



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 14.9.2011
KOM(2011) 555 endgültig

2011/0239 (COD)

Vorschlag für

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

1.1. Zusammenfassung

Das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) wurde 1978 von den Vertragsstaaten der IMO (International Maritime Organization - Internationale Seeschiffahrts-Organisation, der für den internationalen Rechtsrahmen für den Seeverkehr zuständigen UN-Agentur) geschlossen. In diesem Übereinkommen sind die Anforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (vor allem der Offiziere) und die entsprechenden Befähigungszeugnisse geregelt. Das STCW-Übereinkommen wurde 1995 wesentlich geändert.

Das Übereinkommen wurde durch die Richtlinie 94/58 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten¹ in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen. Die EU-Vorschriften im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr sind weitgehend an die internationalen Regeln angeglichen.

Die Richtlinie 94/58 wurde mehrfach geändert und schließlich durch die Richtlinie 2001/25 ersetzt, an deren Stelle wiederum die derzeit geltende Richtlinie 2008/106² trat. Im Laufe der Zeit wurden die EU-Vorschriften in erster Linie geändert, um die Änderungen des STCW-Übereinkommens umzusetzen, es wurde aber auch ein einheitliches Verfahren für die Anerkennung der Zeugnisse von Seeleuten eingeführt, die außerhalb der EU ausgebildet wurden. In einer Branche wie dem Seeverkehr, der bereits seit vierzig Jahren globalisiert ist, ist die Anerkennung der Zeugnisse von Seeleuten, die ihre theoretische und praktische Ausbildung außerhalb der EU absolviert haben, eine wichtige Voraussetzung.

Vor diesem Hintergrund leitete die IMO 2007 eine *umfassende Überprüfung* des STCW-Übereinkommens ein, an der sowohl die Kommission als auch die Mitgliedstaaten aktiv beteiligt waren; diese Überprüfung führte zu einer Reihe wichtiger Änderungen, auf die sich die Vertragsparteien auf der Konferenz in Manila am 25. Juni 2010 einigten.

Die in Manila vereinbarten Änderungen des Übereinkommens werden am 1. Januar 2012 in Kraft treten. Ab diesem Zeitpunkt muss die Ausbildung von Seeleuten den neuen Anforderungen entsprechen. Da auch die Mitgliedstaaten der EU Vertragsparteien des Übereinkommens sind und keiner von ihnen die Manila-Änderungen abgelehnt hat, müssen sie ihre nationalen Rechtsvorschriften an den neuen Text des Übereinkommens angleichen. Auch die Rechtsvorschriften der EU sollten wie bisher an die internationalen Regeln angeglichen werden, um jeden Konflikt zwischen den sich aus internationalem Recht ergebenden und den auf EU-Recht beruhenden Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu vermeiden. Der vorliegende Vorschlag dient genau diesem Ziel der Angleichung an die

¹ Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28).

² Die Richtlinie 94/58/EG wurde durch die Richtlinie 98/35/EG geändert und durch die Richtlinie 2001/25/EG ersetzt. Die Richtlinie 2001/25 wurde durch die Richtlinien 2002/84, 2003/103 und 2005/45 geändert und schließlich ersetzt (und damit aufgehoben) durch die Richtlinie 2008/106 (ABl. L 323, 3.12.2008, S. 33).

internationalen Regeln und umfasst darüber hinaus einige Elemente, durch die bei dieser Gelegenheit die STCW-Richtlinie etwas gestrafft werden soll.

Dazu gehört die Anforderung, dass die Mitgliedstaaten in Zukunft Angaben in Bezug auf die Zeugnisse, die ihnen bereits vorliegen, für Statistikzwecke der Kommission übermitteln müssen, und die Verlängerung einer unrealistischen Frist im Verfahren für die Anerkennung der STCW-Systeme von Drittstaaten.

1.2. Das STCW-Übereinkommen

Die Schifffahrt war schon immer ein internationales Geschäft. Dies führt auch dazu, dass Besatzungen, die auf dem gleichen Schiff Dienst tun, in verschiedenen Ländern und nach verschiedenen Systemen ausgebildet wurden. In dieser Hinsicht ist es unbedingt erforderlich, dass alle Besatzungsmitglieder über die erforderlichen Kenntnisse verfügen, um ihre Pflichten sicher erfüllen zu können. Die Ausbildung spielt in der Tat eine wichtige Rolle für die Sicherheit im Seeverkehr.

Aus diesem Grund verabschiedeten 1978 die Vertragsparteien der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) in dem Wunsch, „den Schutz des menschlichen Lebens und der Sachwerte auf See sowie den Schutz der Meeresumwelt durch die einvernehmliche Festlegung internationaler Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten zu fördern“, das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten („STCW-Übereinkommen“), das 1984 in Kraft trat.

In diesem Übereinkommen sind Mindestnormen vorgeschrieben, die die Vertragsparteien erfüllen oder übertreffen müssen. Das STCW-Übereinkommen wurde, wie bereits erwähnt, 1995 und 2010 erheblich überarbeitet.

Zu Aufbau und Inhalt des Übereinkommens ist zu sagen, dass die einleitenden Artikel die allgemeinen Grundsätze und die Bestimmungen in Bezug auf das Inkrafttreten und die Änderungsverfahren enthalten, während in seiner technischen Anlage (die sich aus „Regeln“ zusammensetzt) die Anforderungen in Bezug auf Ausbildung, Befähigung und Zeugniserteilung für die verschiedenen Dienststellungen auf einem Schiff (beispielsweise „Kapitän“, „Erster Offizier“ usw.) festgelegt sind. Eine weitere Anlage des Übereinkommens (der „Code“) enthält in Teil „A“ detaillierte Tabellen mit einer genauen Beschreibung der Fertigkeiten (z.B. Positionsbestimmung, Manövrieren des Schiffs, Ladungsumschlag), die die Kandidaten für die verschiedenen Funktionen an Bord erwerben müssen und die von den zuständigen Gremien geprüft werden. Teil „B“ des Code schließlich enthält Hinweise für die Anwendung sämtlicher STCW-Regeln. Teil „B“ des Code ist der einzige Teil des Übereinkommens, der für die Vertragsstaaten nicht bindend ist.

In diesem Zusammenhang zielte die Überprüfung des Übereinkommens 2010 darauf ab, einerseits die geltenden Bestimmungen zu verbessern (beispielsweise durch Verschärfung der Regeln zur Verhinderung von Betrug und der Normen für die körperliche Eignung von Seeleuten (Seediensttauglichkeit), und es andererseits an die neusten technischen Entwicklungen anzupassen.

Durch die Manila-Änderungen wurden auch eine Reihe neuer Elemente eingeführt, beispielsweise Ausbildungsanforderungen für „Vollmatrosen“ und „Offiziere mit der

Fachbefähigung in Elektrotechnik“, die in der vorherigen Fassung des Übereinkommens nicht enthalten waren.

1.3. Die STCW-Richtlinien

Die Vorschriften der EU über die Aus- und Fortbildung von Seeleuten und die Erteilung von Befähigungszeugnissen waren schon immer auf zwei Ziele ausgerichtet:

- auf der Grundlage internationaler Normen Mindestnormen für die Ausbildung von Seeleuten festzulegen, die auf Schiffen unter einer EU-Flagge arbeiten;
- zu gewährleisten, dass Seeleute, die auf Schiffen unter einer EU-Flagge arbeiten und über Befähigungszeugnisse verfügen, die von einem Drittland erteilt wurden, ordnungsgemäß ausgebildet sind.

Diese beiden Aspekte sind in den verschiedenen Richtlinien miteinander verbunden, die nach der Richtlinie aus dem Jahr 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten erlassen wurden, durch die das STCW-Übereinkommen erstmals in EU-Recht aufgenommen wurde; die EU-Vorschriften wurden jeweils angepasst, wenn das STCW-Übereinkommen geändert wurde.

