



Brüssel, den 20. November 2020  
(OR. en)

13189/20

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2020/0329 (COD)**

---

---

**CODIF 20**  
**CODEC 1187**  
**MAR 150**  
**OMI 49**  
**MI 509**  
**SOC 739**

## VORSCHLAG

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	18. November 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 739 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (kodifizierter Text)

---

Die Delegationen erhalten anbei einen neuen Kodifizierungsvorschlag der Kommission zum eingangs genannten Rechtsakt (COM(2020) 739 final - 2020/0329 (COD) und Annexes 1 to 5).

Die Delegationen werden gebeten, ihre Bemerkungen zu dem Kodifizierungsvorschlag vor Freitag, dem 18. Dezember 2020 an folgende Adressen zu übermitteln:

[Codification@consilium.europa.eu](mailto:Codification@consilium.europa.eu) **UND** [sj-codification@ec.europa.eu](mailto:sj-codification@ec.europa.eu)

Wir weisen die Delegationen auf den praktischen Leitfaden für die Kodifizierung hin (Dok. 14722/14 + COR1).

---

Anl.: COM(2020) 739 final



Brüssel, den 18.11.2020  
COM(2020) 739 final

2020/0329 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (kodifizierter Text)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## BEGRÜNDUNG

1. Im Zusammenhang mit dem "Europa der Bürger" ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Unionsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für die Bürger besser verständlich und zugänglich wird und sie die spezifischen Rechte, die es ihnen zuerkennt, besser in Anspruch nehmen können.

Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals in wesentlichen Punkten geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

Soll das Recht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsakte also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987<sup>1</sup> ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Rechtsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.
3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert<sup>2</sup> und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtssicherheit biete.

Bei der Kodifizierung ist das übliche Verfahren für den Erlass der Rechtsakte der Union uneingeschränkt einzuhalten.

Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten<sup>3</sup> kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind<sup>4</sup>. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

---

<sup>1</sup> KOM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Siehe Anhang 3 zu Teil A der Schlussfolgerungen.

<sup>3</sup> Aufgenommen in das Legislativprogramm für 2020.

<sup>4</sup> Siehe Anhang IV Teil A des vorliegenden Vorschlags.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 2008/106/EG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Die vorläufige konsolidierte Fassung wurde vom Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in 24 Amtssprachen erstellt. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang V der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

2020/0329 (COD)

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (kodifizierter Text)**

(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<sup>5</sup>,  
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,  
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,  
in Erwägung nachstehender Gründe:

---

↓ 2008/106/EG

Erwägungsgrund 1 (angepasst)

- (1) Die Richtlinie  2008/106/EG  des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> wurde mehrfach und erheblich geändert<sup>8</sup>. Aus Gründen der Klarheit  und der Übersichtlichkeit  empfiehlt es sich,  sie zu kodifizieren .

---

↓ (EU) 2019/1159

Erwägungsgrund 1

- (2) Um ein hohes Niveau bei der Sicherheit auf See und der Verhütung von Meeresverschmutzung aufrechtzuerhalten und nach Möglichkeit weiter anzuheben, ist es wichtig, die Kenntnisse und Fähigkeiten von Seeleuten in der Union aufrechtzuerhalten und möglichst zu verbessern, indem die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Zeugnissen für Seeleute im Einklang mit internationalen Vorschriften und dem technischen Fortschritt weiterentwickelt und indem weitere

---

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Siehe Anhang IV Teil A.

Maßnahmen ergriffen werden, um das europäische maritime Qualifikationsniveau auszubauen.

---

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 2 (angepasst)

- (3) Die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Seeleute ist auf internationaler Ebene durch das Internationale Übereinkommen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation  (IMO) von 1978  über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (im Folgenden „STCW-Übereinkommen“) geregelt, das  auf einer Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens im Jahr  2010  in Manila (im Folgenden „Manila-Änderungen“)  grundlegend überarbeitet wurde. 2015  und 2016  wurden  weitere  Änderungen des STCW-Übereinkommens angenommen.
- 

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 3 (angepasst)

- (4) Das STCW-Übereinkommen wird durch  diese  Richtlinie in das Unionsrecht übernommen. Da alle Mitgliedstaaten Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens sind, ist eine einheitliche Umsetzung ihrer internationalen Verpflichtungen durch die Angleichung der Vorschriften der Union über die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Zeugnissen für Seeleute an das STCW-Übereinkommen zu erreichen.
- 

↓ 2012/35/EU  
Erwägungsgrund 13

- (5) Der Schifffahrtssektor der Union verfügt über ein hochwertiges maritimes Fachwissen, das seine Wettbewerbsfähigkeit unterstützt. Die Qualität der Ausbildung von Seeleuten ist von Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors und dafür, dass die Seeverkehrsberufe für Bürger der Union, insbesondere für junge Menschen, attraktiv sind.
- 

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 8

- (6) Die Mitgliedstaaten können strengere Anforderungen als die Mindestanforderungen des Übereinkommens und der vorliegenden Richtlinie festlegen.
- 

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 9

- (7) Die der vorliegenden Richtlinie beigefügten Regeln des STCW-Übereinkommens sollten durch die verbindlichen Vorschriften in Teil A des Codes über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (im Folgenden „STCW-Code“) ergänzt werden. Teil B des STCW-Codes enthält empfohlene Anleitungen, die dazu gedacht sind, die Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens und diejenigen, die an der Verwirklichung, Anwendung oder

Durchsetzung seiner Maßnahmen beteiligt sind, bei der vollständigen und einheitlichen Umsetzung des Übereinkommens zu unterstützen.

---

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 5

- (8) Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik im Bereich des Seeverkehrs besteht darin, die Freizügigkeit von Seeleuten innerhalb der Union zu erleichtern. Diese Freizügigkeit trägt unter anderem dazu bei, dass der Seeverkehrssektor der Union für künftige Generationen attraktiv wird, wodurch vermieden wird, dass im europäischen maritimen Cluster ein Mangel an kompetentem Personal mit der richtigen Mischung von Qualifikationen und Kompetenzen auftritt. Die gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnisse für Seeleute ist wesentlich für die Erleichterung der Freizügigkeit von Seeleuten. In Anbetracht des Rechts auf eine gute Verwaltung sollten die Entscheidungen der Mitgliedstaaten bezüglich der Anerkennung von Fachkundenachweisen, die Seeleuten von anderen Mitgliedstaaten zum Zweck der Ausstellung eines nationalen Befähigungszeugnisses ausgestellt wurden, auf Gründen beruhen, die durch die betreffenden Seeleute überprüft werden können.
- 

↓ 2012/35/EU Erwägungsgrund 5  
(angepasst)

- (9) ☒ Die ☒ Ausbildung von Seeleuten sollte eine geeignete Ausbildung in Theorie und Praxis umfassen, um sicherzustellen, dass Seeleute hinreichend qualifiziert sind, um die Gefahrenabwehr- und Sicherheitsstandards zu erfüllen und auf Gefahren und Notfälle reagieren zu können.
- 

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 11 (angepasst)

- (10) Die Mitgliedstaaten sollten gezielte Maßnahmen ergreifen und durchsetzen, um betrügerische Praktiken im Zusammenhang mit den Befähigungszeugnissen ☒ und Fachkundenachweisen ☒ zu verhindern und zu bestrafen, und sich weiterhin im Rahmen der IMO um strenge und durchsetzbare Übereinkommen über die weltweite Bekämpfung solcher Praktiken bemühen.
- 

↓ 2012/35/EU Erwägungsgrund 6

- (11) Es sollten Qualitätsnormen und Qualitätssicherungssysteme entwickelt und eingeführt werden; dabei sollte gegebenenfalls der Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009<sup>9</sup> und entsprechenden von den Mitgliedstaaten erlassenen Maßnahmen Rechnung getragen werden.

---

<sup>9</sup> Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 zur Einrichtung eines europäischen Bezugsrahmens für die Qualitätssicherung in der beruflichen Aus- und Weiterbildung (ABl. C 155 vom 8.7.2009, S. 1).

---

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 10

- (12) Um die Sicherheit auf See und die Verhütung von Meeresverschmutzung zu verbessern, sollten in der vorliegenden Richtlinie Bestimmungen über Mindestruhezeiten für das Wachpersonal im Einklang mit dem STCW-Übereinkommen vorgesehen werden. Diese Bestimmungen sollten unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 1999/63/EG des Rates<sup>10</sup> angewendet werden.

---

↓ 2012/35/EU Erwägungsgrund 7  
(angepasst)

- (13) Die europäischen Sozialpartner haben Mindestruhezeiten für Seeleute vereinbart, und die Richtlinie 1999/63/EG wurde mit dem Ziel der Umsetzung dieser Vereinbarung angenommen. Die genannte Richtlinie gestattet zudem die Genehmigung von Ausnahmen von den Mindestruhezeiten für Seeleute. Die Möglichkeit, Ausnahmen zu genehmigen, sollte jedoch in Bezug auf Höchstdauer, Häufigkeit und Umfang begrenzt werden. Die Manila-Änderungen zielen unter anderem darauf ab, objektive Grenzen für die Ausnahmen von den Mindestruhezeiten für den Wachdienst und für Seeleute mit festgelegten Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung festzulegen, um Übermüdung vorzubeugen. ☒ Die vorliegende Richtlinie sollte daher die ☒ Manila-Änderungen ☒ widerspiegeln ☒, dass die Übereinstimmung mit der Richtlinie 1999/63/EG gewährleistet ist.

---

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 12 (angepasst)

- (14) Zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zur Abwendung des Verlustes von Menschenleben und der Meeresverschmutzung sollte die Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in ☒ Unionsgewässern ☒ fahren, ☒ gewährleistet ☒ werden.

---

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 13

- (15) Personal an Bord von Passagierschiffen, das den Passagieren in Notlagen Hilfe leisten soll, sollte sich mit diesen verständigen können.

---

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 14

- (16) Die Besatzungen an Bord von Tankschiffen, die gesundheitsschädliche oder umweltbelastende Produkte befördern, sollten imstande sein, zur Verhütung von

---

<sup>10</sup> Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33).



Unfällen und in Notlagen wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Es ist äußerst wichtig, dass entsprechend den Anforderungen der vorliegenden Richtlinie eine klare Verständigung zwischen dem Kapitän, den Offizieren und den Schiffsleuten erfolgen kann.

---

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 15 (angepasst)

- (17) Es ist unbedingt zu gewährleisten, dass Seeleute mit  Zeugnissen  aus Drittländern, die an Bord von Schiffen der  Union  Dienst tun, eine den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entsprechende Qualifikation besitzen. Die vorliegende Richtlinie sollte Verfahren und gemeinsame Kriterien für die Anerkennung von in Drittländern ausgestellten  Zeugnissen von Seeleuten  durch die Mitgliedstaaten festlegen, die auf den im Rahmen des STCW-Übereinkommens vereinbarten Normen für die Ausbildung und Erteilung von  Zeugnissen  beruhen.
- 

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 16 (angepasst)

- (18) Im Interesse der Sicherheit auf See sollten die Mitgliedstaaten  Zeugnisse , die das erforderliche Ausbildungsniveau belegen, nur dann anerkennen, wenn diese von oder im Namen von Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens ausgestellt sind, denen vom Schiffssicherheitsausschuss (im Folgendem „MSC“) der IMO bescheinigt worden ist, dass sie den Nachweis über die uneingeschränkte Anwendung der Anforderungen dieses Übereinkommens erbracht haben und weiterhin erbringen. Um die Zeitspanne zu überbrücken, die der MSC benötigt, um das Bescheinigungsverfahren durchzuführen, ist ein Verfahren für die vorläufige Anerkennung von Zeugnissen erforderlich.
- 

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 6 (angepasst)

- (19)  Diese  Richtlinie enthält auch ein zentralisiertes System für die Anerkennung der von Drittländern ausgestellten Zeugnisse für Seeleute. Um die verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen effizient einzusetzen, sollte das Verfahren für die Anerkennung von Drittländern auf einer Analyse des Bedarfs für eine solche Anerkennung, unter anderem einer Angabe der geschätzten Anzahl der Kapitäne, Offiziere und Funker aus diesem  Drittland , die voraussichtlich auf Schiffen beschäftigt werden, die unter der Flagge der Mitgliedstaaten fahren, basieren. Diese Analyse sollte dem Ausschuss für Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) zur Prüfung vorgelegt werden.
- 

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 8

- (20) Um das Recht aller Seeleute auf eine angemessene Beschäftigung zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt zu begrenzen, sollte bei der künftigen Anerkennung von Drittländern die Tatsache berücksichtigt werden, ob diese Drittländer das Seearbeitsübereinkommen aus dem Jahre 2006 ratifiziert haben.

