EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.5.2018
COM(2018) 315 final

2018/0162 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2018) 239 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Bedeutung des Faktors Mensch für den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt ist auf der Unionsebene seit Anfang der 1990er Jahre anerkannt[1]. Die Verbesserung der theoretischen und praktischen Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute wurden als besonders wichtig erachtet, um ein hohes Sicherheitsniveau zu erreichen. Auf EU-Ebene wurde dies durch die Richtlinie 2008/106/EG (in der geänderten Fassung)[2] erreicht, in der Mindestanforderungen für die theoretische und praktische Ausbildung festgelegt wurden. In dieser Richtlinie ist der internationale Rahmen für die Anforderungen an die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten auf EU-Ebene integriert, welcher im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) entwickelt und im Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) von 1978 (in geänderter Fassung) festgelegt ist.

Die Richtlinie 2008/106/EG enthält auch einen gemeinsamen EU-Mechanismus für die Anerkennung der in Drittländern geltenden Systeme für die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute. Darüber hinaus schreibt sie vor, dass die Kommission, unterstützt von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie 2008/106/EG bzw. des STCW-Übereinkommens durch die Mitgliedstaaten und Drittländer regelmäßig überprüft.

Das Ziel der Richtlinie 2005/45/EG[3] war die Förderung der beruflichen Mobilität von Seeleuten innerhalb der EU durch die Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten erteilten Befähigungszeugnissen für Seeleute. Mit der Richtlinie wurde ein vereinfachtes Verfahren für die Anerkennung der von den Mitgliedstaaten erteilten Befähigungszeugnisse für Seeleute eingeführt. Ziel war es sicherzustellen, dass alle Seeleute, die ihre Qualifikation in einem Mitgliedstaat erworben haben und Inhaber solcher Befähigungszeugnisse sind, an Bord von Schiffen Dienst tun dürfen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren.

---

1 Der Rat hat in seinen Schlussfolgerungen vom 25. Januar 1993 über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung zur Kenntnis genommen, dass dem Menschen beim sicheren Betrieb von Schiffen eine große Bedeutung zukommt. Auch in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr legte der Rat das Ziel fest, Schiffe mit nicht den Normen genügenden Besatzungen auszuweisen, und nannte als Priorität eine Aktion, die darauf abzielte, die theoretische und praktische Ausbildung dadurch zu verbessern, dass gemeinsame Normen für ein Mindestausbildungsniveau der wichtigsten Besatzungsmitglieder entwickelt wurden.

2 Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2012/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 78).

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

Die Evaluierung ergab, dass beide Richtlinien ihren Zweck erfüllen und in hohem Maße den ursprünglichen Zielen und Erwartungen gerecht geworden sind. Allerdings wurden auch Aspekte festgestellt, die die Wirksamkeit und Effizienz des Rechtsrahmens beeinträchtigen. Ziel dieses Vorschlags ist es, die festgestellten Probleme zu beheben.

Das übergeordnete Ziel dieser Überarbeitung ist die Vereinfachung und Straffung des bestehenden EU-Rechtsrahmens für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute, um i) die EU-Vorschriften mit dem internationalen Rechtsrahmen in Einklang zu halten, ii) das zentrale System für die Anerkennung von Drittländern im Hinblick auf die Erhöhung seiner Effizienz und Wirksamkeit neu zu gestalten und iii) größere rechtliche Klarheit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnissen zu schaffen.

1.2. Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Vorschlag steht voll und ganz im Einklang mit den Zielen der Seeverkehrsstrategie bis 2018[4], in der eine kontinuierliche Anpassung des europäischen Rahmens an das STCW-Übereinkommen und die Schaffung gleicher Ausgangsbedingungen für die Durchführung des internationalen Rechtsrahmens zwischen der EU und den Drittländern gefordert wurde. Außerdem sind die Bestimmungen über die Anerkennung von Berufsqualifikationen gemäß der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[5] in Bezug auf die Anerkennung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten gemäß der Richtlinie 2008/106/EG seit Einführung des Systems zur gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute durch die Richtlinie 2005/45/EG nicht mehr anwendbar.

1.3. Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

Der Vorschlag stellt sicher, dass die bestehenden Rechtsvorschriften einfach und klar sind, nicht zu einer unnötigen Belastung führen und mit den sich wandelnden politischen und gesellschaftlichen Entwicklungen auf europäischer und internationaler Ebene Schritt halten. Der Vorschlag steht voll und ganz im Einklang mit dem Weißbuch über die Zukunft des Verkehrs[6] von 2011, da es die harmonisierte Umsetzung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens in der Union und die Wahrung gleicher Ausgangsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern gewährleistet.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

2.1. Rechtsgrundlage

Da mit dem Vorschlag die geltende Richtlinie 2008/106/EG geändert und die Richtlinie 2005/45/EG aufgehoben wird, bleibt Artikel 100 Absatz 2 AEUV (ex-Artikel 80 Absatz 2 EGV), der Maßnahmen im Bereich des Seeverkehrs vorsieht, die Rechtsgrundlage.