So wurde die Richtlinie 94/58 durch die Richtlinie 98/35/EG geändert, durch die die Änderungen des Übereinkommens von 1995 aufgenommen wurden, und dann durch die Richtlinie 2001/25 ersetzt; mit dieser Richtlinie wurde ein Verfahren für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Seeleute eingeführt, die von Drittländern erteilt wurden. Drei weitere Änderungen folgten, durch die Richtlinie 2002/84 (in der das Ausschussverfahren für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus Drittländern festgelegt wurde), die Richtlinie 2003/103 (mit der ein neues Verfahren für die Anerkennung von Drittländern eingeführt wurde), die Richtlinie 2005/23 (mit der Anforderungen für Seeleute eingeführt wurden, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun) und die Richtlinie 2005/45 (über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute). Schließlich wurde die Richtlinie 2001/25 durch die Richtlinie 2008/106 ersetzt; gleichzeitig wurden neue Elemente in Bezug auf das Ausschussverfahren eingeführt.

Die großen Züge dieses sich ständig weiterentwickelnden Rechtsrahmens lassen sich – ausgehend von den drei oben genannten politischen Zielen - wie folgt zusammenfassen:

- Es wurden einheitliche Normen für die Ausbildung von Seeleuten, die auf Schiffen unter einer EU-Flagge arbeiten, festgelegt, die sich auf die entsprechenden Normen des STCW-Übereinkommens stützen. Solche Normen werden, nachdem sie in die Rechtsvorschriften der EU aufgenommen wurden und damit Teil des EU-Rechtsrahmens sind, nach den Rechtsgrundsätzen der EU ausgelegt und angewendet und erforderlichenfalls durchgesetzt wie jede andere EU-Rechtsvorschrift auch. Die geltende Richtlinie kann im Falle kleinerer Änderungen des STCW-Übereinkommens im Zuge des Ausschussverfahrens aktualisiert werden; werden auf internationaler Ebene erhebliche Änderungen beschlossen, ist – wie im vorliegenden Fall - eine neue Richtlinie erforderlich, durch die die geltende geändert wird.
- Anerkennung von Drittländern. Nach Errichtung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) verfügt die Kommission nun über die erforderliche Unterstützung, um sich ein genaues Bild von den Systemen von Drittländern für die

Ausbildung von Seeleuten und die Zeugniserteilung zu machen. Daher wurde der Kommission durch die Richtlinie 2003/103 die Aufgabe übertragen, solche Systeme zu prüfen. Insbesondere soll die Kommission mit Unterstützung der EMSA prüfen, ob Drittländer die Anforderungen des STCW-Übereinkommens erfüllen.

- Die Anerkennung eines Drittlands, die von einem Mitgliedstaat beantragt werden muss, wird nach folgendem Verfahren beschlossen: Zunächst nimmt die EMSA vor Ort eine Inspektion der seeverkehrsspezifischen Aus- und Fortbildungssysteme und -einrichtungen und der Verfahren der Zeugniserteilung vor, um Nachweise dafür zu sammeln, dass die Normen des STCW-Übereinkommens erfüllt werden; danach prüfen die Dienststellen der Kommission auf der Grundlage der Ergebnisse der Inspektion und der von dem betreffenden Drittland vorgelegten Unterlagen, ob das gesamte System den STCW-Normen entspricht. Im Rahmen der Prüfung, ob die einschlägigen Vorschriften erfüllt werden, wird unter Umständen mehrfach Kontakt mit dem betreffenden Drittland aufgenommen, das seine Rechtsvorschriften oder Verfahren möglicherweise anpassen wird, um den Empfehlungen der Kommission nachzukommen. Wie viel Zeit dies beansprucht, hängt von Art und Umfang dieser Anpassungen und den Anstrengungen des betreffenden Landes ab. Danach legt die Kommission den Mitgliedstaaten im Rahmen eines Ausschussverfahrens den Entwurf eines Beschlusses (über die Anerkennung des betreffenden Landes oder den Entzug der Anerkennung) zur Stellungnahme vor. Schließlich wird der Beschluss von der Kommission erlassen und im Amtsblatt veröffentlicht. Die Anerkennung durch die Kommission bedeutet, dass die Mitgliedstaaten die von dem anerkannten Land erteilten Zeugnisse anerkennen können und dass Seeleute aus diesem Land berechtigt sind, an Bord von Schiffen zu arbeiten, die unter der Flagge dieses Mitgliedstaates fahren. Die Mitgliedstaaten sind jedoch trotz der Anerkennung durch die Kommission nicht verpflichtet, Zeugnisse dieser Drittländer anzuerkennen. Seeleute aus nicht anerkannten Ländern dürfen dagegen nicht auf Schiffen unter EU-Flagge arbeiten.

2. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

2.1. Inhalt des Vorschlags

2.1.1. Die Manila-Änderungen

Wie bereits ausgeführt ist der Zweck des vorliegenden Vorschlags, die Änderungen des STCW-Übereinkommens von 2010 in EU-Recht aufzunehmen, um insbesondere jeden Konflikt zwischen den auf internationalen Regeln und den auf EU-Recht beruhenden Verpflichtungen der Mitgliedstaaten zu vermeiden.

Die Änderungen von 2010 betreffen sowohl die „Regeln“ in der Anlage zum Übereinkommen als auch den eher technischen „Code“, dessen Teil „A“, wie erwähnt, verbindlich ist. Die wichtigsten Änderungen des Übereinkommens, die im vorliegenden Vorschlag aufgegriffen werden, sind:

- verschärfte Bestimmungen in Bezug auf Ausbildung und Beurteilung der Befähigung, Erteilung von Fachkundenachweisen sowie Vermeidung betrügerischer Praktiken;

- aktualisierte Anforderungen in Bezug auf die körperliche Eignung von Seeleuten (Seediensttauglichkeit), Diensttüchtigkeit sowie Alkoholmissbrauch;
- neue Anforderungen in Bezug auf die Erteilung von Befähigungszeugnissen für Vollmatrosen, Offiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik sowie Ausbildungsmaßnahmen im Bereich der Gefahrenabwehr für alle Seeleute;
- aktualisierte Anforderungen für die Besatzungen auf bestimmten Schiffstypen;
- Klärung und Vereinfachung des Begriffs „Befähigungszeugnis“.

Weiter werden durch den Vorschlag die Vorschriften für den Wachdienst an die EU-Vorschriften über die Arbeitszeit von Seeleuten angeglichen.

2.1.2. Verlängerung der in Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie 2008/106 festgelegten Frist von drei auf achtzehn Monate

Ein weiteres Ziel des Vorschlags ist es, die derzeitige Frist für die Anerkennung von Drittländern, die nach Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie 2008/106 drei Monate beträgt, realistischer zu gestalten. Bei dieser Bestimmung geht es um den Zeitrahmen, der der Kommission zur Verfügung steht, um nach Antrag eines Mitgliedstaats über die Anerkennung eines Drittlands zu entscheiden.

Es sollte darauf hingewiesen werden, dass diese Frist auf das vorhergehende Verfahren für die Anerkennung von Drittländern zurückgeht, das durch die Richtlinie 2001/25/EG festgelegt wurde. Im Rahmen dieses Verfahrens mussten Mitgliedstaaten, die ein Drittland anerkennen wollten, der Kommission die Unterlagen übermitteln, auf die sie ihren Antrag stützten. Die Arbeit auf EU-Ebene erfolgte daher auf der Grundlage vorbereiteter schriftlicher Unterlagen, ohne jede Einbeziehung des Drittlands. Die Kommission hatte drei Monate lang Zeit, die Unterlagen zu prüfen.

Das derzeitige Verfahren für die Anerkennung von Drittländern, das durch die Richtlinie 2003/103/EG eingeführt wurde, ist völlig anders konzipiert und die Erfahrung hat gezeigt, dass die aus dem vorhergehenden Verfahren übernommene Frist von drei Monaten absolut unrealistisch ist.

Nach dem geltenden Verfahren gehen nämlich der Anerkennung eines Drittlandes eine Inspektion vor Ort durch die EMSA, ein von der Agentur erstellter Bericht, ein Schriftwechsel zwischen der Kommission und dem Drittland, eine Prüfung durch die Kommission, das Ausschussverfahren und schließlich der Erlass eines Beschlusses voraus.