---

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 9 (angepasst)

- (21) ☒ Um die Effizienz des ☒ zentralisierten System☒ s ☒ für die Anerkennung von ☒ in ☒ Drittländern ☒ ausgestellten Zeugnissen von Seeleuten zu gewährleisten, ☒ sollte ☒ eine ☒ erneute Prüfung von Drittländern, die nur wenige Seeleute auf Schiffen stellen, die unter der Flagge der Mitgliedstaaten fahren, in Zeitabständen ☒ von zehn Jahren ☒ durchgeführt werden. Dieser 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 wirksamen Schutzmechanismus im Falle einer Verschlechterung der Qualität der Ausbildung von Seeleuten in den betreffenden Drittländern schaffen.
- 

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 17

- (22) Gegebenenfalls sollte eine Inspektion von Ausbildungseinrichtungen oder Ausbildungsprogrammen und -kursen für Seeleute erfolgen. Kriterien für eine solche Inspektion sollten daher festgelegt sein.
- 

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 19

- (23) Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> errichtete Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs sollte die Kommission dabei unterstützen, zu prüfen, ob die Mitgliedstaaten die in dieser Richtlinie festgelegten Anforderungen erfüllen.
- 

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 10 (angepasst)

- (24) 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 Zeugnisse und Vermerke zur Verfügung stellen. Diese Informationen sollten für statistische Zwecke und zur Politikgestaltung, insbesondere für die Verbesserung der Effizienz des zentralisierten Systems für die Anerkennung von ☒ in ☒ Drittländern ☒ ausgestellten Zeugnissen von Seeleuten ☒ verwendet werden. Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Angaben sollte die Anerkennung von Drittländern, die über einen Zeitraum von mindestens acht Jahren keine Seeleute auf Schiffen, die unter der Flagge der Mitgliedstaaten fahren, zur Verfügung gestellt haben, erneut geprüft werden. Das Verfahren der erneuten Prüfung sollte die Möglichkeit beinhalten, die Anerkennung der betreffenden Drittländer aufrechtzuerhalten oder zu entziehen. Darüber hinaus sollten diese durch die Mitgliedstaaten übermittelten Angaben auch für die Priorisierung der erneuten Prüfung der anerkannten Drittländer verwendet werden.
- 

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1).

---

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 20 (angepasst)

- (25) Die Mitgliedstaaten als Hafenbehörden müssen die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung in den Gewässern der  Union  dadurch verbessern, dass Schiffe unter der Flagge eines Drittlands, das das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat, vorrangig kontrolliert werden, damit gewährleistet wird, dass Schiffe unter der Flagge eines Drittlands nicht weniger streng behandelt werden.

---

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 13 (angepasst)

- (26) Die Bestimmungen über die Anerkennung von Berufsqualifikationen gemäß der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> gelten nicht für die Anerkennung von Zeugnissen für Seeleute 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<sup>13</sup> 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  so geregelt  werden,  dass  den Änderungen auf internationaler Ebene Rechnung  getragen wird . Außerdem sollten die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Seediensttauglichkeitszeugnisse 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  dieser Richtlinie zu vermeiden , sollte die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen für Seeleute ausschließlich durch  diese  Richtlinie geregelt werden. Um den Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten zu verringern, sollte außerdem nach der Annahme entsprechender Änderungen des STCW-Übereinkommens ein elektronisches System zur Darstellung der Qualifikationen von Seeleuten eingeführt werden.

---

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 14 (angepasst)

- (27) Die Digitalisierung der Daten ist Teil des technologischen Fortschritts im Bereich der Datenerhebung und der Kommunikation und soll zur Senkung von Kosten und zum effizienten Einsatz der Humanressourcen beitragen. Die Kommission sollte Maßnahmen in Erwägung ziehen, um die Wirksamkeit der Hafenstaatkontrolle zu verstärken, unter anderem eine Bewertung der Durchführbarkeit und des Mehrwerts einer Einrichtung und Verwaltung einer zentralen Datenbank für Zeugnisse für Seeleute, die mit der in Artikel 24 der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

Parlaments und des Rates<sup>14</sup> genannten Überprüfungsdatenbank verknüpft wäre und an die alle Mitgliedstaaten angebunden  wären . Diese zentrale Datenbank sollte sämtliche in Anhang III  dieser  Richtlinie festgelegten Angaben zu Befähigungszeugnissen und Vermerke zur Anerkennung von Fachkundenachweisen enthalten, die gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des STCW-Übereinkommens erteilt wurden.

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 11 (angepasst)

- (28) Um den Entwicklungen auf internationaler Ebene Rechnung zu tragen und die fristgerechte Anpassung der Unionsvorschriften an diese Entwicklungen zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte im Hinblick auf die Übernahme von Änderungen des STCW-Übereinkommens und des Teils A des STCW-Codes durch Aktualisierung der technischen Anforderungen für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung von Zeugnissen für Seeleute und durch Anpassung aller einschlägigen Bestimmungen  dieser  Richtlinie in Bezug auf die digitalen Zeugnisse für Seeleute zu erlassen. 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<sup>15</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

↓ (EU) 2019/1159  
Erwägungsgrund 12 (angepasst)

- (29) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Bestimmungen dieser Richtlinie hinsichtlich der Anerkennung von Drittstaaten  sowie der von den Mitgliedstaaten an die Kommission zu übermittelnden statistischen Daten über Seeleute  sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> ausgeübt werden.

<sup>14</sup> Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57).

<sup>15</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

<sup>16</sup> 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).

---

↓ 2012/35/EU  
Erwägungsgrund 21 (angepasst)

- (30) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Angleichung der Vorschriften der Union mit den internationalen Vorschriften über die Erteilung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen und die Ausbildung von Seeleuten, ☒ von den ☒ Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme 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 ☒ Verwirklichung ☒ dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- 

↓ 2008/106/EG  
Erwägungsgrund 26 (angepasst)

- (31) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in ☒ nationales ☒ Recht unberührt lassen —
- 

↓ 2008/106/EG

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### **Definitionen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Kapitän“ die Person, die die Führung eines Schiffes hat;
2. „Offizier“ ein Mitglied der Besatzung mit Ausnahme des Kapitäns, das nach den innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen Vorschriften oder andernfalls nach Tarifverträgen oder Brauch zum Offizier ernannt ist;
3. „Nautischer Offizier“ einen fachkundigen Offizier gemäß Anhang I Kapitel II;
4. „Erster Offizier“ den dem Kapitän im Rang nachfolgenden Offizier, der bei Verhinderung des Kapitäns die Führung des Schiffes übernimmt;
5. „Technischer Offizier“ einen fachkundigen Offizier gemäß Anhang I Kapitel III;
6. „Leiter der Maschinenanlage“ den ranghöchsten Technischen Offizier, der für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist;
7. „Zweiter Technischer Offizier“ den dem Leiter der Maschinenanlage im Rang nachfolgenden Offizier, der bei Verhinderung des Leiters der Maschinenanlage für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist;

8. „Technischer Offiziersassistent“ eine in der Ausbildung zum Technischen Offizier befindliche Person, die nach den innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen Vorschriften zum Technischen Offiziersassistenten ernannt ist;
9. „Funker“ eine Person, die ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst entsprechendes Zeugnis besitzt, das von den zuständigen Stellen ausgestellt oder anerkannt ist;
10. „Schiffsman/Schiffsleute“ Mitglieder der Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Kapitäns und der Offiziere;
11. „Seeschiff“ ein Schiff, das nicht ausschließlich auf Binnengewässern oder in beziehungsweise in unmittelbarer Nähe von geschützten Gewässern oder einer Hafenordnung unterliegenden Gebieten verkehrt;
12. „Schiff unter der Flagge eines Mitgliedstaats“ ein Schiff, das in einem Mitgliedstaat nach dessen Rechtsvorschriften registriert ist und seine Flagge führt; Schiffe, die nicht unter diese Definition fallen, werden Schiffen gleichgestellt, die eine Drittlandsflagge führen;
13. „küstennahe Reisen“ Fahrten in der näheren Umgebung eines Mitgliedstaats, wie sie von diesem festgelegt werden;
14. „Antriebsleistung“ die höchste Gesamtdauerleistung aller Hauptantriebsmaschinen des Schiffes in Kilowatt, die im Schiffszertifikat oder in einem anderen amtlichen Dokument ausgewiesen ist;
15. „Öltankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung von Erdöl und Erdölerzeugnissen als Massengut gebaut und eingesetzt ist;
16. „Chemikaliertankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung solcher flüssiger Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet wurde und eingesetzt wird, die in Kapitel 17 der jeweils geltenden Fassung des Internationalen Codes für die Beförderung von Chemikalien als Massengut aufgeführt sind;
17. „Flüssiggasttankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung solcher verflüssigter Gase und anderer Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet wurde und eingesetzt wird, die in Kapitel 19 der jeweils geltenden Fassung des Internationalen Codes für die Beförderung von Gasen aufgeführt sind;

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 1  
Buchst. a (angepasst)

18. „Vollzugsordnung für den Funkdienst“ die Vollzugsordnung für den Funkdienst, die dem Internationalen Fernmeldevertrag in der jeweils geltenden Fassung beigelegt ist oder als diesem beigelegt gilt;
19. „Passagierschiff“ ein Schiff gemäß der Definition im Internationalen Übereinkommen  der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO)  von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (im Folgenden „SOLAS 74“) in der jeweils geltenden Fassung;

↓ 2008/106/EG (angepasst)

20. „Fischereifahrzeug“ ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen oder anderen Lebewesen des Meeres verwendet wird;

21. „STCW-Übereinkommen“ das Übereinkommen der  IMO  von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten unter Berücksichtigung der Übergangsbestimmungen von Artikel VII und der Regel I/15 des Übereinkommens sowie gegebenenfalls der einschlägigen Bestimmungen des STCW-Codes in der jeweils geltenden Fassung;
22. „Funkdienst“ den Wachdienst bzw. die technische Wartung und Instandsetzung in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst, dem SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung und, nach Ermessen des jeweiligen Mitgliedstaats, den einschlägigen Empfehlungen der IMO;
23. „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Fahrgastschiff mit Ro-Ro-Frachträumen oder Sonderräumen, wie im SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung definiert;
- 

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 1  
Buchst. b (angepasst)

24. „STCW-Code“ den Code über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, wie er in der Entschließung 2  auf der Tagung  der Konferenz  der Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens  von 1995 angenommen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;
- 

↓ 2008/106/EG

25. „Funktion“ die Zusammenfassung von im STCW-Code aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortlichkeiten, die für den Betrieb des Schiffes, die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt erforderlich sind;
26. „Unternehmen“ den Schiffseigner oder jede andere Organisation oder Person, wie beispielsweise den Manager oder Bareboat-Charterer, die die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes vom Schiffseigner übernommen und sich durch die Übernahme einer solchen Verantwortung damit einverstanden erklärt hat, dass sie sämtliche dem Unternehmen mit dieser Richtlinie auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten übernimmt;
- 

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 1  
Buchst. d

27. „Seefahrtzeit“ den Dienst an Bord eines Schiffes, der für die Erteilung oder Verlängerung eines Befähigungszeugnisses, eines Fachkundenachweises oder eines sonstigen Eignungsnachweises maßgebend ist;
- 

↓ 2008/106/EG

28. „zugelassen“ von einem Mitgliedstaat nach den Bestimmungen dieser Richtlinie zugelassen;
29. „Drittland“ ein Land, das nicht zu den Mitgliedstaaten zählt;
30. „Monat“ einen Kalendermonat oder 30 Tage aus Zeiträumen von weniger als einem Monat;