---

4 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategische Ziele und Empfehlungen für die Seeverkehrspolitik der EU bis 2018 (KOM(2009) 8).

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 Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ (KOM(2011) 144).

2.2. Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die Gestaltung der EU-Vorschriften über die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute hat sich hauptsächlich an den internationalen Anforderungen, d. h. am STCW-Übereinkommen, orientiert. Da das STCW-Übereinkommen bereits vollständig in EU-Recht umgesetzt wurde und alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Übereinkommens sind, muss die Richtlinie mit den jüngsten Änderungen des internationalen Rahmens in Einklang gebracht werden.

Angesichts des internationalen Charakters der Schifffahrt sollte ein Konflikt zwischen den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen auf Unionsebene vermieden werden. In diesem Zusammenhang ist es unerlässlich, das STCW-Übereinkommen in der gesamten Union auf einheitliche Weise umzusetzen, damit weiterhin gleiche Ausgangsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten herrschen.

Darüber hinaus umfasst das zentralisierte System zur Anerkennung von Drittländern auf Unionsebene die Verpflichtung der Mitgliedstaaten im Rahmen des STCW-Übereinkommens, die Systeme für die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute von denjenigen Drittländern zu bewerten, deren Befähigungszeugnisse für Seeleute von ihnen anerkannt werden. Die Evaluierung ergab, dass das zentralisierte System zu einer Angleichung der Ausgangsbedingungen zwischen EU- und Drittländern beigetragen und gleichzeitig zu erheblichen Kosteneinsparungen im Vergleich zu einer Situation geführt hat, in der die Mitgliedstaaten jeweils eigene Überprüfungen in Drittländern vornehmen würden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden dafür sorgen, dass der internationale Rahmen von den Mitgliedstaaten in einheitlicher Weise und unter Wahrung der effizienten Aufteilung der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen angewandt wird, die für die im Rahmen des zentralisierten Systems für die Anerkennung von Drittländern eingesetzt werden.

2.3. Verhältnismäßigkeit

In Anbetracht der jüngsten rechtlichen Entwicklungen und der Änderungen des STCW-Übereinkommens wird der Vorschlag, die geltenden Anforderungen der Union an die internationalen Vorschriften anzupassen, die Effizienz des zentralisierten Systems für die Anerkennung von Drittländern zu erhöhen und die Definition der Befähigungszeugnisse für Seeleute, die die Mitgliedstaaten untereinander anerkennen, zu präzisieren, als die einzige angemessene und kohärente Lösung angesehen. Er gewährleistet, dass das derzeitige hohe Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt wird und die verfügbaren Ressourcen besser eingesetzt werden können.

2.4. Wahl des Instruments

Die Richtlinie gilt als die am besten geeignete Form zur Erreichung der festgelegten Ziele. In ihr werden einheitliche Grundsätze und ein harmonisiertes Sicherheitsniveau festgelegt. Sie gewährleistet zudem die Durchsetzung der Vorschriften, wobei die Wahl der anzuwendenden juristischen und technischen Verfahren allerdings den einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleibt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich insbesondere auf die Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, und es wird davon ausgegangen, dass eine Richtlinie den Mitgliedstaaten den erforderlichen Spielraum gibt, in ihren Ausbildungssystemen höhere Anforderungen zu stellen, sollten sie dies für angezeigt halten.

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

3.1. Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Kommission hat den Rechtsrahmen der EU über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute und für die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute[7] im Rahmen ihres Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) evaluiert. Die REFIT-Evaluierung ergab, dass der EU-Rechtsrahmen in Bezug auf die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen seine wichtigsten Ziele weitgehend erreicht hat und nach wie vor relevant ist. Insbesondere hat der EU-Rahmen durch die Verbesserung der theoretischen und praktischen Ausbildung von Seeleuten und der Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute dazu beigetragen, nicht den Normen genügende Besatzungen an Bord von unter EU-Flagge fahrenden Schiffen zu verdrängen und durch die Einführung des zentralisierten EU-Systems gleiche Ausgangsbedingungen für in der Union ausgebildete Seeleute und aus Drittländern angestellte Seeleute zu schaffen. Darüber hinaus hat die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen gemäß der Richtlinie 2005/45/EG die berufliche Mobilität von Seeleuten auf unter der Flagge eines EU-Mitgliedstaats fahrenden Schiffen gefördert.