In diesem Zusammenhang müssen zunächst von der EMSA Inspektionen in dem Drittland geplant werden, was bedeuten kann, dass die Inspektion des Drittlands nicht unbedingt sofort nach dem Antrag des Mitgliedstaats durchgeführt wird.

Darüber hinaus beinhaltet die Prüfung eines Drittlands, dass die Behörden dieses Landes in einen Dialog mit der Kommission treten. Dies erfordert Zeit, insbesondere damit die Verwaltung eventuelle, zunächst ermittelte Mängel beheben kann.

Aufgrund dieses Gesamtbildes ist die Dreimonatsfrist völlig unrealistisch. Die Erfahrung mit der Durchführung der Richtlinie 2008/106 zeigt, dass ein vertretbarer Zeitrahmen für die

Durchführung des gesamten Verfahrens achtzehn Monate sind. Der vorliegende Vorschlag enthält eine Bestimmung, durch die die Richtlinie 2008/106 in diesem Sinne geändert wird.

2.1.3. Übermittlung vorliegender Angaben über Zeugnisse an die Kommission

Politische Entscheidungsträger sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene haben im Laufe der letzten zehn Jahre erkannt, dass es kaum möglich ist, vollständige und genaue Daten über Seeleute zu sammeln. Es gibt zwar einige Studien, die sich jedoch entweder auf Annahmen stützen oder auf EU-Ebene nicht ausreichend detailliert sind. Darauf wies auch die Task Force für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr³ hin und betonte, dass genaue Statistiken erforderlich sind. Genaue Daten lassen sich anhand der von den nationalen Verwaltungen ausgestellten Zeugnisse und Vermerke ermitteln. Derzeit sind die Vertragsstaaten nach dem STCW-Übereinkommen verpflichtet, Register aller Befähigungszeugnisse und Vermerke zu unterhalten, in denen auch alle relevanten Verlängerungen der Gültigkeitsdauer oder anderen Maßnahmen in Bezug auf diese Befähigungszeugnisse und Vermerke erfasst werden (Regel I/2 Ziffer 14). Entsprechend sind die Mitgliedstaaten der EU nach Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie 2008/106 verpflichtet, ein Register aller ausgestellten Befähigungszeugnisse und Vermerke zu unterhalten. Dies ist zwar eine wichtige Datenquelle, doch lässt sich aufgrund der unterschiedlichen Formate, die die einzelnen Mitgliedstaaten benutzen, und aufgrund statistischer Probleme (beispielsweise der Tatsache, dass Seeleute, die über Befähigungszeugnisse und Vermerke verschiedener Mitgliedstaaten verfügen, doppelt gezählt werden) kein vollständiges Bild gewinnen. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Sammlung der in den nationalen Registern bereits vorhandenen Angaben in einheitlicher und kohärenter Weise, unter uneingeschränkter Beachtung der Vorschriften zum Schutz persönlicher Daten, äußerst hilfreich wäre, um solide statistische Angaben zu erhalten, aus denen sich ein Gesamtbild des Seemannsberufs in Europa ablesen lässt.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die EMSA durch das „STCW-Informationssystem“ bereits eine Plattform für die Sammlung und Analyse solcher Informationen entwickelt hat. Dieses System wurde den Mitgliedstaaten vorgestellt, die Interesse an seinen Möglichkeiten und seinem Nutzen gezeigt haben. Weiter wurde das System dem Europäischen Datenschutzbeauftragten vorgelegt, der es mit Schreiben an die EMSA vom 9. April 2008 billigte. Er forderte bei dieser Gelegenheit einige Anpassungen, die die EMSA akzeptiert hat.

In dem vorliegenden Vorschlag ist somit eine neue Bestimmung vorgesehen, nach der die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, der Kommission standardisierte Angaben für statistische Analysen zu übermitteln. Die Kommission beabsichtigt, das „STCW-Informationssystem“ der EMSA als Plattform für die Sammlung der erforderlichen Informationen und erforderlichenfalls für statistische Analysen zu nutzen. In einem technischen Anhang zu dem vorliegenden Vorschlag ist im Einzelnen aufgeführt, welche Angaben zu machen sind.

2.1.4. Anpassung an die neuen „Komitologie“-Regeln

Im Rahmen des Systems, das durch die Richtlinie 2008/106 eingeführt wurde, sind Ausschussverfahren in zwei Fällen vorgesehen.

³ Die Task Force setzte sich aus Vertretern der wichtigsten beteiligten Akteure zusammen, insbesondere der Seeleute und der Schiffseigner.

Zum einen für technische Anpassungen, die jetzt auf (neu eingeführte) Vorschriften zur Weiterleitung von Angaben beschränkt sind.

Zum anderen im Zuge des Verfahrens für die Anerkennung von Drittländern. Wie bereits erläutert ist in der Richtlinie 2008/106 ein Ausschussverfahren für die Anerkennung von Drittländern durch die Kommission vorgesehen.

In dieser Hinsicht wurden durch den Vertrag von Lissabon erhebliche Änderungen am „Komitologie“-Verfahren eingeführt. Es wurden zwei Kategorien von Rechtsakten ohne Gesetzgebungscharakter geschaffen, nämlich die „delegierten Rechtsakte“ und die „Durchführungsrechtsakte“, die beide für den vorliegenden Vorschlag eine Rolle spielen.

Nach dem neuen Vertrag fällt nämlich das Verfahren für die technische Anpassung der Richtlinie unter die Bestimmungen für „delegierte Rechtsakte“, die Beschlüsse über die Anerkennung von Drittländern dagegen unter die Bestimmungen für „Durchführungsrechtsakte“.

Der vorliegende Vorschlag enthält entsprechende Vorschriften.

2.2. Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

Die in Manila beschlossenen Änderungen des STCW-Übereinkommens werden am 1. Januar 2012 in Kraft treten (nach Artikel XII des Übereinkommens und Beilage 1 Entschließung 1 Nummer 3 zur Schlussakte der Konferenz von Manila). Weil der vorliegende Vorschlag bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht verabschiedet sein wird, wurde vorgesehen, dass die vorgeschlagene Richtlinie in Kraft treten soll, sobald sie im Amtsblatt veröffentlicht wird.

Die Manila-Änderungen enthalten auch Übergangsbestimmungen (Regel I/15), durch die sichergestellt werden soll, dass Kandidaten, die ihr Ausbildungsprogramm vor Inkrafttreten dieser Änderungen begonnen haben, es nach den gleichen Vorschriften zu Ende führen können. In ähnlicher Weise ermöglichen die Übergangsbestimmungen die Erneuerung und Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Befähigungszeugnissen, die vor Inkrafttreten des geänderten Übereinkommens am 1. Januar 2012 erteilt werden. Da Befähigungszeugnisse spätestens nach fünf Jahren erneuert werden müssen und ein Ausbildungsprogramm höchstens fünf Jahre lang dauert, ist in den Manila-Änderungen vorgesehen, dass Zeugnisse noch bis zum 1. Januar 2017 nach den alten Vorschriften erteilt oder erneuert werden können oder ihre Gültigkeitsdauer verlängert werden kann.

Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, dass die Richtlinie auch in Bezug auf die Übergangsbestimmungen den Vorgaben des Übereinkommens entsprechen sollte. Die im Übereinkommen vorgesehenen Übergangsbestimmungen wurden daher in den Vorschlag aufgenommen.

2.3. Rechtsgrundlage

Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

2.4. Subsidiaritätsprinzip

Da das STCW-Übereinkommen bereits in EU-Recht umgesetzt ist, ist auch die Umsetzung der Änderungen des Übereinkommens gerechtfertigt. Die Mitgliedstaaten können das STCW-Übereinkommen ohne die Durchsetzungsmöglichkeiten, die das EU-Recht bietet, nicht einheitlich durchsetzen. Würden die Manila-Änderungen nicht in die Rechtsvorschriften der EU aufgenommen, würden die Mitgliedstaaten ab Januar 2012 (wenn diese Änderungen in Kraft treten) entweder gegen internationales Recht oder gegen EU-Recht verstoßen – ein solcher Konflikt sollte vermieden werden.