31. „GMDSS-Funker“ eine Person, die eine Befähigung nach Anhang I Kapitel IV besitzt;
32. „ISPS-Code“ den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen, der am 12. Dezember 2002 mit EntschlieÙung 2 der Konferenz der Vertragsregierungen des SOLAS 74 angenommen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;
33. „Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff“ diejenige dem Kapitän rechenschaftspflichtige Person an Bord des Schiffes, die vom Unternehmen als verantwortlich für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff benannt worden ist; zu ihren Aufgaben gehören die Umsetzung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und die Pflege von Kontakten mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
34. „Sicherheitspflichten“ die Gesamtheit der sicherheitsbezogenen Aufgaben und Pflichten nach der Begriffsbestimmung in Kapitel XI-2 des SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung und im ISPS-Code;
35. „Befähigungszeugnis“ ein Zeugnis für einen Kapitän, einen Offizier oder einen Funker für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (im Folgenden „GMDSS“), das nach Anhang I Kapitel II, III, IV ☒ , V ☒ oder VII ausgestellt und mit Vermerken versehen ist und das seinen rechtmäßigen Inhaber dazu berechtigt, in der im Zeugnis bezeichneten Eigenschaft Dienst zu tun und die Funktionen auszuüben, die mit dem im Zeugnis bezeichneten Verantwortungsniveau verbunden sind;
36. „Fachkundenachweis“ ein einem Seemann ausgestellttes Zeugnis, das kein Befähigungszeugnis darstellt, in dem jedoch bestätigt wird, dass die in dieser Richtlinie aufgeführten einschlägigen Anforderungen an Ausbildung, Befähigungen oder Seefahrzeit erfüllt sind;
37. „schriftlicher Nachweis“ beziehungsweise „schriftliche Nachweise“ Unterlagen, die weder ein Befähigungszeugnis noch einen Fachkundenachweis darstellen, die jedoch dazu verwendet werden, nachzuweisen, dass die einschlägigen Anforderungen dieser Richtlinie erfüllt sind;
38. „Offizier mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik“ einen Offizier, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt;
39. „Vollmatrose im Nautischen Dienst“ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel II besitzt;
40. „Vollmatrose im Technischen Dienst“ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt;
41. „Schiffsbetriebstechniker“ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt;



---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 1

42. „Aufnahmemitgliedstaat“ den Mitgliedstaat, in dem Seeleute um Anerkennung ihrer Befähigungszeugnisse, Fachkundenachweise oder schriftlichen Nachweise ansuchen;
43. „IGF-Code“ den Internationalen Code über die Sicherheit von Schiffen, die Gase oder andere Brennstoffe mit niedrigem Flammpunkt verwenden, im Sinne der Regel II-1/2.29 des SOLAS 74;
44. „Polar-Code“ den Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, im Sinne der Regel XIV/1.1 des SOLAS 74;
45. „Polargewässer“ arktische Gewässer beziehungsweise das Antarktische Gebiet im Sinne der Regeln XIV/1.2, XIV/1.3 und XIV/1.4 des SOLAS 74.
- 

↓ 2008/106/EG

## *Artikel 2*

### **Anwendungsbereich**

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 2  
Buchst. a

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

---

↓ 2008/106/EG

- a) Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einem Mitgliedstaat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen;
- b) Fischereifahrzeuge;
- c) Vergnügungsboote, die keinem kommerziellen Zweck dienen;
- d) Holzschiffe einfacher Bauart.
- 

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 2  
Buchst. b

(2) Artikel 6 findet Anwendung auf Seeleute, die Inhaber eines durch einen Mitgliedstaat erteilten Zeugnisses sind, ungeachtet ihrer Staatsangehörigkeit.

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

*Artikel 3*

**Ausbildung und Erteilung von ☒ Zeugnissen und Nachweisen ☒**

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 2

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Seeleute, die an Bord eines Schiffes im Sinne des Artikels 2 Dienst tun, eine Mindestausbildung erhalten, die die Anforderungen des STCW-Übereinkommens, so wie sie in Anhang I der vorliegenden Richtlinie wiedergegeben sind, erfüllt, und Inhaber eines Zeugnisses im Sinne des Artikels 1 Nummern 35 und 36 und/oder eines schriftlichen Nachweises im Sinne des Artikels 1 Nummer 37 sind.

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Besatzungsmitglieder, von denen ☒ Zeugnisse ☒ gemäß Regel III/10.4 des SOLAS 74 verlangt werden, eine Ausbildung gemäß dieser Richtlinie absolviert haben und die darin vorgeschriebenen ☒ Zeugnisse ☒ besitzen.

*Artikel 4*

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 4  
Buchst. a

**Befähigungszeugnisse, Fachkundenachweise und Vermerke**

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 4  
Buchst. b

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise nur den Bewerbern erteilt werden, die die Anforderungen dieses Artikels erfüllen.

---

↓ 2008/106/EG

(2) Vermerke in Befähigungszeugnissen für Kapitäne, Offiziere und Funker werden vom Mitgliedstaat gemäß dem vorliegenden Artikel eingetragen.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 4  
Buchst. c

(3) Die Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise werden gemäß Regel I/2 Absatz 3 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen erteilt.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 4  
Buchst. d

(4) Befähigungszeugnisse sind nach den Bestimmungen dieses Artikels zu erteilen und dürfen nur von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden, nachdem diese die Echtheit und Gültigkeit sämtlicher erforderlicher schriftlicher Nachweise überprüft haben.

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

(5) In Bezug auf Funker können die Mitgliedstaaten

- a) die in den einschlägigen Regeln geforderten zusätzlichen Kenntnisse in die Prüfung zur Erteilung eines Befähigungszeugnisses nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst einbeziehen oder
- b) ein gesondertes Befähigungszeugnis erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber die in den einschlägigen Regeln geforderten zusätzlichen Kenntnisse besitzt.

(6) Nach dem Ermessen eines Mitgliedstaats können Vermerke in den Vordruck der  Zeugnisse  aufgenommen werden, die gemäß Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes erteilt werden. Falls sie so eingetragen sind, muss die Form der in Abschnitt A-I/2 Absatz 1 dargelegten Form entsprechen. Erfolgt die Erteilung in einer anderen Weise, muss die Form der Vermerke derjenigen von Absatz 2 des genannten Abschnitts entsprechen. Die Vermerke werden gemäß Artikel VI Absatz 2 des STCW-Übereinkommens erteilt.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 4  
Buchst. e

Vermerke zur Bescheinigung der Erteilung eines Befähigungszeugnisses und Vermerke zur Bescheinigung eines Fachkundenachweises an einen Kapitän oder einen Offizier gemäß Anhang I Regeln V/1-1 und V/1-2 werden nur erteilt, wenn sämtliche Anforderungen des STCW-Übereinkommens und dieser Richtlinie erfüllt sind.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 4  
Buchst. f

(7) Ein Mitgliedstaat, der ein Befähigungszeugnis oder einen Fachkundenachweis, das/der einem Kapitän oder einem Offizier gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen erteilt wurde, nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 2 dieser Richtlinie anerkennt, versieht dieses Zeugnis oder diesen Nachweis erst nach Feststellung seiner Echtheit und Gültigkeit mit einem Anerkennungsvermerk. Für den Vermerk ist der Vordruck in Abschnitt A-I/2 Absatz 3 des STCW-Codes zu verwenden.

(8) Die in den Absätzen 6 und 7 genannten Vermerke

- a) können als getrennte Dokumente ausgestellt werden;
- b) dürfen nur von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden;
- c) müssen jeweils mit einer einmaligen Nummer versehen werden; für Vermerke, mit denen die Erteilung eines Befähigungszeugnisses bescheinigt wird, kann jedoch die gleiche Nummer wie für das betreffende Befähigungszeugnis verwendet werden, falls es sich dabei um eine einmalige Nummer handelt;

- d) erlöschen, sobald das mit einem Vermerk versehene Befähigungszeugnis oder der mit einem Vermerk versehene Fachkundenachweis, der einem Kapitän oder Offizier gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen erteilt wurde, abläuft oder vom ausstellenden Mitgliedstaat oder Drittland eingezogen, ausgesetzt oder aufgehoben wird, in jedem Fall jedoch spätestens fünf Jahre nach ihrem Ausstellungsdatum.

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

(9) Die Dienststellung, in der der Inhaber eines ☒ Zeugnisses ☒ zur Ausübung seines Dienstes befugt ist, wird in dem Vordruck des Vermerks mit denselben Begriffen wiedergegeben, wie in den einschlägigen Vorschriften des betreffenden Mitgliedstaats hinsichtlich der Besatzungsanforderungen für einen sicheren Schiffsbetrieb.

(10) Ein Mitgliedstaat kann eine Form verwenden, die sich von der in Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes dargestellten unterscheidet, sofern unter Berücksichtigung der nach Abschnitt A-I/2 zulässigen Unterschiede zumindest die geforderten Informationen in lateinischen Schriftzeichen und arabischen Zahlen angegeben sind.

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 3  
Buchst. a

(11) Vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 7 muss jedes entsprechend dieser Richtlinie geforderte Zeugnis im Original an Bord des Schiffes, auf dem der Inhaber Dienst tut, in Papierform oder in digitaler Form aufbewahrt werden und kann nach dem in Absatz 13 Buchstabe b dieses Artikels festgelegten Verfahren auf seine Echtheit und Gültigkeit geprüft werden.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 4  
Buchst. g

(12) Die Bewerber eines Befähigungszeugnisses oder Fachkundenachweises müssen in hinreichendem Maße Folgendes nachweisen:

- a) ihre Identität;
- b) dass ihr Alter dem in den Regeln des Anhangs I festgelegten Mindestalter für das beantragte Befähigungszeugnis oder den beantragten Fachkundenachweis entspricht;
- c) dass sie den in Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes festgelegten Anforderungen an die gesundheitliche Tauglichkeit genügen;
- d) dass sie die Seefahrtzeit und jede damit verbundene Pflichtausbildung abgeschlossen haben, die nach den Regeln in Anhang I für das beantragte Befähigungszeugnis oder den beantragten Fachkundenachweis gefordert werden;
- e) dass sie die in den Regeln des Anhangs I vorgeschriebenen Befähigungsnormen für die Dienststellung, die Funktionen und die Ebenen erfüllen, die im Vermerk des Befähigungszeugnisses angegeben werden müssen.

Dieser Absatz gilt nicht für die Anerkennung von Vermerken gemäß Regel I/10 des STCW-Übereinkommens.

(13) Die Mitgliedstaaten verpflichten sich,

- a) ein oder mehrere Register aller ausgestellten, abgelaufenen oder erneuerten, ausgesetzten, aufgehobenen oder als verloren oder vernichtet gemeldeten Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise und Vermerke für Kapitäne, Offiziere und gegebenenfalls Schiffsleute, sowie der ausgestellten Ausnahmegenehmigungen zu unterhalten;
- b) Informationen über den Status der Befähigungszeugnisse, Vermerke und Ausnahmegenehmigungen anderen Mitgliedstaaten oder anderen Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens und Unternehmen zur Verfügung zu stellen, die um die Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit von Befähigungszeugnissen und/oder Fachkundenachweisen, die einem Kapitän oder Offizier gemäß Anhang I Regeln V/1-1 und V/1-2 erteilt wurden, ersuchen, die ihnen von Seeleuten vorgelegt werden, welche die Anerkennung nach Regel I/10 des STCW-Übereinkommens oder eine Anheuerung anstreben.

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 3  
Buchst. b

(14) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Richtlinie zu erlassen, wenn relevante Änderungen des STCW-Übereinkommens und von Teil A des STCW-Codes in Bezug auf digitale Zeugnisse für Seeleute in Kraft treten, um die einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie an diese Änderungen des STCW-Übereinkommens und von Teil A des STCW-Codes anzupassen, damit die Zeugnisse und Anerkennungsvermerke für Seeleute digitalisiert werden können.

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 4  
(angepasst)

#### *Artikel 5*

#### **Unterrichtung der Kommission**

Für die Zwecke  der Artikel  21 Absatz 8 und 22 Absatz 2 und ausschließlich für die Nutzung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Politikgestaltung und für statistische Zwecke übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich die in Anhang III dieser Richtlinie aufgeführten Angaben über Befähigungszeugnisse und Vermerke zur Anerkennung von Befähigungszeugnissen. Sie können auch auf freiwilliger Basis Angaben über Fachkundenachweise bereitstellen, die entsprechend den Kapiteln II, III und VII des Anhangs zum STCW-Übereinkommen Schiffsleuten erteilt wurden, wie die in Anhang III dieser Richtlinie aufgeführten Angaben.

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 5

#### *Artikel 6*

#### **Gegenseitige Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnisse für Seeleute**

(1) Jeder Mitgliedstaat akzeptiert die von einem anderen Mitgliedstaat oder mit dessen Genehmigung in Papierform oder in digitaler Form ausgestellten Fachkundenachweise und

schriftliche Nachweise, damit Seeleute auf Schiffen arbeiten können, die unter seiner Flagge fahren.