Die REFIT-Evaluierung zeigte aber auch bestimmte Mängel bei der Effizienz und der Verhältnismäßigkeit bestimmter rechtlicher Anforderungen auf:

(a) Dem administrativen Rahmen für die Anerkennung und erneute Prüfung von Drittländern mangelt es an Wirksamkeit und Effizienz:

- Die in den Rechtsvorschriften festgelegte Frist für die Anerkennung neuer Drittländer ist unrealistisch, da sie nicht alle erforderlichen Verfahrensschritte berücksichtigt.
- Die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen für das Verfahren zur Anerkennung von Drittländern werden nicht effizient genutzt. Das derzeitige Verfahren berücksichtigt nicht die Anzahl der Kapitäne und Offiziere, die voraussichtlich aus den fraglichen Drittländern angestellt werden.
- Die Durchführung des Verfahrens zur erneuten Prüfung von Drittstaaten wird nicht in verhältnismäßiger Weise durchgeführt. Der Zeitrahmen für die erneute Prüfung berücksichtigt weder, in welchem Maß das Land die Anforderungen des STCW-Übereinkommens erfüllt noch die Anzahl der von den Mitgliedstaaten erteilten Vermerke.

(b) Bei dem Geltungsbereich der Regelung für die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute mangelt es an Klarheit und Rechtssicherheit.

(c) Die Richtlinie 2008/106/EG muss in regelmäßigen Abständen entsprechend den aktuellen Änderungen des STCW-Übereinkommens angepasst werden. In diesem Zusammenhang führt das derzeitige Verfahren für die Aufnahme von Änderungen des STCW-Übereinkommens zu erheblichen Verzögerungen, weshalb die Gefahr besteht, dass das Unionsrecht über einen längeren Zeitraum im Widerspruch zum internationalen Rahmen steht.

[7] SWD(2018) 19.

3.2. Konsultation der Interessenträger

Aufgrund der technischen Natur der geplanten Vorschläge wurde eine gezielte Konsultation durchgeführt. Nationale Sachverständige, Reederverbände und Gewerkschaften der Seeleute wurden im Rahmen einer Online-Umfrage über einen Zeitraum von 4 Wochen konsultiert. Ferner wurde ein Seminar veranstaltet, an dem die Mitgliedstaaten sowie Vertreter der europäischen Verbände der Reeder und Seeleute teilnahmen und zu den geplanten Maßnahmen Stellung nahmen. Die Zusammenfassung der Konsultation sowie Einzelheiten der Stellungnahmen zu den im Konsultationsprozess angesprochenen Punkten sind in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen enthalten, die dem Vorschlag beigefügt ist. Die geplanten Maßnahmen wurden von einer großen Mehrheit der nationalen Sachverständigen und Interessenträger unterstützt. Lediglich die Vertreter der Reeder äußerten Bedenken hinsichtlich der Neugestaltung des zentralen Systems durch die Einführung eines Dialogs zwischen den Mitgliedstaaten über die Notwendigkeit, neue Drittländer anzuerkennen. Ihre Bedenken flossen jedoch in die endgültigen Maßnahmen ein, um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Effizienzmaßnahmen und der Notwendigkeit des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotte zu schaffen: Der ersuchende Mitgliedstaat kann das Drittland nun einseitig anerkennen, bis eine Entscheidung über seine Anerkennung getroffen ist.

3.3. Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Dieser Vorschlag stützt sich in erster Linie auf im Rahmen der REFIT-Bewertung erhobene Daten, die der einschlägigen Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen[8] zu entnehmen sind.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Ausarbeitung des vorliegenden Vorschlags ein Seminar mit nationalen Sachverständigen und Interessenträgern veranstaltet. Ferner wurde in Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs intern technisches Fachwissen zusammengetragen.

Die Ergebnisse des Workshops und die Gespräche mit den nationalen Sachverständigen sowie die Standpunkte der übrigen Interessenträger sind in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zusammengefasst, die dem Vorschlag beigefügt ist.

3.4. Folgenabschätzung

Der Vorschlag ist eine unmittelbare Folgemaßnahme der REFIT-Evaluierung, bei der festgestellt wurde, dass eine Anpassung an den internationalen Rahmen, mehr Effizienz im Hinblick auf das zentralisierte System für die Anerkennung von Drittländern und mehr Rechtsklarheit bei der Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute erforderlich sind. Die vorgesehenen Maßnahmen werden voraussichtlich (außer der rechtlichen Klarheit, Rechtssicherheit und Vereinfachung) keine erheblichen Auswirkungen haben, und es stehen keine anderen materiell unterschiedlichen Lösungen zur Verfügung. Entsprechend den Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde keine umfassende Folgenabschätzung durchgeführt.