2.5. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Würden die Manila-Änderungen nicht in die Rechtsvorschriften der EU aufgenommen, würden die Mitgliedstaaten entweder gegen internationales Recht oder gegen EU-Recht verstoßen – ein solcher Konflikt sollte vermieden werden.

2.6. Wahl des Instruments

Da es sich bei der zu ändernden Maßnahme um eine Richtlinie handelt, ist eine Richtlinie das geeignetste Instrument.

3. ERGEBNISSE DER ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE

Zunächst ist festzustellen, dass die Mitgliedstaaten, die alle Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens sind, im Rahmen der Überarbeitung des Übereinkommens, insbesondere bei der Konferenz in Manila, Gelegenheit zur Stellungnahme hatten. Darüber hinaus haben nach dem STCW-Übereinkommen alle Vertragsparteien die Möglichkeit, sich gegen eine Änderung zu wenden, indem sie der IMO notifizieren, dass sie Einspruch gegen die Änderung erheben (Artikel XII des Übereinkommens). Im Falle der Manila-Änderungen endete die Einspruchsfrist am 1. Juli 2011; kein Mitgliedstaat machte von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Richtlinie wurden die Experten der Mitgliedstaaten in einer Sitzung in Brüssel am 3. Dezember 2010 zu der Überarbeitung konsultiert. Bei dieser Gelegenheit sprachen sich die Mitgliedstaaten einstimmig dafür aus, die Manila-Änderungen in das EU-Recht aufzunehmen, vertraten aber die Ansicht, dass die Richtlinie nicht überarbeitet werden sollte.

Eine Gelegenheit zur Konsultation der Beteiligten bot die Arbeit der Task Force für Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit im Seeverkehr, einem unabhängigen Gremium, das im Juli 2010 eingerichtet wurde und seine Arbeit im Juni 2011 abschloss; die Task Force erstellte einen Bericht⁴ mit Empfehlungen für die Kommission und die Sozialpartner, wie der Seemannsberuf in Europa gefördert werden kann. In diesem Bericht wird auch auf das STCW-Übereinkommen eingegangen und klar die Aufnahme aktualisierter internationaler Regeln in EU-Recht befürwortet⁵.

⁴ Veröffentlicht am 20. Juli 2011.

⁵ Siehe Abschnitt 4.1.5.

Vorschlag für

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates
über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Vorschriften für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung entsprechender Befähigungszeugnisse wurden auf internationaler Ebene durch das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten („STCW“) festgelegt, das 1978 von der Konferenz der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommen wurde, 1984 in Kraft trat und 1995 wesentlich geändert wurde.
- (2) Das STCW-Übereinkommen wurde durch die Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten³ erstmals in EU-Recht aufgenommen; die EU-Vorschriften für die Ausbildung von Seeleuten und die Zeugniserteilung wurden danach jeweils an die Änderungen des Übereinkommens angepasst. Gleichzeitig wurde ein gemeinsames EU-Verfahren für die Anerkennung der entsprechenden Ausbildungs- und Zeugniserteilungssysteme von Drittländern eingeführt; die einschlägigen Vorschriften der Union wurden in der

¹ ABl. C [...], [...], S. [...].

² ABl. C [...], [...], S. [...].

³ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28.

Richtlinie 2008/106/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008⁴ neu gefasst.

- (3) Im Jahr 2010 fand in Manila eine Konferenz der Vertragsstaaten des STCW-Übereinkommens statt, bei der mehrere wesentliche Änderungen des Übereinkommens beschlossen wurden, insbesondere in Bezug auf betrügerische Praktiken bei Befähigungszeugnissen, Normen für die Seediensttauglichkeit, Ausbildungsmaßnahmen im Bereich der Gefahrenabwehr und technologiebezogene Ausbildungsmaßnahmen. Durch die Manila-Änderungen wurden auch Anforderungen für Vollmatrosen eingeführt und neue Berufsprofile erstellt, beispielsweise für Offiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik.
- (4) Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens, und keiner von ihnen hat nach dem dafür vorgesehenen Verfahren Einspruch gegen die Manila-Änderungen eingelegt. Daher müssen die Mitgliedstaaten ihre nationalen Vorschriften an die Manila-Änderungen anpassen. Ein Konflikt zwischen den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten und ihren Verpflichtungen auf EU-Ebene sollte vermieden werden. Angesichts des internationalen Charakters der Schifffahrt sollten die Vorschriften der Union für die Ausbildung von Seeleuten und die Erteilung entsprechender Befähigungszeugnisse an die internationalen Regeln angepasst werden. Folglich sollten mehrere Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG geändert werden, um den Manila-Änderungen Rechnung zu tragen.
- (5) Bei der Manila-Konferenz wollten die Vertragsstaaten unter anderem objektive Grenzen für die Ausnahmen von den Mindestruhezeiten für den Wachdienst und Seeleute mit festgelegten Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung festlegen. Auch diese neuen Vorschriften sollten in das EU-Recht übernommen werden. Allerdings sollten dabei die Vorschriften in Bezug auf Ruhezeiten für Seeleute berücksichtigt werden, die in den Richtlinien des Rates 1999/63/EG vom 21. Juni 1999⁵ und 2009/13/EG vom 16. Februar 2009⁶ festgelegt sind. Darüber hinaus sollten die Möglichkeiten zur Genehmigung von Ausnahmen in Bezug auf Höchstdauer, Häufigkeit und Umfang begrenzt werden. Entsprechende Bestimmungen sollten in die Richtlinie aufgenommen werden.
- (6) In der Richtlinie 2008/106/EG ist ein Verfahren für die Anerkennung der Systeme von Drittländern für die Ausbildung von Seeleuten und die Zeugniserteilung vorgesehen. Die Anerkennung erfolgt durch einen Beschluss der Kommission im Anschluss an ein Verfahren, bei dem die Kommission von der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (der Agentur), die durch die Verordnung (EG) Nr. 1406/2002⁷ errichtet wurde, und dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS), der durch die

⁴ ABl. L 323 vom 3.12.2008, S. 33.

⁵ 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. Europäische Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten (ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33).

⁶ ABl. L 124 vom 20.5.2009, S. 30.

⁷ ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.

Verordnung (EG) Nr. 2099/2002⁸ eingesetzt wurde, unterstützt wird. Aufgrund der Erfahrungen, die mit der Anwendung der einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2008/106/EG in Bezug auf die Anerkennung von Drittländern hinsichtlich der Ausbildung und Zeugniserteilung gesammelt wurden, sollte das entsprechende Verfahren geändert werden, und zwar in Bezug auf die dreimonatige Frist, die die Kommission derzeit nach Artikel 19 Absatz 3 der genannten Richtlinie für den Beschluss über die Anerkennung einzuhalten hat. Da es für die Anerkennung erforderlich ist, dass die Agentur eine Inspektion vornimmt, deren Planung und Durchführung Zeit erfordert, und das Drittland in den meisten Fällen erhebliche Anpassungen vornehmen muss, um die Anforderungen des STCW-Übereinkommens zu erfüllen, kann dieser gesamte Vorgang nicht innerhalb von drei Monaten abgeschlossen werden. Angesichts der gesammelten Erfahrungen ist hierfür ein Zeitraum von achtzehn Monaten wohl ein realistischerer Zeitrahmen. Die genannte Frist sollte daher entsprechend geändert werden; der antragstellende Mitgliedstaat sollte jedoch aus Gründen der Flexibilität das Drittland nach wie vor vorübergehend anerkennen können.