(2) Jeder Mitgliedstaat erkennt Befähigungszeugnisse oder Fachkundenachweise an, die einem Kapitän oder einem Offizier gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs I dieser Richtlinie von einem anderen Mitgliedstaat erteilt wurden, indem er diese mit einem Anerkennungsvermerk versieht. Der Anerkennungsvermerk ist auf die Dienststellung, die Funktionen und die Befähigungs- oder Fachkundeebenen beschränkt, die darin festgelegt sind. Der Anerkennungsvermerk wird nur erteilt, wenn alle Anforderungen des STCW-Übereinkommens gemäß Regel I/2 Absatz 7 des STCW-Übereinkommens erfüllt werden. Für den Vermerk ist der Vordruck in Abschnitt A-I/2 Absatz 3 des STCW-Codes zu verwenden.

(3) Jeder Mitgliedstaat akzeptiert im Einklang mit Artikel 12 die von anderen Mitgliedstaaten oder mit deren Genehmigung ausgestellten Tauglichkeitszeugnisse, damit Seeleute auf Schiffen arbeiten können, die unter seiner Flagge fahren.

(4) Die Aufnahmemitgliedstaaten stellen sicher, dass die Entscheidungen im Sinne der Absätze 1, 2 und 3 innerhalb eines angemessenen Zeitraums ergehen. Die Aufnahmemitgliedstaaten gewähren Seeleuten auch das Recht, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren einen Rechtsbehelf in dem Fall einzulegen, dass die Eintragung eines Vermerks in ein gültiges Zeugnis oder das gültige Zeugnis selbst abgelehnt oder überhaupt kein Bescheid erteilt wird, und sorgen dafür, dass Seeleute im Hinblick auf solche Rechtsbehelfe gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren angemessene Beratung und Unterstützung erhalten.

(5) Ungeachtet des Absatzes 2 dieses Artikels können die zuständigen Behörden eines Aufnahmemitgliedstaats weitere Beschränkungen der Dienststellung, der Funktionen und der Befähigungs- oder Fachkundeebenen bei küstennahen Reisen im Sinne des Artikels 8 oder abweichende Zeugnisse nach Regel VII/1 des Anhangs I vorschreiben.

(6) Ungeachtet des Absatzes 2 kann ein Aufnahmemitgliedstaat einem Seemann erforderlichenfalls gestatten, auf einem Schiff unter seiner Flagge während höchstens drei Monaten Aufgaben wahrzunehmen, für die er ein von einem anderen Mitgliedstaat ausgestelltes entsprechendes gültiges Zeugnis einschließlich der Vermerke besitzt, das aber noch nicht den Anerkennungsvermerk des betreffenden Aufnahmemitgliedstaats trägt.

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

(7) Der Aufnahmemitgliedstaat stellt sicher, dass Seeleute, die Befähigungsnachweise für leitende Aufgaben zur Anerkennung vorlegen, über angemessene Kenntnisse der Seerechtsvorschriften dieses Mitgliedstaates verfügen, die für die Erfüllung der Aufgaben von Belang sind, deren Wahrnehmung den Betroffenen gestattet ist.

---

↓ 2008/106/EG

### *Artikel 7*

#### **Ausbildungsanforderungen**

Die gemäß Artikel 3 vorgesehene Ausbildung erfolgt in einer Form, die zur Vermittlung der in Anhang I geforderten theoretischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten — insbesondere für den Einsatz der Rettungs- und Brandbekämpfungsausrüstung — geeignet ist

und von der durch den jeweiligen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde oder Einrichtung zugelassen ist.

## Artikel 8

### Grundsätze für küstennahe Reisen

(1) Bei der Festlegung küstennaher Reisen dürfen die Mitgliedstaaten an Seeleute, die auf Schiffen Dienst tun, welche die Flagge eines anderen Mitgliedstaats oder einer anderen Vertragspartei des STCW-Übereinkommens zu führen berechtigt sind und auf küstennahen Reisen eingesetzt werden, hinsichtlich der Ausbildung, der Erfahrung oder der Erteilung von Befähigungszeugnissen keine strengeren Anforderungen stellen als an Seeleute, die auf Schiffen Dienst tun, welche ihre eigene Flagge zu führen berechtigt sind. In keinem Fall darf ein Mitgliedstaat in Bezug auf Seeleute, die auf Schiffen unter der Flagge eines anderen Mitgliedstaats oder einer anderen Vertragspartei des STCW-Übereinkommens Dienst tun, Anforderungen stellen, die über die Anforderungen dieser Richtlinie für nicht auf küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe hinausgehen.

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 6  
Buchst. a (angepasst)

(2) Ein Mitgliedstaat, der auf Schiffe die im STCW-Übereinkommen enthaltenen Bestimmungen für küstennahe Reisen anwendet, wozu auch Fahrten vor der Küste anderer Mitgliedstaaten oder von Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens innerhalb der Grenzen des von ☒ ihm ☒ für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets gehören, trifft mit den betreffenden Mitgliedstaaten beziehungsweise Vertragsparteien verpflichtende Absprachen, die sowohl Einzelheiten zu den betroffenen Fahrtgebieten als auch zu sonstigen einschlägigen Bedingungen regeln.

↓ 2008/106/EG

(3) In Bezug auf Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats zu führen berechtigt sind und regelmäßig auf küstennahen Reisen vor der Küste eines anderen Mitgliedstaats oder einer anderen Vertragspartei des STCW-Übereinkommens eingesetzt werden, schreibt der Mitgliedstaat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, für die auf solchen Schiffen Dienst tuenden Seeleute hinsichtlich der Ausbildung, der Erfahrung und der Erteilung von Befähigungszeugnissen Anforderungen vor, die mindestens denjenigen des Mitgliedstaats oder der Vertragspartei des STCW-Übereinkommens entsprechen müssen, vor dessen Küste das Schiff eingesetzt wird, sofern sie nicht über die Anforderungen dieser Richtlinie für nicht auf küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe hinausgehen. Seeleute, die auf einem Schiff Dienst tun, dessen Fahrt über das von einem Mitgliedstaat für küstennahe Reisen festgelegte Gebiet hinausgeht und das in Gewässer einfährt, die von dieser Festlegung nicht gedeckt werden, müssen die entsprechenden Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

(4) Ein Mitgliedstaat kann auf ein Schiff, das seine Flagge zu führen berechtigt ist, die in dieser Richtlinie enthaltenen Bestimmungen für küstennahe Reisen anwenden, wenn es regelmäßig vor der Küste einer Nichtvertragspartei des STCW-Übereinkommens auf küstennahen Reisen im Sinne der Definition des Mitgliedstaats eingesetzt wird.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 6  
Buchst. b

(5) Die Befähigungszeugnisse für Seeleute, die von einem Mitgliedstaat oder einer Vertragspartei des STCW-Übereinkommens für Fahrten innerhalb der Grenzen des von diesem Mitgliedstaat beziehungsweise dieser Vertragspartei für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets erteilt worden sind, können von anderen Mitgliedstaaten für den Dienst innerhalb der Grenzen des von ihnen für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets anerkannt werden, sofern die betroffenen Mitgliedstaaten beziehungsweise Vertragsparteien untereinander verpflichtende Absprachen getroffen haben, die sowohl Einzelheiten zu den betroffenen Fahrtgebieten als auch zu sonstigen einschlägigen Bedingungen regeln.

(6) Mitgliedstaaten, die küstennahe Reisen gemäß den Vorschriften dieses Artikels bestimmen, müssen

- a) die Grundsätze für küstennahe Reisen nach Abschnitt A-I/3 des STCW-Codes einhalten;
- b) in den gemäß Artikel 4 erteilten Vermerken die Grenzen des von ihnen für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets angeben.

---

↓ 2008/106/EG

(7) Bei der Entscheidung über die Definition von küstennahen Reisen und die entsprechenden Ausbildungsanforderungen in Übereinstimmung mit den Absätzen 1, 3 und 4 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Einzelheiten der erlassenen Bestimmungen.

### *Artikel 9*

#### **Bekämpfung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken**

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 7

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um Betrug und sonstige rechtswidrige Praktiken im Zusammenhang mit erteilten Befähigungszeugnissen, Fachkundenachweisen und Vermerken zu verhindern, und setzen diese Maßnahmen durch; sie sehen ferner Sanktionen vor, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

(2) Die Mitgliedstaaten benennen die nationalen Behörden, die für die Aufdeckung und die Bekämpfung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken sowie für den Informationsaustausch über die Erteilung von Befähigungszeugnissen  und Fachkundenachweisen  für Seeleute mit den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten und denen von Drittländern zuständig sind.

Die Mitgliedstaaten übermitteln den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich nähere Angaben zu diesen nationalen Behörden.

Die Mitgliedstaaten übermitteln ferner unverzüglich allen Drittländern, mit denen sie gemäß Regel I/10 Absatz 1.2 des STCW-Übereinkommens eine Vereinbarung getroffen haben, nähere Angaben zu diesen nationalen Behörden.



(3) Auf Antrag des Aufnahmemitgliedstaats legen die zuständigen Behörden eines anderen Mitgliedstaats eine schriftliche Bestätigung oder die Nichtanerkennung der Echtheit der Befähigungszeugnisse ☒ und Fachkundenachweise ☒ von Seeleuten, der entsprechenden Vermerke oder jedes anderen Urkundennachweises für eine Ausbildung vor, die in diesem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurden.

#### Artikel 10

### Strafen oder Disziplinarmaßnahmen

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 8  
Buchst. a

(1) Die Mitgliedstaaten legen Abläufe und Verfahren für die unparteiische Untersuchung aller gemeldeten Fälle von mangelnder Kompetenz, Handlungen, Unterlassungen oder Beeinträchtigungen der Gefahrenabwehr fest, die eine unmittelbare Bedrohung für das menschliche Leben oder für Sachwerte auf See oder für die Meeresumwelt darstellen können und die auf Inhaber von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen oder Vermerken, die von dem betreffenden Mitgliedstaat erteilt worden sind, im Zusammenhang mit der Wahrnehmung ihrer dem Befähigungszeugnis und Fachkundenachweis entsprechenden Aufgaben zurückzuführen sind; ebenso legen die Mitgliedstaaten Abläufe und Verfahren für den Entzug, die Aussetzung und die Aufhebung dieser Befähigungszeugnisse und Fachkundenachweise aus einem solchen Grunde sowie für die Verhinderung von Betrug fest.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken im Zusammenhang mit erteilten Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen und Vermerken und setzen diese Maßnahmen durch.

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)  
→<sub>1</sub> 2012/35/EU Art. 1 Nr. 8  
Buchst. b

(3) →<sub>1</sub> Sanktionen oder Disziplinarmaßnahmen werden in den Fällen vorgeschrieben und angewandt, in denen ←

- a) ein Unternehmen oder ein Kapitän eine Person eingestellt hat, die nicht Inhaber eines ☒ Zeugnisses ☒ im Sinne dieser Richtlinie ist;
- b) ein Kapitän zugelassen hat, dass eine Funktion oder eine Tätigkeit in einer Dienststellung, für die nach dieser Richtlinie ein entsprechendes Zeugnis erforderlich ist, von einer Person ausgeübt wurde, die nicht Inhaber des geforderten ☒ Zeugnisses ☒ oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung ist oder nicht über den in Artikel 20 Absatz 7 geforderten Nachweis durch Belege verfügt, oder
- c) eine Person durch Betrug oder gefälschte Urkunden eine Anstellung zur Wahrnehmung einer Funktion oder zur Ausübung einer Tätigkeit in einer Dienststellung erlangt hat, für die nach dieser Richtlinie ein ☒ Zeugnis ☒ oder eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist.

(4) Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet sich ein Unternehmen oder eine Person befindet, bei dem bzw. bei der aus eindeutigen Gründen davon ausgegangen werden kann, dass sie für eine offenkundige Nichteinhaltung dieser Richtlinie im Sinne von Absatz 3 verantwortlich ist oder davon Kenntnis hat, müssen mit Mitgliedstaaten oder anderen Vertragsparteien des

STCW-Übereinkommens zusammenarbeiten, die ihnen gegenüber die Absicht bekunden, ein Verfahren unter ihrer Gerichtsbarkeit einzuleiten.