Dennoch liegt dem Vorschlag eine Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen bei, in der die Grundlagen für die vorgeschlagenen Lösungen aus technischer und rechtlicher Sicht sowie eine Zusammenfassung der Standpunkte der im Rahmen der Vorbereitung dieser Initiative konsultierten Interessenträger erläutert werden.

[8] SWD(2018) 19.

3.5. Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung

Da es sich hierbei um eine Überarbeitung eines bestehenden Rechtsakts handelt, der unter das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) der Kommission fällt, hat die Kommission Möglichkeiten zur Vereinfachung und zur Verringerung von Verwaltungslasten geprüft.

Die Analyse zeigt, dass eine erhebliche Vereinfachung möglich ist, indem die Richtlinie 2005/45/EG aufgehoben und die Richtlinie 2008/106/EG an den internationalen Rahmen angepasst wird.

Das wichtigste Element zur Erhöhung der Effizienz ist die Neugestaltung des zentralen Systems zur Anerkennung der in Drittländern geltenden Systeme für die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute. Durch die Einführung eines Dialogs zwischen den Mitgliedstaaten über die Notwendigkeit, ein neues Drittland anzuerkennen, wird der gesamte Prozess im Hinblick auf die Notwendigkeit einer solchen Anerkennung transparenter werden. Dies würde zu einem angemesseneren und effizienteren Einsatz der verfügbaren personellen und finanziellen Mittel führen, da die durch die Anerkennung anfallenden Kosten und der Wettbewerbsvorteil, der der EU-Flotte durch die Beschäftigung von Seeleuten aus dem betreffenden Drittland entsteht, eingehend gegeneinander abgewogen werden.

Darüber hinaus wird die Verlängerung der Frist für die erneute Prüfung bereits anerkannter Drittländer auf der Grundlage festgelegter Prioritätskriterien Ressourcen freisetzen, die derzeit ineffizient genutzt werden. Insbesondere werden die verfügbaren Ressourcen von Ländern, die nur wenige Seeleute in der EU-Flotte stellen und eine geringe Sicherheitsbedrohung darstellen, zu Ländern verlagert, die häufiger einer erneuten Prüfung unterzogen werden sollen, da sie den höchsten Anteil an Seeleuten stellen, die über außerhalb der Union erteilte Befähigungszeugnisse verfügen.

In diesem Sinne wird die Aufhebung der Anerkennung von Drittländern, die mindestens fünf Jahre lang keine Kapitäne oder Offiziere in der EU-Flotte gestellt haben, neue Ressourcen für die Anerkennung neuer Drittländer freimachen, die über mehr Potenzial verfügen, Arbeitskräfte für europäische Schiffe bereitzustellen. Angesichts des Mangels an verfügbaren Daten und der rechtlichen Art der Änderungen, wurden die vereinfachenden Elemente nicht quantifiziert.

3.6. Grundrechte

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

5.1. Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten

Der vorliegende Vorschlag hat einen sehr technischen Anwendungsbereich im Hinblick auf die Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden müssen; er ändert hingegen nur einem sehr kleinen Teil der bestehenden rechtlichen Verpflichtungen.

Angesichts des geringen Umfangs der Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten zur Umsetzung ergreifen müssen, ist daher kein Durchführungsplan erforderlich.

5.2. Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da es sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen, die von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden müssen, nicht um wesentliche Maßnahmen handelt.

5.3. Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags

Begriffsbestimmungen und Geltungsbereich

Artikel 1 wird geändert, um neue Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit den neuen Regeln V/3 und V/4 einzuführen, die neu in den Anhang der Richtlinie 2008/106/EG aufgenommen wurden. Ferner wurde aufgrund der Einführung des neuen Artikels 5b und zur Präzisierung der Anwendung des geltenden Artikels 8 eine neue Begriffsbestimmung für „Aufnahmemitgliedstaat“ für notwendig erachtet.

Auch Artikel 2 wird geändert, um den Geltungsbereich der aufgehobenen Richtlinie 2005/45/EG abzudecken.

Gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute

Es wird ein neuer Artikel 5b eingefügt, um das System der gegenseitigen Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute, die von den Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, aufzunehmen. Artikel 5b spiegelt vor allem den aufgehobenen Artikel 3 der Richtlinie 2005/45/EG wider, indem präzisiert wird, welche Befähigungszeugnisse gegenseitig anerkannt werden, damit Seeleute, die Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Befähigungszeugnisses sind, an Bord von Schiffen arbeiten können, die unter der Flagge eines anderen Mitgliedstaats fahren.