- (7) Die verfügbaren Statistiken über europäische Seeleute sind unvollständig und häufig ungenau, was politische Entscheidungen in diesem sensiblen Sektor zusätzlich erschwert. Detaillierte Daten über Befähigungszeugnisse für Seeleute allein können dieses Problem nicht lösen, könnten aber sicher zu einer Lösung beitragen. Die Vertragsstaaten sind nach dem STCW-Übereinkommen verpflichtet, Register aller Befähigungszeugnisse und Vermerke zu unterhalten, in denen auch alle relevanten Verlängerungen der Gültigkeitsdauer oder anderen Maßnahmen in Bezug auf diese Befähigungszeugnisse und Vermerke erfasst werden (Regel I/2 Ziffer 14). Nach Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie 2008/106 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, ein Register aller ausgestellten Befähigungszeugnisse und Vermerke zu unterhalten. Um ein so genaues Bild wie möglich von der Beschäftigungslage in Europa zu gewinnen, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, der Kommission ausgewählte Angaben zu übermitteln, die bereits in ihren Registern der Befähigungszeugnisse für Seeleute vorliegen. Diese Informationen sollten für statistische Zwecke genutzt werden und den Anforderungen der Union für den Datenschutz entsprechen. Eine entsprechende Bestimmung sollte in die Richtlinie 2008/106/EG aufgenommen werden.
- (8) Im Hinblick auf die Sammlung von Daten über den Seemannsberuf, die ein aktuelles Bild der Entwicklung in diesem Bereich und der technologischen Entwicklung vermitteln, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Anpassung von Anhang V der Richtlinie 2008/106/EG zu erlassen. Durch diese delegierten Rechtsakte würde insbesondere geregelt, welche Angaben zu Vermerken, Befähigungszeugnissen oder Fachkundenachweisen, zur Zahl der Seeleute, denen Befähigungszeugnisse oder Vermerke erteilt werden, und zu den Seeleuten selbst zu machen sind, unter Einhaltung der in dem genannten Anhang angegebenen Datenschutzvorschriften. Darüber hinaus sollte die Kommission delegierte Rechtsakte erlassen können, um Maßnahmen im Hinblick auf die Sammlung, Speicherung und Analyse dieser Daten durch die Mitgliedstaaten zu treffen, um die erforderlichen neuen statistischen Daten über Seeleute und aktuelle, der Realität entsprechende Informationen zu erhalten. Es ist äußerst wichtig, dass die Kommission bei ihren

⁸ ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen – auch auf Expertenebene – durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte sollte die Kommission eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gewährleisten.

- (9) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2008/106/EG zu gewährleisten, wurden der Kommission Durchführungsbefugnisse im Bereich der Ausbildung von Seeleuten und der Erteilung von Befähigungszeugnissen übertragen. Diese Befugnisse sollten gemäß der 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 kontrollieren⁹, wahrgenommen werden.
- (10) Das Prüfverfahren sollte bei den Durchführungsbeschlüssen über die Anerkennung und den Entzug der Anerkennung für STCW-Systeme von Drittländern Anwendung finden.
- (11) Die Änderungen des Übereinkommens sollen am 1. Januar 2012 in Kraft treten, es wurden jedoch in Manila Übergangsbestimmungen vorgesehen, die bis zum 1. Januar 2017 gelten, um einen reibungslosen Übergang auf die neuen Regeln zu ermöglichen. In der vorliegenden Richtlinie sollten der gleiche Zeitrahmen und die gleichen Übergangsbestimmungen vorgesehen werden.
- (12) Die Richtlinie 2008/106/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 18 erhält folgende Fassung:

„8. ‚Vollzugsordnung für den Funkdienst‘ die von der Weltfunkkonferenz verabschiedete überarbeitete Vollzugsverordnung für den Funkdienst in der jeweils geltenden Fassung;“

b) Nummer 24 erhält folgende Fassung:

„24. ‚STCW-Code‘ den Code über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), wie er in der Entschließung 2 der STCW-Vertragsparteienkonferenz von 2010 angenommen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;“

c) Nummer 27 wird gestrichen.

⁹ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

d) Die folgenden Nummern werden angefügt:

„32. ‚GMDSS-Funker‘ eine Person, die eine Befähigung nach Anhang I Kapitel IV besitzt;

33. ‚ISPS-Code‘ den Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code), der am 12. Dezember 2002 mit EntschlieÙung 2 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) angenommen wurde, in seiner jeweils geltenden Fassung;

34. ‚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;

35. ‚Sicherheitspflichten‘ die Gesamtheit aller sicherheitsbezogenen Aufgaben und Pflichten nach der Begriffsbestimmung in Kapitel XI-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974 in der zuletzt geänderten Fassung) und im Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code);

36. ‚Befähigungszeugnis‘ ein Befähigungszeugnis für einen Kapitän, einen Schiffsoffizier oder einen GMDSS-Funker, das nach den Bestimmungen der Kapitel II, III, IV oder VII des Anhangs I ausgestellt und mit Vermerken versehen ist und das seinen rechtmäßigen Inhaber dazu berechtigt, in der im Befähigungszeugnis bezeichneten Eigenschaft Dienst zu tun und die Funktionen auszuüben, die mit dem im Befähigungszeugnis bezeichneten Verantwortungsniveau verbunden sind;

37. ‚Fachkundenachweis‘ ein einem Seemann ausgestellttes Zeugnis, das kein Befähigungszeugnis darstellt, in dem jedoch bestätigt wird, dass die im Übereinkommen aufgeführten Vorschriften über Ausbildung, Befähigungen oder Seefahrtszeit erfüllt worden sind;

38. ‚schriftlicher Nachweis‘ beziehungsweise ‚schriftliche Nachweise‘ Unterlagen, die weder ein Befähigungszeugnis noch einen Fachkundenachweis darstellen, die jedoch dazu verwendet werden, nachzuweisen, dass die einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens erfüllt worden sind;

39. ‚Offizier mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik‘ einen Offizier, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt;

40. ‚Vollmatrose im Nautischen Dienst‘ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel II besitzt;

41. ‚Vollmatrose im Technischen Dienst‘ einen Schiffsmann, der eine Befähigung nach Anhang I Kapitel III besitzt.“

2. Artikel 3 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„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 Befähigungszeugnisses nach Artikel 1 Nummer 36 oder Nummer 37 sind.“

3. Artikel 4 wird gestrichen.

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Befähigungszeugnisse werden gemäß Regel I/2 Absatz 3 des STCW-Übereinkommens erteilt.“

c) Folgender Absatz 3a wird eingefügt:

„(3a) Befähigungszeugnisse sind nach den Bestimmungen dieses Artikels zu erteilen und dürfen nur von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden, nachdem diese die Authentizität und Gültigkeit sämtlicher erforderlicher schriftlicher Nachweise überprüft haben.“

d) Am Ende von Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Vermerke werden nur erteilt, wenn sämtliche Anforderungen des STCW-Übereinkommens und dieser Richtlinie erfüllt sind.“

e) Die Absätze 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„(6) Ein Mitgliedstaat, der ein Befähigungszeugnis oder einen Fachkundenachweis anerkennt, das/der einem Kapitän oder einem Schiffsoffizier entsprechend den Bestimmungen der Regeln V/1-1 und V/1-2 des Anhangs I nach dem in Artikel 19 Absatz 2 festgelegten Verfahren erteilt wurde, darf auf diesem Dokument einen Vermerk zur Bestätigung von dessen Anerkennung erst anbringen, nachdem er die Authentizität und Gültigkeit des Befähigungszeugnisses/Fachkundenachweises sichergestellt hat. Für den Vermerk ist der in Ziffer 3 von Abschnitt A-I/2 des STCW-Code dargestellte Vordruck zu verwenden.

(7) Die in den Absätzen 5 und 6 genannten Vermerke

(a) können als getrennte Dokumente ausgestellt werden;

(b) dürfen nur von den Mitgliedstaaten ausgestellt werden;

- (c) erhalten jeweils eine nur einmal vergebene Nummer zugeteilt; ein Vermerk, mit dem die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses bestätigt wird, kann allerdings dieselbe Nummer zugeteilt bekommen wie das betreffende Befähigungszeugnis, sofern jene Nummer nur einmal vergeben wird; und
- (d) verlieren ihre Gültigkeit, sobald das mit dem Vermerk versehene Befähigungszeugnis seine Gültigkeit verliert oder es von dem Mitgliedstaat, der es ausgestellt hat, eingezogen, außer Kraft gesetzt oder annulliert wird, in jedem Fall jedoch spätestens fünf Jahre nach seinem Ausstellungsdatum.“

f) Die folgenden Absätze werden angefügt:

„(11) Die Bewerber um ein Befähigungszeugnis müssen Folgendes hinreichend nachweisen:

- (a) ihre Identität;
- (b) dass sie nicht jünger sind als es in den für das Befähigungszeugnis, für das sie sich beworben haben, geltenden Regeln in Anhang I vorgeschrieben ist;
- (c) dass sie die in Abschnitt A-I/9 des STCW-Code festgelegten Normen für die körperliche Eignung erfüllen;
- (d) dass sie die Seefahrtzeit und die gesamte dazugehörige verbindliche Ausbildung absolviert haben, die nach den Regeln in Anhang I für das Befähigungszeugnis, für das sie sich beworben haben, vorgeschrieben sind; und
- (e) dass sie die Befähigungsnormen erfüllen, die nach den Regeln in Anhang I für die im Zeugnisvermerk genannten Stellungen, Funktionen und Dienstgrade vorgeschrieben sind.