### Artikel 11

#### Qualitätsnormen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 9  
Buchst. a

- a) gemäß Abschnitt A-I/8 des STCW-Codes alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausbildung, der Beurteilung, der Befähigung, der Zeugniserteilung einschließlich der Erteilung von Gesundheitszeugnissen, der Erteilung von Vermerken und der Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen, die in ihrem Auftrag von nichtstaatlichen Stellen oder Einrichtungen ausgeübt werden, mittels eines Qualitätssicherungssystems ständig überwacht werden, um sicherzustellen, dass bestimmte festgelegte Ziele erreicht werden, insbesondere betreffend die Befähigung und Erfahrung der Ausbilder und Prüfer;
- b) in den Fällen, in denen staatliche Stellen oder Einrichtungen diese Tätigkeiten ausüben, ein Qualitätssicherungssystem gemäß Abschnitt A-I/8 des STCW-Codes vorhanden ist;
- c) die vorgeschriebenen Ausbildungsziele und entsprechenden Befähigungsnormen eindeutig definiert sind und die Kenntnisse und Fähigkeiten bestimmt sind, die den im Rahmen des STCW-Übereinkommens vorgeschriebenen Prüfungen und Bewertungen entsprechen;

↓ 2008/106/EG

- d) die Qualitätsnormen die administrativen Aspekte der Zeugniserteilung, sämtliche Ausbildungskurse und Programme, von den Mitgliedstaaten oder in deren Auftrag vorgenommenen Prüfungen und Bewertungen sowie die erforderliche Befähigung und Erfahrung von Ausbildern und Prüfern betreffen, und zwar in Bezug auf Strategien, Systeme, Kontrollen und interne Qualitätssicherungsprüfungen, die die Erreichung der vorgegebenen Ziele gewährleisten sollen.

Die in Unterabsatz 1 Buchstabe c genannten Ziele und entsprechenden Qualitätsnormen können für verschiedene Kurse und Ausbildungsprogramme getrennt festgelegt werden; sie betreffen auch die administrativen Aspekte der Zeugniserteilung.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen außerdem sicher, dass mindestens alle fünf Jahre eine unabhängige Evaluierung der mit der Vermittlung und Bewertung von Kenntnissen und Fähigkeiten zusammenhängenden Tätigkeiten sowie der administrativen Aspekte der Zeugniserteilung durch entsprechend qualifizierte Personen erfolgt, die mit der jeweiligen Tätigkeit selbst nicht befasst sind, damit festgestellt werden kann, ob

- a) alle internen Kontroll-, Überwachungs- und Folgemaßnahmen mit den geplanten Vorkehrungen und schriftlich niedergelegten Verfahren übereinstimmen und wirksam zur Erreichung der vorgegebenen Ziele beitragen;

- b) alle Ergebnisse der unabhängigen Beurteilung schriftlich festgehalten und den jeweiligen Verantwortlichen mitgeteilt werden;
  - c) rechtzeitig Maßnahmen zur Behebung von Mängeln getroffen werden;
- 

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 9  
Buchst. b

- d) alle einschlägigen Bestimmungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes einschließlich der Änderungen über das Qualitätssicherungssystem überwacht werden. Die Mitgliedstaaten können in dieses System auch die anderen anwendbaren Bestimmungen dieser Richtlinie aufnehmen.
- 

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 9  
Buchst. c (angepasst)

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einen Bericht über die Evaluierung gemäß Absatz 2  dieses Artikels  binnen sechs Monaten nach ihrem Abschluss; sie verwenden dazu die in Abschnitt A-I/7 des STCW-Codes festgelegte Form.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 10

## Artikel 12

### Seediensttauglichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten legen Normen für die gesundheitliche Tauglichkeit von Seeleuten (Seediensttauglichkeit) und Verfahrensweisen für die Erteilung eines nach Maßgabe dieses Artikels sowie von Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses fest, wobei, soweit angezeigt, Abschnitt B-I/9 des STCW-Codes berücksichtigt wird.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass es sich bei den Personen, die für die Beurteilung der gesundheitlichen Tauglichkeit von Seeleuten (Seediensttauglichkeit) zuständig sind, um praktische Ärzte handelt, die von dem betreffenden Mitgliedstaat nach Maßgabe von Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes für Seediensttauglichkeitsuntersuchungen anerkannt sind.

(3) Jeder Seemann, der Inhaber eines nach dem STCW-Übereinkommen erteilten Befähigungszeugnisses oder Fachkundenachweises ist und auf See Dienst tut, muss auch Inhaber eines gültigen nach Maßgabe dieses Artikels sowie von Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses sein.

(4) Die Bewerber um ein Seediensttauglichkeitszeugnis müssen

- a) das 16. Lebensjahr vollendet haben;
- b) einen zufriedenstellenden Nachweis ihrer Identität erbringen;
- c) die von dem betreffenden Mitgliedstaat festgelegten einschlägigen Normen für die gesundheitliche Tauglichkeit erfüllen.

(5) Seediensttauglichkeitszeugnisse haben eine höchstzulässige Gültigkeitsdauer von zwei Jahren; ist jedoch der Inhaber jünger als 18 Jahre, so beträgt die höchstzulässige Gültigkeitsdauer nur ein Jahr.

(6) Läuft die Gültigkeitsdauer eines Seediensttauglichkeitszeugnisses im Verlauf einer Fahrt ab, so gilt Regel I/9 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen.

(7) In dringenden Fällen kann der Mitgliedstaat gestatten, dass ein Seemann, der nicht im Besitz eines gültigen Seediensttauglichkeitszeugnisses ist, Dienst tut. In diesen Fällen gilt Regel I/9 des Anhangs zum STCW-Übereinkommen.

↓ 2008/106/EG

---

*Artikel 13*

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 11  
Buchst. a

---

**Gultigkeitserneuerung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen**

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 6  
Buchst. a

(1) Kapitäne, Offiziere und Funker, die Inhaber von Zeugnissen sind, die gemäß den Kapiteln des Anhangs I mit Ausnahme der Regel V/3 des Kapitels V oder des Kapitels VI erteilt oder anerkannt wurden, 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 12 vorgeschriebenen Anforderungen an die gesundheitliche Tauglichkeit erfüllen;
- b) ihre fortdauernde berufliche Befähigung gemäß Abschnitt A-I/11 des STCW-Codes nachweisen.

↓ 2008/106/EG

(2) Jeder Kapitän, Offizier und Funker muss zur Fortsetzung der Seefahrtzeit an Bord von Schiffen, für die auf internationaler Ebene besondere Ausbildungsanforderungen vereinbart wurden, die zugelassene einschlägige Ausbildung erfolgreich abschließen.

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 11  
Buchst. b

(3) Zur Fortsetzung der Seefahrtzeit an Bord von Tankschiffen muss jeder Kapitän und Offizier die Vorschriften nach Absatz 1 erfüllen; er ist ferner verpflichtet, in Abständen von höchstens fünf Jahren seine fortdauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Tankschiffen im Sinne von Abschnitt A-I/11 Absatz 3 des STCW-Codes nachzuweisen.

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 6  
Buchst. b

(4) Zur Fortsetzung der Seefahrtzeit an Bord von Schiffen, die in Polargewassern verkehren, muss jeder Kapitän und Offizier die Vorschriften nach Absatz 1 erfüllen; er ist ferner

verpflichtet, in Abständen von höchstens fünf Jahren seine fortdauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, gemäß Abschnitt A-I/11 Absatz 4 des STCW-Codes nachzuweisen.

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 6  
Buchst. c

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

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 6  
Buchst. d (angepasst)

(6) ☒ Die Mitgliedstaaten vergleichen ☒ die Befähigungsnormen, die ☒ sie ☒ für Personen, die auf gasbetriebenen Schiffen arbeiten, für vor dem 1. Januar 2017 ausgestellte Zeugnisse vorgeschrieben ☒ haben ☒, mit den in Abschnitt A-V/3 des STCW-Codes aufgeführten Befähigungsnormen und ☒ entscheiden ☒, ob die davon betroffenen Personen ihre Befähigung auf den aktuellen Stand bringen müssen.

---

↓ 2008/106/EG

(7) In Absprache mit den Betroffenen erarbeiten und fördern die Mitgliedstaaten die Gestaltung von Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgängen im Sinne von Abschnitt A-I/11 des STCW-Codes.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 11  
Buchst. d

(8) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass den Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, der Wortlaut neuerer Änderungen nationaler und internationaler Regelungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt zum Zwecke der Aktualisierung der Kenntnisse von Kapitänen, Offizieren und Funkern zur Verfügung gestellt wird; dabei halten sie Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b und Artikel 19 ein.

*Artikel 14*

**Verwendung von Simulatoren**

Die Leistungsnormen und die anderen in Abschnitt A-I/12 des STCW-Codes aufgeführten Vorschriften sowie die sonstigen in Teil A des STCW-Codes vorgeschriebenen Anforderungen für die betreffenden  Zeugnisse  sind im Hinblick auf Folgendes einzuhalten:

- a) die gesamte vorgeschriebene Ausbildung am Simulator;
- b) die Befähigungsbewertung mit Hilfe eines Simulators gemäß Teil A des STCW-Codes;
- c) der mit Hilfe eines Simulators geführte praktische Nachweis des Fortbestands der beruflichen Befähigung gemäß Teil A des STCW-Codes.

*Artikel 15*

**Verantwortlichkeit der Unternehmen**

(1) Die Mitgliedstaaten machen gemäß den Absätzen 2 und 3 die Unternehmen für die Beschäftigung von Seeleuten auf ihren Schiffen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieser Richtlinie verantwortlich und fordern von jedem dieser Unternehmen, sicherzustellen, dass:

- a) jeder Seemann, der auf einem seiner Schiffe angestellt ist, Inhaber eines entsprechenden Zeugnisses ist, das den Bestimmungen dieser Richtlinie und den von dem Mitgliedstaat festgelegten Modalitäten entspricht;
- b) seine Schiffe entsprechend den einschlägigen Vorschriften des Mitgliedstaats hinsichtlich der Besatzungsanforderungen für einen sicheren Schiffsbetrieb besetzt sind;
- c) die einschlägigen Urkunden und Angaben für alle auf seinen Schiffen beschäftigten Seeleute aufbewahrt werden und ohne weiteres zugänglich sind und, ohne darauf beschränkt zu sein, Unterlagen und Angaben über ihre Erfahrung, Ausbildung, gesundheitliche Tauglichkeit und Befähigung für zugewiesene Aufgaben umfassen;
- d) Seeleute bei der Einstellung auf einem der Schiffe des Unternehmens mit ihren besonderen Aufgaben sowie mit allen Vorkehrungen, Einrichtungen, Anlagen, Verfahren und Merkmalen des Schiffes vertraut gemacht werden, die für die täglichen Aufgaben oder für Aufgaben bei Notfällen von Belang sind;
- e) die Besatzung des Schiffes ihre Tätigkeiten in Notfällen und bei der Ausübung der für die Sicherheit auf See oder die Verhütung oder Eindämmung von Verschmutzungen wichtigen Funktionen wirksam koordinieren kann;

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 13  
Buchst. a

- f) alle einem ihrer Schiffe zugewiesenen Seeleute einen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgang, wie vom STCW-Übereinkommen vorgeschrieben, besucht haben;
- g) an Bord ihrer Schiffe zu jeder Zeit eine wirksame mündliche Verständigung entsprechend Kapitel V Regel 14 Absätze 3 und 4 des SOLAS 74 in der jeweils geltenden Fassung gewährleistet ist.

---

↓ 2008/106/EG

(2) Unternehmen, Kapitäne und Besatzungsmitglieder sind alle dafür verantwortlich sicherzustellen, dass den in diesem Artikel genannten Verpflichtungen vollständig und umfassend nachgekommen wird und alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass jedes Besatzungsmitglied einen sachkundigen Beitrag zum sicheren Betrieb des Schiffes leisten kann.