Anpassung an den internationalen Rahmen

Artikel 12 und Anhang I enthalten die neuen Änderungen des STCW-Übereinkommens in Bezug auf neuen Ausbildungs- und Qualifikationsbedarf für Seeleute, die an Bord von Fahrgastschiffen und Schiffen, die unter den IGF- und den Polar-Code fallen, arbeiten.

Anerkennung von in Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnissen

Artikel 19 wird geändert, um einen Durchführungsbeschluss über die Notwendigkeit der Einleitung des neuen Verfahrens zur Anerkennung neuer Drittländer vorzusehen. Dieser Verfahrensschritt wird es dem ersuchenden Mitgliedstaat ermöglichen, seinen Antrag auf Anerkennung zu begründen, während die Mitgliedstaaten Gelegenheit zum Meinungsaustausch und zur Entscheidung über den Antrag haben.

Außerdem wird die Frist für die Annahme eines Beschlusses über die Anerkennung des betreffenden Drittlands von 18 auf 24 Monate verlängert und im Falle, dass das Drittland umfangreichere Korrekturmaßnahmen, einschließlich Änderungen seiner Rechtsvorschriften, vornehmen muss, wird die Frist weiter auf 36 Monate verlängert. Es wird davon ausgegangen, dass die Verlängerung der Fristen keine negativen Auswirkungen hat, da der antragstellende

Mitgliedstaat berechtigt ist, das Drittland einseitig anzuerkennen, bis die endgültige Entscheidung über die Anerkennung des Drittlands gefallen ist.

In Artikel 20a wird ein neuer Absatz angefügt, durch den ein besonderer Grund für die Aufhebung der Anerkennung eines Drittlands eingeführt wird, wenn dieses Land mindestens 5 Jahre lang keine Seeleute in der Flotte der EU gestellt hat.

Erneute Prüfung von Drittländern

Artikel 21 wird geändert, um den Zeitraum zwischen erneuten Prüfungen auf der Grundlage von Prioritätskriterien auf bis zu 10 Jahre zu verlängern. Drittländer, die eine begrenzte Anzahl von Seeleuten an Bord der Flotte der EU stellen und ein geringes Risiko im Hinblick auf die Sicherheit darstellen, sollten in längeren Abständen neu bewertet werden als solche Drittländer, die eine große Anzahl an Arbeitskräften stellen.

Informationen über die Vermerke zur Bestätigung der Anerkennung von Befähigungszeugnissen, die von Drittländern erteilt wurden

Artikel 25a wird geändert, damit die von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen über die Zahl der Vermerke zur Bestätigung der Anerkennung von von Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnissen für die Zwecke der Aufhebung von Anerkennungen und der Priorisierung der erneuten Prüfungen von Drittländern genutzt werden können. Artikel 5a wird neu gefasst, um ihn mit dem neuen Artikel 25a in Einklang zu bringen.

Ausschussverfahren und Änderungsverfahren

Artikel 27 wird geändert, um die Kommission zu ermächtigen, die erforderlichen Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG durch delegierte Rechtsakte zu ändern, um künftigen Änderungen des STCW-Übereinkommens Rechnung zu tragen.

Artikel 27a wird neu gefasst, um ihn mit der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016[9] in Einklang zu bringen.

[9] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 10.

2018/0162 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[10],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[11],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Um eine hohes Niveau bei der Sicherheit auf See und der Verhütung von Meeresverschmutzung aufrechtzuerhalten, ist es wichtig, die Kenntnisse und Fähigkeiten der Seeleute in der EU zu verbessern, indem die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute im Einklang mit den internationalen Vorschriften weiterentwickelt wird.

(2) Die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute ist auf internationaler Ebene durch das Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten von 1978 (STCW-Übereinkommen) geregelt, das 2010 überarbeitet wurde. Weitere Änderungen des STCW-Übereinkommens wurden im Jahr 2015 in Bezug auf den Ausbildungs- und Qualifikationsbedarf für Seeleute angenommen, die an Bord von Schiffen arbeiten, die dem Internationalen Code über die Sicherheit von Schiffen unterliegen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden (IGF-Code). Auch im Jahr 2016 wurden Änderungen des STCW-Übereinkommens in Bezug auf die Ausbildung und Qualifikation von Seeleuten angenommen, die auf Schiffen arbeiten, die in Polargewässern verkehren.

