Tagen vorweisen können;
- oder
- b) — ein nach Artikel 19 zugelassenes, mindestens drei Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene umfasst;
- eine Fahrzeit von mindestens 270 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können.

2.3. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Steuerleute

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

- a) — eine als Bootsmann geleistete Fahrzeit von mindestens 180 Tagen vorweisen können;
- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;
- oder
- b) — ein nach Artikel 19 zugelassenes, mindestens drei Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene umfasst;
- eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms vorweisen können;
- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;
- oder
- c) — über eine Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen als Schiffsführer auf See verfügen;
- eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde nach Artikel 18 bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Betriebsebene erfüllt sind;
- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen.

3. Qualifikationen für Mitglieder einer Decksmannschaft auf der Führungsebene

3.1. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer (Schiffsführerpatente)

Jeder Bewerber um ein Unionsbefähigungszeugnis muss

- a) — mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- ein nach Artikel 19 zugelassenes, mindestens drei Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene umfasst;
- eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms oder nach dessen Abschluss vorweisen können;
- über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;
- oder
- b) — mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- über das Unionsbefähigungszeugnis für Steuerleute oder ein Zeugnis für Steuerleute, das nach Artikel 10 Absatz 2 oder Absatz 3 anerkannt wurde, verfügen;

- eine Fahrzeit von mindestens 180 Tagen vorweisen können;
 - eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde nach Artikel 18 bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene erfüllt sind;
 - über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;
- oder
- c) — mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben;
- eine Fahrzeit von mindestens 540 Tagen vorweisen können — oder von mindestens 180 Tagen, wenn der Bewerber zusätzlich eine als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff erworbene Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen nachweisen kann;
 - eine Beurteilung seiner Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde nach Artikel 18 bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene erfüllt sind;
 - über ein Sprechfunkzeugnis verfügen;
- oder
- d) — über eine vor der Einschreibung in ein zugelassenes Ausbildungsprogramm erworbene Berufserfahrung von mindestens fünf Jahren oder eine vor der Einschreibung in ein zugelassenes Ausbildungsprogramm erworbene Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff verfügen oder ein vor der Einschreibung in ein zugelassenes Ausbildungsprogramm erworbenes, mindestens drei Jahre umfassendes beliebiges Berufsausbildungsprogramm absolviert haben;
- ein nach Artikel 19 zugelassenes, mindestens anderthalb Jahre umfassendes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für die Führungsebene umfasst;
 - eine Fahrzeit von mindestens 180 Tagen als Teil dieses zugelassenen Ausbildungsprogramms und von mindestens 180 Tage nach dessen Abschluss vorweisen können;
 - über ein Sprechfunkzeugnis verfügen.
- 3.2. Mindestanforderungen für besondere Berechtigungen für Unionsbefähigungszeugnisse für Schiffsführer (Unions-schiffsführerpatente)
- 3.2.1. Wasserstraßen mit maritimem Charakter
- Jeder Bewerber muss
- die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für das Befahren von Wasserstraßen mit maritimem Charakter erfüllen.
- 3.2.2. Radar
- Jeder Bewerber muss
- die in Anhang II festgelegten Befähigungsstandards für das Führen von Schiffen unter Radar erfüllen.
- 3.2.3. Flüssigerdgas
- Jeder Bewerber muss
- über ein in Abschnitt 4.2 genanntes Unionsbefähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) verfügen.
- 3.2.4. Großverbände
- Jeder Antragsteller muss eine Fahrzeit von mindestens 720 Tagen vorweisen können, davon mindestens 540 Tage als Schiffsführer und mindestens 180 Tage als Führer eines Großverbands.

4. Qualifikationen für besondere Tätigkeiten

4.1. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt

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

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

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

- eine erneute Verwaltungsprüfung ablegen oder im Einklang mit Artikel 17 Absatz 2 ein neues zugelassenes Ausbildungsprogramm absolvieren.