(12) Die Mitgliedstaaten verpflichten sich,

- (a) ein oder mehrere Register mit Angaben über sämtliche erteilten, abgelaufenen, außer Kraft gesetzten, annullierten sowie als verloren oder unbrauchbar gemeldeten Befähigungszeugnisse und Vermerke für Kapitäne, Schiffsoffiziere und gegebenenfalls Schiffsleute, über Befähigungszeugnisse und Vermerke, deren Gültigkeitsdauer verlängert worden ist, sowie über erteilte Befreiungsbescheide zu unterhalten;
- (b) Angaben über den Status dieser Befähigungszeugnisse, Vermerke und Befreiungsbescheide anderen Mitgliedstaaten oder anderen Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens und Unternehmen zur Verfügung zu stellen, die um Überprüfung der Authentizität und Gültigkeit von Befähigungszeugnissen ersuchen, die ihnen von Seeleuten vorgelegt worden sind, welche die Anerkennung ihrer Befähigungszeugnisse beantragt haben oder die an Bord eines Schiffes anheuern wollen.

- (c) der Kommission für statistische Zwecke jährlich die in Anhang V dieser Richtlinie aufgeführten Angaben zu übermitteln.

(13) Ab dem 1. Januar 2017 sind die Angaben, die nach Absatz 12 zur Verfügung zu stellen sind, auf elektronischem Wege zu übermitteln.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Ein Mitgliedstaat, der Schiffen die Vergünstigungen des STCW-Übereinkommens für küstennahe Reisen einräumt, wozu Fahrten vor der Küste anderer Mitgliedstaaten oder Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens innerhalb der Grenzen des von ihnen für „küstennahe Reisen“ festgelegten Gebietes gehören, trifft mit den betreffenden Mitgliedstaaten beziehungsweise Vertragsparteien verpflichtende Absprachen, die Einzelheiten sowohl zu den betroffenen Fahrtgebieten als auch zu sonstigen einschlägigen Bedingungen regeln.“

b) Die folgenden Absätze 3a und 3b werden eingefügt:

„(3a) Die Befähigungszeugnisse von Seeleuten, 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 Gebietes erteilt worden sind, können von anderen Mitgliedstaaten für den Dienst innerhalb der Grenzen des von ihnen für „küstennahe Reisen“ festgelegten Gebietes anerkannt werden, sofern die betroffenen Mitgliedstaaten beziehungsweise Vertragsparteien untereinander verpflichtende Absprachen getroffen haben, die Einzelheiten sowohl zu den betroffenen Fahrtgebieten als auch zu sonstigen einschlägigen Bedingungen regeln.

(3b) Mitgliedstaaten, die den Begriff „küstennahe Reisen“ entsprechend den Vorschriften dieses Artikels bestimmen, müssen

- (a) die Grundsätze für küstennahe Reisen nach Abschnitt A-I/3 des STCW-Code einhalten;
- (b) in den gemäß Artikel 5 erteilten Vermerken die Grenzen des von ihnen für „küstennahe Reisen“ festgelegten Gebietes angeben.“

6. In Artikel 9 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten legen Abläufe und Verfahren für die unparteiische Untersuchung aller gemeldeten Fälle von mangelnder Befähigung, 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 oder Vermerken, die von dem betreffenden Mitgliedstaat erteilt worden sind, im Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Pflichten im Zusammenhang mit ihren Befähigungszeugnissen zurückzuführen sind; ebenso legt jede Vertragspartei Abläufe und Verfahren für den Entzug, die Außerkraftsetzung und die Annullierung solcher Befähigungszeugnisse aus einem solchen Grunde sowie für die Verhinderung von Betrug fest.

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

7. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) 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 Körperschaften 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 derjenigen Personen, welche die Befähigung beurteilen;“

ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) die vorgeschriebenen Ausbildungsziele und entsprechenden Befähigungsnormen eindeutig definiert sind und die Kenntnisse und Fähigkeiten bestimmen, die den im Rahmen des STCW-Übereinkommens vorgeschriebenen Prüfungen und Bewertungen entsprechen. Die Ziele und entsprechenden Qualitätsnormen können für verschiedene Kurse und Ausbildungsprogramme getrennt festgelegt werden; sie betreffen auch die administrativen Aspekte der Zeugniserteilung;“

b) In Absatz 2 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) Alle einschlägigen Bestimmungen dieser Richtlinie und des STCW-Übereinkommens und STCW-Code einschließlich der Änderungen werden über das Qualitätssicherungssystem überwacht.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

8. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Normen für die Seediensttauglichkeit

(1) Die Mitgliedstaaten legen Normen für die körperliche Eignung von Seeleuten (Seediensttauglichkeit) und Verfahrensweisen für die Erteilung eines nach

Maßgabe dieses Artikels sowie von Abschnitt A-I/9 des STCW-Code erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses fest.

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass es sich bei den Personen, die für die Beurteilung der körperlichen Eignung von Seeleuten (Seediensttauglichkeit) zuständig sind, um praktische Ärzte handelt, die von dem betreffenden Mitgliedstaat nach Maßgabe von Abschnitt A-I/9 des STCW-Code für Seediensttauglichkeitsuntersuchungen anerkannt sind.
 - (3) Jeder Seemann, der Inhaber eines nach dem Übereinkommen erteilten Befähigungszeugnisses ist und auf See Dienst tut, muss auch Inhaber eines gültigen nach Maßgabe dieses Artikels sowie von Abschnitt A-I/9 des STCW-Code erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses sein.
 - (4) Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - (a) das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 - (b) einen zufriedenstellenden Nachweis seiner Identität erbringen; und
 - (c) die von dem betreffenden Mitgliedstaat festgelegten einschlägigen Normen für die körperliche Eignung 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 bleibt das Gesundheitszeugnis weiterhin bis zur Ankunft im nächsten Anlaufhafen in Kraft, in dem ein von dem Mitgliedstaat zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassener praktischer Arzt verfügbar ist, sofern dieser Zeitraum nicht mehr als drei Monate beträgt.
 - (7) In dringenden Fällen kann der Mitgliedstaat gestatten, dass ein Seemann, der nicht im Besitz eines gültigen Seediensttauglichkeitszeugnisses ist, bis zur Ankunft im nächsten Anlaufhafen Dienst tut, in dem ein von dem Mitgliedstaat zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassener praktischer Arzt verfügbar ist, sofern
 - (a) der Zeitraum, in dem diese Erlaubnis gilt, nicht mehr als drei Monate beträgt und
 - (b) der betreffende Seemann im Besitz eines abgelaufenen Seediensttauglichkeitszeugnisses neueren Datums ist.“
9. Artikel 12 wird wie folgt geändert:
- a) Folgender Absatz 2a wird eingefügt:
„(2a) Um seinen Dienst auf See an Bord von Tankschiffen fortzusetzen, muss jeder Kapitän und Schiffsoffizier die Vorschriften nach Absatz 1 erfüllen und ist

verpflichtet, in Abständen von höchstens fünf Jahren seine fortdauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Tankschiffen im Sinne von Abschnitt A-I/11 Ziffer 3 des STCW-Code nachzuweisen.“

b) In Absatz 3 wird das Datum „1. Februar 2002“ durch das Datum „1. Januar 2017“ ersetzt.