(3) Das STCW-Übereinkommen wird durch die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[12] in das Unionsrecht übernommen. Da alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens sind, ist eine einheitliche Umsetzung

[10] ABl. C , , S. .
[11] ABl. C , , S. .
[12] ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

ihrer internationalen Verpflichtungen durch die Angleichung der Vorschriften der Union über die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute an das STCW-Übereinkommen zu erreichen. Deshalb sollten mehrere Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG geändert werden, um den jüngsten Änderungen des STCW-Übereinkommens über die Ausbildung und Qualifikation von Seeleuten Rechnung zu tragen, die an Bord von Schiffen, die dem Internationalen Code über die Sicherheit von Schiffen unterliegen, an Bord von Fahrgastschiffen bzw. an Bord von Schiffen arbeiten, die in Polargewässern verkehren.

(4) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und die fristgerechte Anpassung der EU-Vorschriften an diese Entwicklungen zu gewährleisten, sollte die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union im Hinblick auf die Übernahmen von Änderungen des STCW-Übereinkommens durch Aktualisierung der technischen Anforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute der Kommission übertragen werden. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[13] niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, müssen das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit erhalten wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen müssen systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(5) Die Richtlinie 2008/106/EG enthält auch ein zentralisiertes System für die Anerkennung der von Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute. Die Evaluierung im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)[14] ergab, dass die Mitgliedstaaten seit der Einführung des zentralisierten Systems bedeutende Einsparungen erzielen konnten. Bei der Evaluierung wurde allerdings auch festgestellt, dass im Falle einiger anerkannter Drittländer anschließend nur eine sehr begrenzte Anzahl von Seeleuten auf Schiffen der Union beschäftigt war. Um die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen effizienter einzusetzen, sollte daher das Verfahren für die Anerkennung von Drittländern auf einer Analyse des Bedarfs für eine solche Anerkennung, einschließlich einer Schätzung der Anzahl der Kapitäne und Offiziere aus diesem Land, die voraussichtlich auf Schiffen aus der Europäischen Union beschäftigt werden, basieren.

(6) Angesichts der Erfahrungen mit der Anwendung des Verfahrens zur Anerkennung von Drittländern ergab die REFIT-Evaluierung, dass der derzeitige Zeitrahmen von 18 Monaten die Komplexität des Verfahrens, das auch eine Vor-Ort-Überprüfung durch die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs umfasst, nicht hinreichend berücksichtigt. Die notwendigen diplomatischen Vereinbarungen zur Planung und Durchführung solcher Überprüfungen erfordern mehr Zeit. Die Frist von

---

[13] Interinstitutionelle Vereinbarung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat der Europäischen Union und der Europäischen Kommission über bessere Rechtsetzung (ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 10).

[14] SWD(2018) 19.

18 Monaten reicht auch nicht aus, wenn das Drittland Korrekturmaßnahmen ergreifen und zur Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens die Rechtsvorschriften seines Systems ändern muss. Aus diesen Gründen sollte die Frist für die Annahme eines Kommissionsbeschlusses von 18 auf 24 Monate verlängert werden; sind vom Drittland erhebliche Abhilfemaßnahmen, einschließlich Änderungen an Rechtsvorschriften vorzunehmen, sollte die Frist weiter auf 36 Monate verlängert werden. Darüber hinaus sollte für den ersuchenden Mitgliedstaat weiterhin die Möglichkeit bestehen, das Regelwerk der Anforderungen des Drittlandes in Bezug auf die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vorläufig anzuerkennen, um die Flexibilität des Anerkennungsverfahrens zu wahren.

(7) Im Hinblick auf eine weitere Effizienzsteigerung bei dem zentralisierten System für die Anerkennung von Drittländern sollte die erneute Prüfung von Drittländern, die nur wenige Seeleute in der EU-Flotte stellen, in längeren Zeitabständen durchgeführt werden, die auf zehn Jahre erhöht werden sollten. Dieser längere Zeitraum für eine erneute Prüfung des Systems der betreffenden Drittländer sollte jedoch mit Prioritätskriterien kombiniert werden, die auch Sicherheitsbedenken Rechnung tragen und ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen der Notwendigkeit der Effizienz und einem effizienten Schutzmechanismus im Falle einer Verschlechterung der Qualität der Ausbildung von Seeleuten in den betreffenden Drittländern schaffen.