4.2. Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG)

Jeder Bewerber um das erste Unionsbefähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) muss

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

Jeder Bewerber um eine Verlängerung eines Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) muss

a) die folgenden Fahrzeiten an Bord eines mit Flüssigerdgas als Brennstoff betriebenen Fahrzeugs vorweisen können:

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

oder

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

ANHANG II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN DIE BEFÄHIGUNG

1. Grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Betriebsebene

1.1. Navigation

Der Matrose unterstützt die Führung eines Fahrzeugs beim Manövrieren und Steuern eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen. Der Matrose muss diese Unterstützung auf allen Arten von Wasserstraßen und in allen Arten von Häfen leisten können. Der Matrose muss insbesondere in der Lage sein,

- beim Fertigmachen des Fahrzeugs zur Fahrt zu helfen, damit unter allen Umständen eine sichere Fahrt gewährleistet ist;
- Unterstützung beim Festmachen und Ankern zu leisten;
- Unterstützung beim nautisch sicheren und ökonomischen Fahrbetrieb und Manövrieren des Fahrzeugs zu leisten.

1.2. Betrieb des Fahrzeugs

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Führung des Fahrzeugs bei der Überwachung des Fahrzeugbetriebs und der Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen zu unterstützen;
- die Ausrüstung des Fahrzeugs zu verwenden.

1.3. Ladungsumschlag, Ladungstauung und Fahrgastbeförderung

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Führung des Fahrzeugs bei der Vorbereitung, Stauung und Überwachung der Ladung während des Be- und Entladens zu unterstützen;
- die Schiffsführung bei der Bereitstellung von Dienstleistungen für die Fahrgäste zu unterstützen;
- Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ direkte Unterstützung zu leisten.

1.4. Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Führung des Fahrzeugs in Fragen der Schiffsbetriebstechnik, Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik zu unterstützen, um die allgemeine technische Sicherheit zu gewährleisten;
- Wartungsarbeiten an der Ausrüstung in den Bereichen Schiffsbetriebstechnik, Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik durchzuführen, um die allgemeine technische Sicherheit zu gewährleisten.

1.5. Wartung und Instandsetzung

Der Matrose muss in der Lage sein,

- die Führung des Fahrzeugs bei der Wartung und Instandsetzung des Fahrzeugs, seiner Anlagen und seiner Ausrüstung zu unterstützen.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 1).

1.6. Kommunikation

Der Matrose muss in der Lage sein,

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

1.7. Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz

Der Matrose muss in der Lage sein,

- sicherheitsbezogene Arbeitsvorschriften einzuhalten und die Bedeutung der Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften und die Bedeutung der Umwelt zu verstehen;
- die Bedeutung der Ausbildung zur Sicherheit an Bord zu würdigen und in Notfällen umgehend zu handeln;
- Brandschutzmaßnahmen zu ergreifen und Brandbekämpfungsgeräte ordnungsgemäß zu bedienen;
- seine Aufgaben unter Berücksichtigung der Bedeutung des Umweltschutzes wahrzunehmen.

2. Grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Führungsebene

2.0. Aufsicht

Der Schiffsführer muss in der Lage sein:

- gemäß Abschnitt 1 dieses Anhangs anderen Mitgliedern der Decksmannschaft Anweisungen zu erteilen und die von ihnen ausgeführten Aufgaben zu überwachen, was ausreichende Fähigkeiten zur Ausführung dieser Aufgaben voraussetzt.

2.1. Navigation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- Reisen zu planen und auf Binnenwasserstraßen zu navigieren; dazu gehört auch die Fähigkeit, unter Berücksichtigung der geltenden Verkehrsregeln und der geltenden vereinbarten Regeln im Bereich der Binnenschifffahrt die logischste, wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Reiseroute zum Be- bzw. Entladeziel auszuwählen;
- seine Kenntnisse der geltenden Besatzungsvorschriften, einschließlich seiner Kenntnisse betreffend Ruhezeiten und die Zusammensetzung der Mitglieder einer Decksmannschaft, anzuwenden;
- bei Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs unter allen Bedingungen auf Binnenwasserstraßen Fahrzeuge zu führen und zu manövrieren; dies gilt auch für Situationen mit hohem Verkehrsaufkommen oder Situationen, in denen andere Fahrzeuge Gefahrgut befördern, wofür Grundkenntnisse des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) erforderlich sind;
- auf navigatorische Notfälle auf Binnenwasserstraßen zu reagieren.