(3) Das Unternehmen erteilt den Kapitänen aller Schiffe, auf die diese Richtlinie Anwendung findet, schriftliche Anweisungen, in denen die Maßnahmen und Verfahren beschrieben sind, mit denen sichergestellt wird, dass alle neu an Bord des Schiffes beschäftigten Seeleute ausreichend Gelegenheit erhalten, sich mit den Anlagen an Bord, den Betriebsverfahren und allen anderen für die vorschriftsgemäße Ausübung ihrer Aufgaben erforderlichen Vorkehrungen vertraut zu machen, bevor ihnen diese Aufgaben übertragen werden. Diese Maßnahmen und Verfahren umfassen Folgendes:

- a) jedem neu eingestellten Seemann wird ausreichend Zeit gewährt, um sich mit Folgendem vertraut zu machen:
  - i) den besonderen Geräten, die der Seemann einsetzen oder bedienen wird,
  - ii) den das Schiff betreffenden Verfahren und Vorkehrungen im Zusammenhang mit Wachdienst, Sicherheit, Umweltschutz und Notfällen, die der Seemann zur angemessenen Erfüllung seiner Aufgaben kennen muss;
- b) es wird ein fachkundiges Besatzungsmitglied bestimmt, das dafür verantwortlich ist, dass jeder neu eingestellte Seemann Gelegenheit erhält, grundlegende Kenntnisse in einer ihm verständlichen Sprache zu erwerben.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 13  
Buchst. b

(4) Die Unternehmen stellen sicher, dass Kapitäne, Offiziere und sonstige Personen, denen bestimmte Aufgaben und Verantwortlichkeiten an Bord ihrer Ro-Ro-Fahrgastschiffe zugewiesen wurden, einen Einführungslehrgang abgeschlossen haben, damit sie die Fähigkeiten erlangen, die für die zu bekleidende Dienststellung und die zu übernehmenden Aufgaben und Verantwortlichkeiten erforderlich sind; dabei berücksichtigen sie die Leitlinien in Abschnitt B-I/14 des STCW-Codes.

*Artikel 16*

**Diensttüchtigkeit**

(1) Zur Verhinderung von Übermüdung verfahren die Mitgliedstaaten wie folgt:

- a) sie legen für die im Wachdienst Tätigen und für die Personen, zu deren Aufgaben festgelegte Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung im Sinne der Absätze 3 bis 13 gehören, Ruhezeiten fest und setzen diese durch;
- b) sie schreiben vor, dass für den Wachdienst Vorkehrungen in einer Art und Weise getroffen werden, dass die Einsatzfähigkeit aller im Wachdienst Tätigen nicht durch Übermüdung beeinträchtigt wird, und dass die Aufgaben so organisiert werden, dass die für die erste Wache bei Beginn einer Fahrt und die für die nachfolgenden Ablöswachen eingeteilten Personen ausreichend ausgeruht und auch ansonsten diensttüchtig sind.

(2) Zur Verhinderung von Medikamenten- und Alkoholmissbrauch stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass angemessene Maßnahmen gemäß diesem Artikel getroffen werden.

(3) Die Mitgliedstaaten berücksichtigen die Gefahren, die von der Übermüdung von Seeleuten ausgehen, insbesondere bei denjenigen, deren Aufgaben den sicheren Schiffsbetrieb betreffen.

(4) Alle Personen, die als Wachoffizier eingeteilt werden, und alle Schiffsfleute, die an der Wache beteiligt sind, sowie die Personen, zu deren Aufgaben festgelegte Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung gehören, haben Anrecht auf Ruhezeiten von mindestens

- a) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden und
- b) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.

(5) Die Ruhezeit kann auf höchstens zwei Zeiträume aufgeteilt werden, von denen einer eine Mindestdauer von sechs Stunden haben muss, und der zeitliche Abstand zwischen zusammenhängenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten.

(6) Die in den Absätzen 4 und 5 festgelegten Vorschriften für die Ruhezeiten müssen in Notfällen oder bei anderen außergewöhnlichen Umständen nicht eingehalten werden. Sicherheits-, Feuerlösch- und Rettungsbootsübungen sowie durch die innerstaatlichen Rechtsvorschriften und durch internationale Vereinbarungen vorgeschriebene Übungen sind in einer Weise durchzuführen, die die Störung der Ruhezeiten auf ein Mindestmaß beschränkt und keine Übermüdung verursacht.

(7) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass der Zeitplan für den Wachdienst an einem leicht zugänglichen Ort angebracht wird. Die Zeitpläne sind nach einem Standardmuster in der beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch zu erstellen.

(8) In Fällen, in denen Seeleute Bereitschaftsdienst haben, zum Beispiel wenn ein Maschinenraum unbesetzt ist, ist den Seeleuten eine angemessene Ruhezeit als Ausgleich zu gewähren, wenn die normale Ruhezeit durch Arbeitseinsätze gestört wird.

(9) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass nach einem Standardmuster erstellte Verzeichnisse der täglichen Ruhezeiten der Seeleute in der beziehungsweise den Arbeitssprachen des Schiffes und in Englisch geführt werden, damit die Einhaltung dieses



Artikels überwacht werden kann. Seeleuten ist eine Kopie der sie betreffenden Verzeichnisse auszuhändigen, die vom Kapitän oder von einer vom Kapitän dazu ermächtigten Person sowie von den Seeleuten schriftlich zu bestätigen ist.

(10) Ungeachtet der Absätze 3 bis 9 hat der Kapitän eines Schiffes das Recht, von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten zu verlangen, die für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, der Personen an Bord oder der Ladung oder zur Hilfeleistung für andere Schiffe oder Personen, die sich in Seenot befinden, erforderlich sind. Demgemäß kann der Kapitän den Arbeitszeit- oder Ruhezeitplan vorübergehend außer Kraft setzen und von den Seeleuten die Leistung der Arbeitszeiten verlangen, die erforderlich sind, bis die normale Situation wiederhergestellt worden ist. Sobald es nach Wiederherstellung der normalen Situation praktisch möglich ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass alle Seeleute, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine angemessene Ruhezeit erhalten.

(11) Unter angemessener Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze des Schutzes von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer und in Einklang mit der Richtlinie 1999/63/EG können die Mitgliedstaaten durch innerstaatliche Gesetze, Vorschriften oder ein Verfahren der zuständigen Behörde Tarifverträge genehmigen oder registrieren, die Ausnahmen von den in Absatz 4 Buchstabe b und Absatz 5 dieses Artikels vorgeschriebenen Ruhezeiten gestatten, sofern eine Ruhezeit von mindestens 70 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen gewährleistet ist und die in den Absätzen 12 und 13 dieses Artikels festgelegten Grenzen eingehalten werden. Diese Ausnahmen müssen, so weit wie möglich, den festgelegten Normen folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub für wachegehende Seeleute oder Seeleute, die an Bord von Schiffen mit kurzer Reisedauer arbeiten, Rechnung tragen. Die Ausnahmen müssen so weit wie möglich die Leitlinien in Abschnitt B-VIII/1 des STCW-Codes zur Vermeidung von Übermüdung berücksichtigen. Ausnahmen von der Mindestruhezeit nach Absatz 4 Buchstabe a dieses Artikels sind nicht gestattet.

(12) Die in Absatz 11 genannten Ausnahmen von der in Absatz 4 Buchstabe b festgelegten wöchentlichen Ruhezeit sind für höchstens zwei aufeinanderfolgende Wochen zulässig. Zwischen zwei an Bord verbrachten Zeiträumen, für die die Ausnahmeregelung gilt, muss eine Zeitspanne liegen, die mindestens doppelt so lang ist wie der unter die Ausnahmeregelung fallende Zeitraum.

(13) Im Rahmen der in Absatz 11 genannten möglichen Ausnahmen von Absatz 5 kann die in Absatz 4 Buchstabe a festgelegte Mindestruhezeit in jedem Zeitraum von 24 Stunden in höchstens drei Ruhezeiträumen aufgeteilt werden, von denen einer mindestens sechs Stunden, die beiden übrigen mindestens je eine Stunde dauern. Der zeitliche Abstand zwischen zusammenhängenden Ruhezeiten darf 14 Stunden nicht überschreiten. Die Ausnahmeregelung kann für höchstens zwei 24-Stunden-Zeiträume in jedem Zeitraum von sieben Tagen in Anspruch genommen werden.

(14) Zur Verhinderung von Alkoholmissbrauch legen die Mitgliedstaaten für Kapitäne, Offiziere und andere Seeleute, die festgelegte Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung erfüllen, einen Grenzwert von höchstens 0,05 % für die Blutalkoholkonzentration (BAK) oder 0,25 mg/l für die Atemalkoholkonzentration oder eine Alkoholmenge, die zu einer solchen Alkoholkonzentration führt, fest.

*Artikel 17*

**Ausnahmegenehmigung**

(1) In außergewöhnlichen Bedarfsfällen können die zuständigen Behörden, wenn nach ihrer Auffassung dadurch Personen, Sachwerte und die Umwelt nicht gefährdet werden, eine Ausnahmegenehmigung erteilen, die es einem bestimmten Seemann gestattet, auf einem bestimmten Schiff während einer bestimmten Zeit, höchstens aber sechs Monate, Aufgaben wahrzunehmen, für die er kein entsprechendes  Zeugnis  besitzt, sofern die zuständigen Behörden überzeugt sind, dass er ausreichend befähigt ist, um den freien Posten sicher wahrzunehmen; diese Genehmigung wird für den Posten eines Funkers nur nach den einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt. Einem Kapitän oder Leiter der Maschinenanlage darf jedoch keine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, ausgenommen in Fällen höherer Gewalt, und auch dann nur für möglichst kurze Zeit.

(2) Jede Ausnahmegenehmigung für einen bestimmten Posten wird nur einer Person erteilt, die das erforderliche  Zeugnis  zur Wahrnehmung des nächstniedrigeren Postens besitzt. Ist für den nächstniedrigeren Posten kein  Zeugnis  vorgeschrieben, so kann einer Person eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, deren Befähigung und Erfahrung nach Auffassung der zuständigen Behörden den Anforderungen des zu besetzenden Postens eindeutig entsprechen, jedoch mit der Maßgabe, dass sich die betreffende Person, wenn sie nicht im Besitz eines entsprechenden Zeugnisses ist, einer von den zuständigen Behörden anerkannten Prüfung unterziehen muss, um nachzuweisen, dass ihr eine solche Ausnahmegenehmigung ohne Bedenken erteilt werden kann. Die zuständigen Behörden stellen ferner sicher, dass der betreffende Posten so bald wie möglich vom Inhaber eines entsprechenden  Zeugnisses  übernommen wird.

*Artikel 18*

**Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich Ausbildung und Bewertung**

(1) Die Mitgliedstaaten bezeichnen die Behörden oder Einrichtungen, denen folgende Aufgaben zukommen:

- a) die Ausbildung nach Artikel 3;
- b) die Durchführung und/oder Überwachung der erforderlichen Prüfungen;

- c) die Ausstellung der Zeugnisse nach Artikel 4;

- d) die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen nach Artikel 17.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:

- a) die Ausbildung und Bewertung von Seeleuten
  - i) wird entsprechend den schriftlichen Programmen strukturiert und umfasst die Unterrichtsmethoden und -mittel sowie -verfahren, die erforderlich sind, um die vorgeschriebenen Befähigungsnormen zu erreichen,
  - ii) wird von entsprechend den Buchstaben d, e und f qualifizierten Personen durchgeführt, überwacht, bewertet und unterstützt;
- b) Ausbildungs- oder Bewertungsmaßnahmen an Bord dürfen nur durchgeführt werden, wenn dadurch der normale Betrieb des Schiffes nicht beeinträchtigt wird und die betreffenden Ausbilder oder Prüfer ihre Zeit und Aufmerksamkeit den Ausbildungs- oder Bewertungsmaßnahmen widmen können;
- c) die Qualifikation der Ausbilder, Ausbildungsleiter und Prüfer muss der Art und dem Niveau der Ausbildung bzw. Prüfung der Befähigung von Seeleuten an Bord oder an Land entsprechen;
- d) Personen, die Seefahrern eine direkte Ausbildung an Bord oder an Land vermitteln, welche der Erlangung eines  Zeugnisses  im Sinne dieser Richtlinie dient, müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:
  - i) sie müssen mit dem Schulungsprogramm und den jeweiligen Ausbildungszielen vertraut sein,
  - ii) sie müssen für die Aufgabe qualifiziert sein, der die Ausbildung gilt,
  - iii) falls die Ausbildung am Simulator erfolgt, müssen sie
    - in die betreffenden Unterrichtstechniken zur Verwendung von Simulatoren eingewiesen sein und
    - über praktische Betriebserfahrungen mit dem verwendeten Simulatortyp verfügen;
- e) Personen, deren Aufgabe es ist, die Ausbildung von Seeleuten am Arbeitsplatz zur Erlangung eines  Zeugnisses  zu beaufsichtigen, müssen mit dem Schulungsprogramm und den jeweiligen Ausbildungszielen umfassend vertraut sein;
- f) Personen, deren Aufgabe es ist, die Befähigung eines Seemanns am Arbeitsplatz im Hinblick auf die Erlangung eines  Zeugnisses  an Bord oder an Land nach dieser Richtlinie zu bewerten, müssen
  - i) über ausreichende Kenntnisse der zu bewertenden Befähigung verfügen,
  - ii) für die Aufgabe qualifiziert sein, der die Bewertung gilt,
  - iii) in Bewertungsmethoden und Praktiken angemessen eingewiesen worden sein,
  - iv) über praktische Bewertungserfahrung verfügen,
  - v) falls die Bewertung unter Einsatz von Simulatoren erfolgt, unter der Leitung und zur Zufriedenheit eines erfahrenen Prüfers praktische Erfahrungen mit dem betreffenden Simulatortyp erlangt haben;
- g) erkennt ein Mitgliedstaat als Teil seiner Voraussetzungen für die Erteilung eines  Zeugnisses  einen Ausbildungskurs, eine Ausbildungseinrichtung oder den Abschluss einer entsprechenden Einrichtung an, so gelten für die Qualifikation und Erfahrung von Ausbildern und Prüfern die Qualitätsanforderungen von Artikel 11;

die Anforderungen an Qualifikation, Erfahrung und Qualität schließen unter anderem angemessene Schulung in Unterrichtstechniken, Ausbildungs- und Bewertungsmethoden und Praktiken ein und entsprechen allen einschlägigen Anforderungen der Buchstaben d, e und f ☒ dieses Absatzes ☒.