(8) Informationen über Seeleute, die aus Drittländern angestellt wurden, sind inzwischen auf Unionsebene verfügbar, da die Mitgliedstaaten die in ihren nationalen Registern gespeicherten einschlägigen Informationen über erteilte Befähigungszeugnisse und Vermerke zur Verfügung stellen. Diese Informationen sollten nicht nur für statistische und politische Zwecke, sondern auch für die Verbesserung der Effizienz des zentralisierten Systems zur Anerkennung von Drittländern verwendet werden. Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Angaben werden anerkannte Drittländer, die über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren keine Seeleute für die Unionsflotte zur Verfügung gestellt haben, aus der Liste der anerkannten Drittländer gestrichen. Darüber hinaus sollen diese Informationen auch für die Priorisierung der erneuten Prüfung der anerkannten Drittländer verwendet werden.

(9) Die Bestimmungen über die Anerkennung von Berufsqualifikationen gemäß der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[15] gelten nicht für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten gemäß der Richtlinie 2008/106/EG. Die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute war in der Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[16] geregelt. Die Begriffsbestimmungen für Befähigungszeugnisse von Seeleuten gemäß der Richtlinie 2005/45/EG sind angesichts der Änderungen des STCW-Übereinkommens von 2010 jedoch veraltet. Deshalb sollte das System der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute geändert werden, um den Änderungen auf internationaler Ebene und den neuen, in der Richtlinie 2008/106/EG festgelegten Begriffsbestimmungen für Befähigungszeugnisse für Seeleute Rechnung zu tragen. Außerdem sollten die von den Mitgliedstaaten

---

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

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

ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse für Seeleute ebenfalls in das System der gegenseitigen Anerkennung aufgenommen werden. Um Mehrdeutigkeit und das Risiko von Unstimmigkeiten zwischen der Richtlinie 2005/45/EG und der Richtlinie 2008/106/EG auszuräumen, sollte die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute durch die Richtlinie 2008/106/EG geregelt werden.

(10) Im Interesse der rechtlichen Klarheit und Kohärenz sollte die Richtlinie 2005/45/EG aufgehoben und die Richtlinie 2008/106/EG entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2008/106/EG

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

(1) In Artikel 1 werden folgende Nummern angefügt:

„43. „Aufnahmemitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem Seeleute um Anerkennung ihrer Zeugnisse ansuchen;

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

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

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

(2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Der Unterabsatz 1 wird wie folgt geändert:

„**(1)** Diese Richtlinie gilt für die in dieser Richtlinie genannten Seeleute auf Seeschiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren; ausgenommen sind:“

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„**(2)** Artikel 5b findet Anwendung auf Seeleute, die

a) Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind;

b) Staatsangehörige eines Drittlands und Inhaber eines durch einen Mitgliedstaat erteilten Befähigungszeugnisses sind.“

(3) Artikel 5a erhält folgende Fassung:

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

(4) Folgender Artikel 5b wird eingefügt:

„Artikel 5b

Gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute

(1) Jeder Mitgliedstaat erkennt von einem anderen Mitgliedstaat oder mit dessen Genehmigung ausgestellte Fachkundenachweise und schriftlicher Nachweise an, damit Seeleute an Bord von Schiffen seiner Flotte arbeiten können.

(2) Jeder Mitgliedstaat erkennt Befähigungszeugnisse oder Fachkundenachweise an, die einem Kapitän oder einem Offizier gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs I von einem anderen Mitgliedstaat erteilt wurden, indem er sie mit einem Anerkennungsvermerk versieht. Der Anerkennungsvermerk ist auf die Dienststellung, die Funktionen und die Befähigungs- oder Fachkundeebenen beschränkt, die darin festgelegt sind. Für den Vermerk ist der Vordruck in Abschnitt A-I/2 Ziffer 3 des STCW-Codes zu verwenden.

(3) Jeder Mitgliedstaat erkennt im Einklang mit Artikel 11 die von anderen Mitgliedstaaten oder mit deren Genehmigung ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse an, damit Seeleute an Bord von Schiffen seiner Flotte arbeiten können.

(4) Die Mitgliedstaaten gewähren Seeleuten das Recht, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren einen Rechtsbehelf in dem Fall einzulegen, dass die Eintragung eines Vermerks in ein gültiges Befähigungszeugnis oder das gültige Befähigungszeugnis selbst abgelehnt oder überhaupt kein Bescheid erteilt wird.

(5) Ungeachtet des Absatzes 2 können die zuständigen Behörden eines Aufnahmemitgliedstaats weitere Beschränkungen der Dienststellung, der Funktionen und der Befähigungs- oder Fachkundeebenen bei küstennahen Reisen im Sinne des Artikels 7 oder alternative Befähigungszeugnisse nach Regel VII/1 des Anhangs I vorschreiben.