2.2. Betrieb des Fahrzeugs

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- seine Kenntnisse der Konstruktion und des Baus von Binnenschiffen auf den Betrieb unterschiedlicher Arten von Fahrzeugen anzuwenden, und er muss über Grundkenntnisse der technischen Vorschriften für Binnenschiffe gemäß der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ verfügen;
- die vorgeschriebene Ausrüstung gemäß dem geltenden Zeugnis des Fahrzeugs zu kontrollieren und zu überwachen.

2.3. Ladungsumschlag, Ladungsstauung und Fahrgastbeförderung

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- die Sicherheit beim Beladen, Stauen, Befestigen und Entladen sowie die Ladungsfürsorge während der Reise zu planen und zu gewährleisten;

⁽¹⁾ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

- die Stabilität des Fahrzeugs zu planen und zu gewährleisten;
- die sichere Beförderung von Fahrgästen und deren Fürsorge während der Fahrt zu planen und zu gewährleisten, einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010.

2.4. Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

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

2.5. Wartung und Instandsetzung

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

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

2.6. Kommunikation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

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

2.7. Gesundheit, Sicherheit, Fahrgastrechte und Umweltschutz

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- die geltenden rechtlichen Anforderungen zu verfolgen und Maßnahmen zum Schutz des menschlichen Lebens zu ergreifen;
- für den Schutz und die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen zu sorgen, einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010;
- Notfall- und Schadensbegrenzungspläne aufzustellen und Notfallsituationen zu bewältigen;
- für die Einhaltung der Umweltschutzanforderungen zu sorgen.

3. Grundlegende Befähigungsanforderungen für besondere Berechtigungen

3.1. Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

- mit aktuellem Kartenmaterial, Nachrichten für Schiffsführer und Seefahrer sowie anderen, für Wasserstraßen mit maritimem Charakter bestimmten Veröffentlichungen zu arbeiten;

- mit Gezeitenhöhen, -ströme, -perioden und -zyklen, Zeittafeln für Gezeitenströmungen und Gezeiten sowie Abweichungen innerhalb eines Mündungsgebiets umzugehen;
- SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) und IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) zur sicheren Navigation auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter zu verwenden.

3.2. Radarnavigation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

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

4. Grundlegende Befähigungsanforderungen für besondere Tätigkeiten

4.1. Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt

Der Bewerber muss in der Lage sein,

- den Einsatz von Rettungsmitteln an Bord von Fahrgastschiffen zu organisieren;
- Sicherheitsanweisungen anzuwenden und die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste im Allgemeinen sowie insbesondere in Notfällen zu ergreifen (z. B. Evakuierung, Schäden, Kollision, Auflaufen, Brand, Explosion und andere Situationen, in denen die Gefahr einer Panik besteht), einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010;
- in einfachem Englisch zu kommunizieren;
- die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 zu erfüllen.

4.2. Sachkundiger für Flüssigerdgas (LNG)

Der Bewerber muss in der Lage sein,

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

ANHANG III

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN AN DIE MEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT

Medizinische Tauglichkeit, die die körperliche und psychische Tauglichkeit umfasst, bedeutet, dass die an Bord eines Fahrzeugs tätige Person nicht an Krankheiten oder Behinderungen leidet, derentwegen sie nicht in der Lage ist,

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

Die ärztliche Untersuchung bezieht sich insbesondere auf das Seh- und Hörvermögen, die Motorik sowie den neuro-psychiatrischen und kardiovaskulären Befund.

ANHANG IV

ANWENDBARE ANFORDERUNGEN

Tabelle A

Gegenstand, Artikel	Konformitätsanforderungen	Beginn der Anwendung
Praktische Prüfungen, Artikel 17 Absatz 4	[CESNI ...]	[]
Zulassung von Simulatoren, Artikel 21 Absatz 2		
Merkmale und Voraussetzungen für die Nutzung von Registern, Artikel 25 Absatz 2		

Tabelle B

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

Tabelle C

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