### *Artikel 19*

#### **Verständigung an Bord**

Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:

a) unbeschadet der Buchstaben b und d sind an Bord aller Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, zu jeder Zeit geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine wirksame mündliche Verständigung betreffend die Sicherheit zwischen allen Mitgliedern der Besatzung zu ermöglichen, womit insbesondere gewährleistet werden soll, dass Mitteilungen und Anordnungen rechtzeitig ihren Empfänger erreichen und richtig verstanden werden;

b) an Bord aller Passagierschiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, sowie aller Passagierschiffe, die eine Reise in einem Hafen eines Mitgliedstaats beginnen und/oder beenden, wird zur Sicherstellung einer effizienten Leistung der Besatzung in Sicherheitsfragen eine Arbeitssprache festgelegt und im Schiffstagebuch festgehalten;

die geeignete Arbeitssprache wird je nach Umständen vom Unternehmen oder vom Kapitän festgelegt. Von allen Seeleuten wird verlangt, dass sie diese Sprache verstehen und gegebenenfalls in dieser Sprache Befehle und Anweisungen geben und Meldung machen können;

wenn die Arbeitssprache nicht Amtssprache des Mitgliedstaats ist, müssen alle auszuhängenden Pläne und Verzeichnisse eine Übersetzung in die Arbeitssprache umfassen;

c) an Bord von Passagierschiffen muss das Personal, dem laut Sicherheitsrolle die Aufgabe zukommt, den Passagieren in Notsituationen zu helfen, ohne weiteres als solches erkennbar sein und sich in einem für diesen Zweck hinreichenden Maße verständlich machen können, wobei eine geeignete und angemessene Kombination aus den nachstehenden Kriterien zu berücksichtigen ist:

i) die Sprache oder Sprachen der Länder, aus denen die meisten an Bord befindlichen Passagiere auf einer bestimmten Route kommen,

ii) die Wahrscheinlichkeit, dass die Beherrschung eines englischen Grundwortschatzes für grundlegende Anweisungen ein Mittel der Kommunikation mit einem hilfsbedürftigen Passagier sein kann, unabhängig davon, ob Passagier und Besatzungsmitglied eine gemeinsame Sprache sprechen,

iii) die etwaige Notwendigkeit, sich in einer Notsituation, in der eine verbale Kommunikation unmöglich ist, auf andere Weise verständlich machen zu können (z. B. durch praktische Vorführung, durch Handzeichen oder durch Zeigen des Ortes, an dem sich Anweisungen befinden, sowie von Sammelplätzen, Rettungsmitteln oder Fluchtwegen),

iv) die Frage, inwieweit den Passagieren vollständige Sicherheitsanweisungen in deren Muttersprache oder Muttersprachen zur Verfügung gestellt wurden,

- v) die Sprachen, in denen während einer Notsituation oder einer Übung Durchsagen erfolgen können, um den Passagieren Rettungshinweise zu geben und es den Besatzungsmitgliedern zu erleichtern, den Passagieren zu helfen;
- d) an Bord von Öltankschiffen, Chemikalienschiffen oder Flüssiggastschiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, müssen sich der Kapitän, die Offiziere und die Schiffsleute untereinander in einer gemeinsamen Arbeitssprache bzw. in gemeinsamen Arbeitssprachen verständigen können;
- e) es wurden entsprechende Vorkehrungen getroffen, um eine Verständigung zwischen dem Schiff und den Behörden an Land sicherzustellen; die Verständigung erfolgt entsprechend Kapitel V Regel 14 Absatz 4 des SOLAS 74;
- f) die Mitgliedstaaten überprüfen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 2009/16/EG ebenfalls, ob Schiffe unter der Flagge eines Drittstaates diesem Artikel genügen.

*Artikel 20*

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 16  
 Buchst. a

**Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Fachkundenachweisen**

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 16  
 Buchst. b

(1) Seeleute, die kein Befähigungszeugnis, das die Mitgliedstaaten erteilen, oder keinen Fachkundenachweis, den die Mitgliedstaaten Kapitänen oder Offizieren gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des STCW-Übereinkommens erteilen, besitzen, können zum Dienst an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats zugelassen werden, sofern nach den Verfahren der Absätze 2 bis 6 dieses Artikels ein Beschluss über die Anerkennung ihres Befähigungszeugnisses oder Fachkundenachweises gefasst worden ist.

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 7  
 (angepasst)

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

Nach der Einreichung eines solchen Antrags durch einen Mitgliedstaat bearbeitet die Kommission diesen Antrag unverzüglich und entscheidet nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 31 Absatz 2 innerhalb eines angemessenen Zeitraums unter Berücksichtigung der Frist gemäß Absatz 3 dieses Artikels über die Einleitung der Prüfung des Ausbildungs- und Zeugniserteilungssystems des Drittlandes.

Ist ein positiver Beschluss über die Einleitung der Prüfung erlassen worden, sammelt die Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und gegebenenfalls unter Beteiligung des antragstellenden Mitgliedstaats und anderer beteiligter Mitgliedstaaten die Informationen gemäß Anhang II dieser Richtlinie und prüft die Ausbildungs- und Zeugniserteilungssysteme des Drittlandes, dessen Anerkennung beantragt wurde, um festzustellen, ob das betreffende  Drittland  alle Anforderungen des STCW-Übereinkommens erfüllt und ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung von in betrügerischer Weise ausgestellten Zeugnissen getroffen wurden, wobei auch erwogen wird, ob es das Seearbeitsübereinkommen von 2006 ratifiziert hat.

(3) Gelangt die Kommission aufgrund der Prüfung nach Absatz 2 dieses Artikels zu dem Schluss, dass alle diese Anforderungen erfüllt sind, so erlässt sie Durchführungsrechtsakte über die Anerkennung eines Drittlands. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren innerhalb von 24 Monaten ab dem Datum der Einreichung des Antrags durch einen Mitgliedstaat gemäß Absatz 2 dieses Artikels erlassen.

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 Zeugnissen im Hinblick auf die Erfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens vornehmen muss, werden die in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Durchführungsrechtsakte innerhalb von 36 Monaten nach Einreichung des in Absatz 2 dieses Artikels genannten Antrags eines Mitgliedstaats erlassen.

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

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

(4) Ein Mitgliedstaat kann für Schiffe unter seiner Flagge  Zeugnisse  der von der Kommission anerkannten Drittländer unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Anhangs II Nummern 4 und 5 mit einem Vermerk versehen.

(5) Anerkennungen von Zeugnissen, die durch ein anerkanntes Drittland erteilt wurden und vor dem 14. Juni 2005 im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wurden, behalten ihre Gültigkeit.

Diese Anerkennungen können von allen Mitgliedstaaten verwendet werden, sofern die Kommission sie nicht später nach Artikel 21 entzogen hat.

(6) Die Kommission erstellt eine Liste der anerkannten Drittländer und hält sie jeweils auf dem neuesten Stand. Die Liste wird im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht.

(7) Ungeachtet des Artikels 4 Absatz 7 kann ein Mitgliedstaat, falls die Umstände dies erfordern, einem Seemann 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 vorgeschriebenen Vermerke besitzt, das aber noch nicht den Anerkennungsvermerk des betreffenden Mitgliedstaats trägt und somit noch nicht für den Dienst an Bord von Schiffen unter der Flagge des genannten Mitgliedstaats zugelassen ist; diese Ausnahmegenehmigung wird für den Posten eines Funkoffiziers oder

Funkers nur nach den einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt.

Belege für die Beantragung eines Vermerks bei den zuständigen Stellen müssen jederzeit vorgelegt werden können.

#### Artikel 21

##### Nichterfüllung der Anforderungen des STCW-Übereinkommens

(1) Kommt ein Mitgliedstaat zu dem Schluss, dass ein anerkanntes Drittland die Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht mehr erfüllt, so unterrichtet er ungeachtet der Kriterien des Anhangs II unverzüglich die Kommission hiervon unter Angabe der Gründe hierfür.

Die Kommission verweist die Angelegenheit unverzüglich an den in Artikel 31 Absatz 1 genannten Ausschuss.

(2) Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass ein anerkanntes Drittland die Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht mehr erfüllt, so unterrichtet sie ungeachtet der Kriterien des Anhangs II unverzüglich die Mitgliedstaaten hiervon unter Angabe der Gründe hierfür.

Die Kommission verweist die Angelegenheit unverzüglich an den in Artikel 31 Absatz 1 genannten Ausschuss.

(3) Beabsichtigt ein Mitgliedstaat, die Vermerke auf allen Zeugnissen, die von einem Drittland ausgestellt wurden, zurückzunehmen, so unterrichtet er unverzüglich die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten von dieser Absicht und begründet sie.

(4) Die Kommission prüft mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs die Anerkennung des betreffenden  Drittlandes  erneut, um festzustellen, ob dieses  Drittland  die Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht mehr erfüllt.

(5) Gibt es Anzeichen dafür, dass eine bestimmte Ausbildungseinrichtung für Seeleute die Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht mehr erfüllt, so unterrichtet die Kommission das betreffende  Drittland  darüber, dass die Anerkennung der Zeugnisse dieses  Drittlandes  innerhalb einer Frist von zwei Monaten entzogen wird, wenn nicht Maßnahmen ergriffen werden, durch die die Erfüllung aller Anforderungen des STCW-Übereinkommens sichergestellt wird.

---

2012/35/EU Art. 1 Nr. 17

(6) Die Kommission beschließt über den Entzug der Anerkennung. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren angenommen. Die betreffenden Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen zur Durchführung des Beschlusses.

---

2008/106/EG

(7) Vermerke über die Anerkennung der Zeugnisse, die gemäß Artikel 4 Absatz 7 vor dem Zeitpunkt erteilt wurden, an dem der Beschluss über den Entzug der Anerkennung des Drittlandes getroffen wird, behalten ihre Gültigkeit. Seeleute, die im Besitz solcher Vermerke sind, haben jedoch keinen Anspruch auf einen Vermerk, durch den ihre bessere Qualifikation

anerkannt wird, es sei denn, diese Höherstufung gründet sich ausschließlich auf eine zusätzliche Erfahrung durch Seefahrtzeit.

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 8  
(angepasst)

(8) Gibt es über einen Zeitraum von mehr als acht Jahren keine Vermerke seitens eines Mitgliedstaats über die Anerkennung von Befähigungszeugnissen oder Fachkundenachweisen gemäß Artikel 20 Absatz 1, die von einem bestimmten Drittland erteilt wurden, wird die Anerkennung der Zeugnisse dieses ☒ Drittlandes ☒ erneut geprüft. Die Kommission erlässt nach einer nochmaligen Prüfung Durchführungsrechtsakte mit ihrer Entscheidung. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 31 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen, nachdem die Mitgliedstaaten und das betreffende Drittland mindestens sechs Monate zuvor informiert wurden.