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) 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, Schiffsoffizieren und Funkern zur Verfügung gestellt wird.“

10. In Artikel 13 wird Absatz 2 gestrichen.

11. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die folgenden Buchstaben f und g angefügt:

„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 Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) gewährleistet ist.“

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Das Unternehmen stellt sicher, dass Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstige Personen, denen bestimmte Aufgaben und Verantwortlichkeiten an Bord seiner Ro-Ro-Fahrgastschiffe zugewiesen wurden, einen Einführungslehrgang abgeschlossen haben, um die Fähigkeiten zu erlangen, die unter Berücksichtigung der Hinweise in Abschnitt B-I/14 des STCW-Code für die zu bekleidende Dienststellung und die zu übernehmenden Aufgaben und Verantwortlichkeiten erforderlich sind.“

12. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Diensttchtigkeit

(2) Zur Verhinderung von Übermüdung müssen die Mitgliedstaaten

(a) 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 15 gehören, Ruhezeiten festlegen und durchsetzen;

- (b) vorschreiben, dass für den Wachdienst Vorkehrungen in einer Art und Weise getroffen werden, dass die Einsatzfähigkeit aller im Wachdienst Tätigen nicht durch Übermüdung beeinträchtigt wird, sowie dass die Aufgaben so organisiert werden, dass die für die erste Wache bei Beginn einer Fahrt und die für die nachfolgenden Ablösewachen eingeteilten Personen ausreichend ausgeruht und auch ansonsten diensttüchtig sind.
- (3) Zur Verhinderung von Medikamenten- und Alkoholmissbrauch müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass angemessene Maßnahmen entsprechend den Bestimmungen dieses Artikels getroffen werden.
- (4) Die Mitgliedstaaten berücksichtigen die Gefahren, die von der Übermüdung von Seeleuten ausgehen, insbesondere bei denen, deren Aufgaben den sicheren Schiffsbetrieb betreffen.
- (5) Alle Personen, die als Wachoffizier eingeteilt werden, und alle Schiffsteleute, die an der Wache beteiligt sind, sowie die Personen, zu deren Aufgaben festgelegte Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung gehören, haben Anspruch auf Ruhezeiten von mindestens
 - (a) 10 Stunden in jedem Zeitraum von 24 Stunden; und
 - (b) 77 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen.
- (6) 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.
- (7) Die in den Absätzen 4 und 5 festgelegten Vorschriften für die Ruhezeiten müssen in Notfällen, bei Übungen oder 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.
- (8) 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/den Arbeitssprache(n) des Schiffs und in Englisch zu erstellen.
- (9) 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.
- (10) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass nach einem Standardmuster erstellte Verzeichnisse der täglichen Ruhezeiten der Seeleute in der/den Arbeitssprache(n) des Schiffs und in Englisch geführt werden, damit die Einhaltung dieses Artikels überwacht werden kann. Den Seeleuten ist eine Kopie der sie betreffenden Verzeichnisse auszuhändigen, die vom Kapitän oder von einer vom Kapitän dazu ermächtigten Person und von dem betreffenden Seemann schriftlich zu bestätigen ist.

- (11) 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.
- (12) Unter angemessener Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze des Schutzes von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer können die Mitgliedstaaten Tarifverträge genehmigen oder registrieren, die Ausnahmen von den in Absatz 4 Buchstabe b und Absatz 5 vorgeschriebenen Ruhezeiten gestatten, sofern eine Ruhezeit von mindestens 70 Stunden in jedem Zeitraum von sieben Tagen gewährleistet ist. Solche Ausnahmen müssen entsprechend der Richtlinie 1999/63/EG so weit wie möglich den festgelegten Normen folgen, können aber häufigeren oder längeren Urlaubszeiten oder der Gewährung von Ausgleichsurlaub Rechnung tragen, und sollten ebenfalls so weit wie möglich die Hinweise in Abschnitt B-VIII/1 des STCW-Code zur Vermeidung von Übermüdung berücksichtigen.
- (13) 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.
- (14) Im Rahmen der in Absatz 11 genannten möglichen Ausnahmen von den Bestimmungen in Absatz 5 können die in Absatz 4 Buchstabe a festgelegten Ruhezeiten in höchstens drei Zeiträume 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.
- (15) Zur Verhinderung von Alkoholmissbrauch legen die Mitgliedstaaten für Kapitäne, Schiffsoffiziere 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.“

13. Artikel 19 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Kommission beschließt über die Anerkennung eines Drittlandes innerhalb von achtzehn Monaten ab dem Datum des Antrags auf Anerkennung nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren. Der antragstellende Mitgliedstaat kann beschließen, das Drittland einseitig anzuerkennen, bis ein Beschluss nach diesem Absatz getroffen wird.“

14. Artikel 20 Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Über den Entzug der Anerkennung wird nach dem in Artikel 28 Absatz 2 genannten Prüfverfahren beschlossen. Die betreffenden Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen zur Durchführung des Beschlusses.“

15. Artikel 23 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„(2) Die Fähigkeit der an Bord diensttuenden Seeleute, die im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst beziehungsweise für die Gefahrenabwehr einzuhalten, wird gemäß Teil A des STCW-Code beurteilt, wenn triftige Gründe für die Annahme vorliegen, dass diese Normen nicht eingehalten werden, weil eines der folgenden Ereignisse eingetreten ist:“

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) das Schiff wird anderweitig so betrieben, dass es für Personen, Sachwerte oder die Umwelt eine Gefahr darstellt oder die Gefahrenabwehr erschwert;“

16. Folgender Artikel 25a wird eingefügt:

„Artikel 25a

Angaben für statistische Zwecke

- (1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission die in Anhang V aufgeführten Angaben für statistische Zwecke.
- (2) Diese Angaben umfassen die Daten, die bis zum 31. Dezember des vorhergehenden Jahres registriert wurden, und werden der Kommission jährlich von den Mitgliedstaaten auf elektronischem Wege übermittelt.
- (3) Der Kommission wird gemäß Artikel 27a die Befugnis zum Erlass delegierter Rechte übertragen, um angemessene Maßnahmen im Hinblick auf die Sammlung, Speicherung und Analyse dieser Daten zu treffen.“

17. Artikel 27 erhält folgende Fassung:

„Der Kommission wird gemäß Artikel 27a die Befugnis übertragen, delegierte Rechte zur Änderung des Anhangs V dieser Richtlinie in Bezug auf den konkreten und relevanten Inhalt und die Einzelheiten der von den Mitgliedstaaten zu übermittelnden Angaben zu erlassen, wobei die Datenschutzvorschriften einzuhalten sind.“

18. Folgender Artikel 27a wird eingefügt:

„Artikel 27a

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.
 - (2) Die in Artikel 25a und Artikel 27 genannte Befugnisübertragung an die Kommission gilt ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie auf unbestimmte Zeit.
 - (3) Die in Artikel 25a und Artikel 27 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin genannten späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit der bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakte.
 - (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
 - (5) Ein gemäß Artikel 25a und Artikel 27 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn das Europäische Parlament und der Rat binnen zwei Monaten ab dem Tag der Übermittlung keine Einwände gegen ihn erheben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben. Auf Veranlassung des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“
19. Artikel 28 erhält folgende Fassung:

„Artikel 28

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt, der durch die Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzt wurde. Der genannte Ausschuss gilt als 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.“

20. Die Artikel 29 und 30 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 29

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die nach Maßgabe der Artikel 3, 5, 7, 9 bis 15, 17, 18, 19, 22, 23 und 24 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 und angemessen sein und abschreckende Wirkung haben.

Artikel 30

Übergangsbestimmungen

- (1) Bis zum 1. Januar 2017 können die Mitgliedstaaten für Seeleute, die vor dem 1. Juli 2013 eine zugelassene Seefahrtzeit, ein zugelassenes Schulungs- und Ausbildungsprogramm oder einen zugelassenen Ausbildungskurs begonnen haben, weiterhin entsprechend den vor Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie geltenden Anforderungen Befähigungszeugnisse erteilen, anerkennen und mit Vermerken versehen.