(6) Ungeachtet des Absatzes 2 kann ein Mitgliedstaat einem Seemann erforderlichenfalls gestatten, auf einem Schiff unter seiner Flagge während höchstens drei Monaten Aufgaben wahrzunehmen, für die er ein von einem Drittland ausgestelltes entsprechendes gültiges Zeugnis einschließlich der Vermerke besitzt, das aber noch nicht den Anerkennungsvermerk eines anderen Mitgliedstaats trägt; diese Ausnahmegenehmigung wird für den Posten eines Funkoffiziers oder Funkers nur nach den einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt.

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

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

(5) Artikel 12 wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

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

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

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

(b) Folgender Absatz 2b wird eingefügt:

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

(c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

(d) Folgender Absatz 3a wird eingefügt:

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

(6) Artikel 19 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Mitgliedstaat, der beabsichtigt, Befähigungszeugnisse oder Fachkundenachweise gemäß Absatz 1, die einem Kapitän, Offizier oder Funker durch ein Drittland erteilt wurden, für den Dienst auf einem unter seiner Flagge fahrenden Schiff durch einen Vermerk anzuerkennen, legt der Kommission einen mit Gründen versehenen Antrag auf Anerkennung dieses Drittlands vor, dem eine vorläufigen Beurteilung der Einhaltung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens durch das Drittland beigefügt ist, indem er die in Anhang II genannten Informationen zusammenträgt, einschließlich einer Schätzung der Zahl der Kapitäne und Offiziere, die aus dem betreffenden Land voraussichtlich beschäftigt werden.

Nach der Einreichung des Antrags durch einen Mitgliedstaat fasst die Kommission einen Beschluss über die Einleitung des Anerkennungsverfahrens für dieses Drittland. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

(b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kommission beschließt über die Anerkennung eines Drittlands in Form eines Durchführungsrechtsakts. Dieser Durchführungsrechtsakt wird innerhalb von 24 Monaten ab dem Datum des Erlasses eines positiven Beschlusses gemäß Absatz 2 nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren angenommen.

Für den Fall, dass das betreffende Drittland wichtige Abhilfemaßnahmen, einschließlich Änderungen seiner Rechtsvorschriften, seines Systems für die theoretische und praktische Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens vornehmen muss, kann der Beschluss bis zu 36 Monate nach Annahme des in Absatz 2 genannten Beschlusses erlassen werden.

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

(7) In Artikel 20 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Gibt es über einen Zeitraum von mehr als 5 Jahren keine Vermerke über die Anerkennung von Befähigungszeugnissen oder Fachkundenachweisen gemäß Artikel 19 Absatz 1, die von einem bestimmten Drittland erteilt wurden, wird die Anerkennung der Zeugnisse dieses Landes widerrufen. Zu diesem Zweck erlässt die Kommission Durchführungsbeschlüsse im Einklang mit dem Prüfverfahren gemäß Artikel 28 Absatz 2, nachdem sie die Mitgliedstaaten und das betreffende Drittland mindestens zwei Monate zuvor informiert hat.“

(8) Artikel 21 wird wie folgt geändert:

(a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

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

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

a) Daten über die Leistungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß Artikel 23;

b) die Zahl der gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des STCW-Übereinkommens ausgestellten Vermerke zur Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen, die von dem betreffenden Drittland ausgestellt wurden;

c) die Zahl der in dem betreffenden Drittland akkreditierten Einrichtungen für die theoretische und praktische Ausbildung von Seeleuten;

d) die Zahl der von dem betreffenden Drittland genehmigten Programme;

e) das Datum der letzten Bewertung und der Zahl der Mängel bei kritischen Prozessen, die während der letzten Bewertung der Kommission festgestellt wurden;

f) jede wesentliche Änderung des Ausbildungs- und Zeugniserteilungssystems für Seeleute in einem Drittland.

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

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

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

(10) Artikel 27 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

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

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Für die Zwecke der Anpassung der Richtlinie an neue Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes wird der Kommission die Befugnis übertragen, zur Änderung des Anhangs I dieser Richtlinie sowie nötigenfalls aller übrigen Bestimmungen delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 27a zu erlassen.“

(11) Artikel 27a erhält folgende Fassung:

„Artikel 27 a

Ausübung der Befugnisübertragung

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

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 27 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab *[Datum des Inkrafttretens]* übertragen.

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

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

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 27 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

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

Artikel 2

Aufhebung

Die Richtlinie 2005/45/EG wird aufgehoben.

Artikel 3

Umsetzung

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens [12 Monate nach Inkrafttreten] 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.

Artikel 4

Inkrafttreten

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

Artikel 5

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*