---

↓ 2008/106/EG

### *Artikel 22*

### **Erneute Prüfung**

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 9

(1) Die Drittländer, die im Rahmen des in Artikel 20 Absatz 3 Unterabsatz 1 genannten Verfahrens anerkannt wurden, einschließlich der Länder nach Artikel 20 Absatz 6, werden von der Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs regelmäßig, mindestens jedoch innerhalb von zehn Jahren seit der letzten Bewertung, im Hinblick darauf erneut geprüft, ob sie die einschlägigen Kriterien des Anhangs II erfüllen und ob geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von in betrügerischer Weise ausgestellten Zeugnissen getroffen wurden.

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

- a) Daten über die Leistungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß Artikel 24;
- b) die Zahl der erteilten Vermerke zur Anerkennung von Befähigungszeugnissen und gemäß den Regeln V/1-1 und V/1-2 des STCW-Übereinkommens erteilten 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 für die Aus- und Weiterbildung von Seeleuten;
- e) das Datum der letzten Bewertung des Drittlands durch die Kommission und der Zahl der Mängel bei kritischen Prozessen, die bei dieser Bewertung festgestellt wurden;
- f) jede wesentliche Änderung des Ausbildungs- und Zeugniserteilungssystems für Seeleute in dem Drittland;



- g) die Gesamtzahl der Seeleute, die Inhaber eines von dem Drittland ausgestellten Zeugnisses sind und auf Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats Dienst tun, sowie das Niveau der Ausbildung und Qualifikation dieser Seeleute;
- h) von zuständigen Behörden oder anderen Interessenträgern gegebenenfalls bereitgestellte Informationen zu den Standards der theoretischen und praktischen Ausbildung in dem Drittland.

Erfüllt ein Drittland die Anforderungen des STCW-Übereinkommens gemäß Artikel 21 dieser Richtlinie nicht, so hat die erneute Prüfung des betreffenden Drittlandes Vorrang vor denen anderer Drittländer.

---

↓ 2008/106/EG

(3) Die Kommission übermittelt den Mitgliedstaaten einen Bericht über die Ergebnisse der Prüfung.

### *Artikel 23*

#### **Hafenstaatkontrolle**

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 18

(1) Mit Ausnahme der in Artikel 2 genannten Schiffstypen unterliegen alle Schiffe, die sich in den Häfen eines Mitgliedstaats befinden, ungeachtet ihrer Flagge einer Hafenstaatkontrolle durch von diesem Mitgliedstaat ordnungsgemäß ermächtigte Kontrollbeamte; hierbei wird überprüft, dass alle an Bord beschäftigten Seeleute, die gemäß dem STCW-Übereinkommen ein Befähigungszeugnis und/oder einen Fachkundenachweis und/oder einen schriftlichen Nachweis besitzen müssen, Inhaber eines solchen Befähigungszeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung und/oder eines Fachkundenachweises und/oder eines schriftlichen Nachweises sind.

---

↓ 2008/106/EG

(2) Bei der Ausübung der Hafenstaatkontrolle im Rahmen dieser Richtlinie stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass alle einschlägigen Bestimmungen und Verfahren der Richtlinie 2009/16/EG angewendet werden.

### *Artikel 24*

#### **Vorgehen bei der Hafenstaatkontrolle**

(1) Unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2009/16/EG wird bei der Hafenstaatkontrolle gemäß Artikel 23 der vorliegenden Richtlinie ausschließlich kontrolliert,

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 19

- a) dass alle an Bord beschäftigten Seeleute, die ein Befähigungszeugnis und/oder einen Fachkundenachweis gemäß dem STCW-Übereinkommen besitzen müssen, Inhaber eines solchen Befähigungszeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung und/oder eines Fachkundenachweises sind oder durch Belege nachweisen können,

dass bei den Behörden des Flaggenstaats ein Vermerk zur Anerkennung eines Befähigungszeugnisses beantragt wurde;

---

↓ 2008/106/EG (angepasst)

- b) dass Anzahl und  Zeugnisse  der an Bord beschäftigten Seeleute den Anforderungen der Behörden des Flaggenstaats hinsichtlich der Besatzung für einen sicheren Schiffsbetrieb entsprechen.
- 

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 20  
Buchst. a

(2) Die Bewertung der Befähigung der Seeleute des Schiffes, die durch das STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst und gegebenenfalls die Gefahrenabwehr einzuhalten, erfolgt gemäß Teil A des STCW-Codes, wenn eindeutige Gründe für die Annahme vorliegen, dass diese Normen nicht eingehalten werden, weil eines der folgenden Ereignisse eingetreten ist:

---

↓ 2008/106/EG

- a) das Schiff war in einen Zusammenstoß verwickelt, ist auf Grund gelaufen oder gestrandet;
- b) das Schiff hat während der Fahrt, vor Anker oder an seinem Liegeplatz unter Verstoß gegen internationale Vorschriften Stoffe eingeleitet;
- c) das Schiff wurde in regelwidriger oder unsicherer Weise betrieben, wobei von der IMO angenommene Vorschriften der Schiffswegeföhrung oder Praktiken und Verfahren für eine sichere Fahrt nicht beachtet wurden;
- 

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 20  
Buchst. b

- d) das Schiff wird anderweitig so betrieben, dass eine Geföhrdung für Personen, Sachwerte oder die Umwelt oder eine Beeinträchtigung der Gefahrenabwehr vorliegt;
- 

↓ 2008/106/EG (angepasst)

- e) ein  Zeugnis  wurde in betrügerischer Weise erlangt, oder der Inhaber eines  Zeugnisses  ist nicht mit der Person identisch, der das  Zeugnis  ursprünglich erteilt wurde;
- f) das Schiff föhrt die Flagge eines Landes, das das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat, oder das  Zeugnis  des Kapitäns, der Offiziere oder der Schiffsleute des Schiffes wurde von einem Drittland erteilt, das das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat.

(3) Ungeachtet der Überprüfung des  Zeugnisses  kann bei der Bewertung gemäß Absatz 2 von den Seeleuten verlangt werden, einen praktischen Nachweis der Eignung am Arbeitsplatz zu erbringen. In diesem Zusammenhang kann auch geprüft werden, ob die

vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst eingehalten werden und ob die Befähigung der Seeleute eine angemessene Reaktion in Notfällen erlaubt.

#### Artikel 25

##### **Festhalten des Schiffes**

Unbeschadet der Richtlinie 2009/16/EG wird ein Schiff im Rahmen dieser Richtlinie von einem Mitgliedstaat nur aufgrund folgender Mängel festgehalten, insoweit als der die Überprüfung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchführende Kontrollbeamte festgestellt hat, dass diese Mängel eine Gefährdung für Personen, Sachwerte oder die Umwelt darstellen:

- a) Seeleute, die Inhaber eines  Zeugnisses  sein müssen, sind nicht im Besitz eines entsprechenden Zeugnisses, einer gültigen Ausnahmegenehmigung oder eines Beleges über die Beantragung eines Vermerks über die Anerkennung bei den Behörden des Flaggenstaats;
- b) die einschlägigen Vorschriften des Flaggenstaats hinsichtlich der Besatzungsanforderungen für einen sicheren Schiffsbetrieb sind nicht erfüllt;
- c) die Vorkehrungen für die nautische Wache oder die Maschinenwache entsprechen nicht den für das Schiff geltenden Bestimmungen des Flaggenstaats;
- d) bei der Wache fehlt eine Person, die befähigt wäre, notwendige Einrichtungen für die sichere Fahrt des Schiffes, für Sicherheitsfunkverkehr oder für die Verhütung von Meeresverschmutzung zu bedienen;
- e) die berufliche Befähigung der Seeleute für die Ausführung der Aufgaben, die ihnen im Bereich der Schiffssicherheit und der Verhütung von Verschmutzungen übertragen wurden, kann nicht nachgewiesen werden;
- f) für die erste Wache zu Reisebeginn und die darauf folgenden Ablösewachen stehen nicht genügend ausgeruhte oder ansonsten diensttüchtige Personen bereit.

#### Artikel 26

##### **Regelmäßige Überwachung der Einhaltung**

Unbeschadet ihrer Befugnisse nach Artikel  258  des Vertrags  über die Arbeitsweise der Europäischen Union  überprüft die Kommission mit Hilfe der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs regelmäßig und spätestens alle fünf Jahre, ob die Mitgliedstaaten die in dieser Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen erfüllen.

---

↓ 2012/35/EU Art. 1 Nr. 21
----------------------------

#### Artikel 27

##### **Angaben für statistische Zwecke**

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 10 (angepasst)
---

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang III aufgeführten Angaben für die Zwecke  der Artikel  21 Absatz 8 und 22 Absatz 2 und der Nutzung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission bei der Politikgestaltung.

(2) Diese Angaben werden der Kommission jährlich von den Mitgliedstaaten auf elektronischem Wege übermittelt und umfassen Daten, die bis zum 31. Dezember des vorhergehenden Jahres registriert wurden. Die Mitgliedstaaten behalten sämtliche Eigentumsrechte an den Angaben im Rohdatenformat. Aufbereitete Statistiken, die anhand solcher Informationen erstellt werden, werden in Einklang mit Artikel 4, der die Transparenz und den Schutz von Informationen betrifft, der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 öffentlich zugänglich gemacht.

(3) Im Hinblick auf den Schutz personenbezogener Daten anonymisieren die Mitgliedstaaten sämtliche in Anhang III enthaltenen personenbezogenen Angaben vor der Übermittlung an die Kommission mittels einer von der Kommission bereitgestellten oder akzeptierten Software. Die Kommission verwendet nur diese anonymisierten Informationen.

(4) Die Mitgliedstaaten und die Kommission stellen sicher, dass Maßnahmen zur Sammlung, Bereitstellung, Speicherung, Analyse und Verbreitung solcher Daten so gestaltet sind, dass eine statistische Auswertung möglich ist.

Für die Zwecke des Unterabsatzes 1 erlässt die Kommission detaillierte Maßnahmen in Bezug auf die technischen Anforderungen zur Gewährleistung der angemessenen Verwaltung der statistischen Daten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 31 Absatz 2 erlassen.

---

### *Artikel 28*

#### **Bewertungsbericht**

Spätestens am 2. August 2024 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bewertungsbericht mit angesichts dieser Bewertung empfohlenen Folgemaßnahmen vor. In dem Bewertungsbericht analysiert die Kommission die Umsetzung des Systems der gegenseitigen Anerkennung der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zeugnisse für Seeleute, sowie Entwicklungen in Bezug auf digitale Zeugnisse für Seeleute auf der internationalen Ebene. Die Kommission bewertet außerdem — gestützt auf die Empfehlungen der Sozialpartner — die Entwicklungen im Hinblick auf die künftige Erwägung eines europäischen Exzellenzdiploms für Seeleute.

---

### *Artikel 29*

#### **Änderung**

(1) Für die Zwecke der Anpassung von Anhang I dieser Richtlinie und der entsprechenden Bestimmungen dieser Richtlinie an die Änderungen des STCW-Übereinkommens und von Teil A des STCW-Codes wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30 zur Änderung jenes Anhangs und jener Bestimmungen delegierte Rechtsakte zu erlassen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 30 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 von Teil A des STCW-Codes Rechnung zu tragen, und die Datenschutzvorschriften eingehalten werden. Diese delegierten Rechtsakte ändern nicht die in Artikel 27 Absatz 3 enthaltenen Bestimmungen über die Anonymisierung von Daten.

---

↓ (EU) 2019/1159 Art. 1 Nr. 13

### Artikel 30

#### 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 4 Absatz 14 und Artikel 29 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 1. August 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 14 und Artikel 29 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 4 Absatz 14 und Artikel 29 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 31*

**Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup> eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

---

*Artikel 32*

**Sanktionen**

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die nach Maßgabe der Artikel 3, 4, 8, 10 bis 16, 18, 19, 20, 23, 24 und 25 sowie des Anhangs I festgelegten nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und sie treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen Anwendung finden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

---

*Artikel 33*

**Information der Kommission**

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

Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

---

<sup>17</sup> Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) sowie zur Änderung der Verordnungen über die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1).

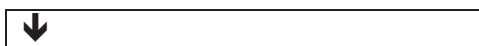
### Artikel 34

#### **Aufhebung**

Die Richtlinie [2008/106/EG](#), in der Fassung der in Anhang IV Teil A aufgeführten Richtlinien, wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

---



### Artikel 35

#### **Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am 3. August 2021 in Kraft.

---



### Artikel 36

#### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*