Bis zum 1. Januar 2017 können die Mitgliedstaaten entsprechend den vor Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie geltenden Anforderungen weiterhin Befähigungszeugnisse und Vermerke erneuern und ihre Gültigkeitsdauer verlängern.“

21. Artikel 33 wird gestrichen.
22. Die Anhänge werden wie folgt geändert:
- a) Anhang I der Richtlinie 2008/106/EG erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Richtlinie.
- b) Anhang II der Richtlinie 2008/106/EG wird gemäß Anhang II dieser Richtlinie geändert.
- c) Der Text in Anhang III dieser Richtlinie wird der Richtlinie 2008/106/EG als Anhang V angefügt.

Artikel 2

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab 1. Januar 2012.

Artikel 3

Umsetzung

- (2) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 2012 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.

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

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

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel

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

'ANHANG I
AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN DES STCW-ÜBEREINKOMMENS NACH
ARTIKEL 3

KAPITEL I
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Die Regeln in diesem Anhang werden ergänzt durch die verbindlichen Vorschriften in Teil A des STCW-Code mit Ausnahme des Kapitels VIII Regel VIII/2.

Jeder Bezug auf eine Anforderung in einer Regel stellt zugleich auch einen Bezug auf den entsprechenden Abschnitt von Teil A des STCW-Code dar.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Seeleute über angemessene Sprachkenntnisse verfügen, wie sie in den Abschnitten A-II/1, A-III/1, A-IV/2 und A-II/4 des STCW-Code festgelegt sind, damit sie in der Lage sind, ihren besonderen Aufgaben auf einem Schiff unter der Flagge eines Aufnahmemitgliedstaats nachzukommen.

Teil A des STCW-Code enthält Vorschriften für die Befähigung, die von den Bewerbern für die Erteilung und Gültigkeitserneuerung von Befähigungserzeugnissen gemäß den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens nachgewiesen werden muss. Zur Klärung des Zusammenhangs zwischen den Bestimmungen von Kapitel VII über die Erteilung alternativer Befähigungserzeugnisse und den Bestimmungen der Kapitel II, III und IV über die Erteilung von Befähigungserzeugnissen sind die in den Befähigungsnormen aufgeführten Fähigkeiten unter den nachstehenden sieben Funktionen und drei Verantwortungsebenen zusammengefasst:

Funktionen:

- (1) Schiffsführung;
- (2) Ladungsumschlag und -stauung;
- (3) Überwachung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord;
- (4) Schiffsbetriebstechnik;
- (5) Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik;
- (6) Wartung und Instandsetzung;
- (7) Funkverbindung;

Verantwortungsebenen:

- (1) Führungsebene;
- (2) Betriebsebene;

(3) Unterstützungsebene.

Die Funktionen und Verantwortungsebenen sind in den Tabellen mit Befähigungsnormen in den Kapiteln II, III und IV von Teil A des STCW-Code als Untertitel angegeben.

KAPITEL II KAPITÄN UND DECKSBEREICH

Regel II/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

1. Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Bestandteil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms abgeleistet haben, das eine Ausbildung an Bord einschließt, die den Anforderungen von Abschnitt A-II/1 des STCW-Code entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, oder anderweitig eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten nachweisen;
 - 2.3. während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit Wachdienst auf der Brücke unter Aufsicht des Kapitäns oder eines befähigten Offiziers über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten abgeleistet haben;
 - 2.4. die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst erfüllen;
 - 2.5. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/1 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen;
 - 2.6. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Code dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.

Regel II/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr

Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 3000 oder mehr

1. Jeder Kapitän und jeder Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 3000 oder mehr muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss

- 2.1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Nautischer Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr erfüllen und eine zugelassene Seefahrtzeit in dieser Eigenschaft abgeleistet haben, und zwar
 - 2.1.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier mindestens 12 Monate; und
 - 2.1.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän mindestens 36 Monate; jedoch kann dieser Zeitraum auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden;
- 2.2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 3000 oder mehr erfüllen.

Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3000

1. Jeder Kapitän und jeder Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3000 muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier die Anforderungen für einen Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen;
 - 2.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän die Anforderungen für einen Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen und eine zugelassene Seefahrtzeit in dieser Eigenschaft von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben; dieser Zeitraum kann jedoch auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden;
 - 2.3. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3000 erfüllen.

Regel II/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Nautische Wachoffiziere und Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500

Schiffe, die nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

1. Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses für den Dienst auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr sein.
2. Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines

Befähigungszeugnisses für den Dienst als Kapitän auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 bis 3000 sein.

Schiffe, die nur auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

Nautischer Wachoffizier

1. Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als Nautischer Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:
 - 2.2.1. eine besondere Ausbildung, einschließlich einer von dem Mitgliedstaat vorgeschriebenen angemessenen Seefahrtszeit, oder
 - 2.2.2. eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens 36 Monaten im Decksbereich;
 - 2.3. gegebenenfalls die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsverordnung für den Funkdienst erfüllen;
 - 2.4. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für Nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen;
 - 2.5. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Code dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.

Kapitän

Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

1. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss
 - 1.1. das 20. Lebensjahr vollendet haben;
 - 1.2. eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens 12 Monaten als Nautischer Wachoffizier abgeleistet haben;

- 1.3. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen.
 - 1.4. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Code dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.
2. Befreiungen

Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der Größe eines Schiffes und seiner Reisebedingungen die Anwendung aller Vorschriften dieser Regel und von Abschnitt A-II/3 des STCW-Code für unzumutbar oder nicht durchführbar, so kann sie insoweit den Kapitän und den Nautischen Wachoffizier eines solchen Schiffes oder solcher Schiffsorten von den Anforderungen einiger dieser Vorschriften befreien; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

Regel II/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffstele, die Brückenwache gehen

1. Jeder Schiffstele, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr Brückenwache geht, muss Inhaber eines zur Ausübung dieser Aufgaben berechtigenden Befähigungszeugnisses sein; diese Bestimmung gilt nicht für Schiffstele in der Ausbildung sowie für Schiffstele, die während ihrer Wache die Aufgaben einer ungelerten Hilfskraft ausüben.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:
 - 2.3. eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit von mindestens sechs Monaten Dauer; oder
 - 2.4. eine besondere Ausbildung, entweder noch an Land oder an Bord, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens zwei Monate betragen muss;
 - 2.5. die in Abschnitt A-II/4 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Die nach den Ziffern 2.2.1 und 2.2.2. vorgeschriebene Seefahrtzeit, Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit müssen mit Funktionen im Brückenwachdienst gekoppelt sein und die Wahrnehmung von Aufgaben umfassen, die unter der unmittelbaren Aufsicht des Kapitäns, des nautischen Wachoffiziers oder eines befähigten Schiffsmannes ausgeführt werden.

Regel II/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffsleute als Vollmatrosen im Decksbereich

1. Jeder Vollmatrose, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr im Decksbereich Dienst tut, muss ordnungsgemäß befähigt sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. die Vorschriften für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsmann, der Brückenwache geht, erfüllen;
 - 2.3. nach dem Erwerb der Befähigung, als Schiffsmann, der Brückenwache geht, Dienst zu tun, eine zugelassene Seefahrtzeit im Decksbereich von folgender Dauer abgeleistet haben:
 - 2.3.1. entweder von mindestens 18 Monaten
 - 2.3.2. oder von mindestens 12 Monaten nach einer zugelassenen Ausbildung; und
 - 2.4. die in Abschnitt A-II/5 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Befähigungszeugnisse für Vollmatrosen vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-II/5 des STCW-Code für solche Befähigungszeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.
4. Bis zum 1. Januar 2017 kann ein Mitgliedstaat, der auch Vertragspartei des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946 (Übereinkommen 74) ist, weiterhin Befähigungszeugnisse und Vermerke nach den Bestimmungen jenes Übereinkommens erneuern und ihre Gültigkeitsdauer verlängern.
5. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft im Decksbereich Dienst getan hat.

KAPITEL III MASCHINENBEREICH

Regel III/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Technische Wachoffiziere in besetzten Maschinenräumen oder an Technische Offiziere im Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen

1. Jeder Technische Wachoffizier in einem besetzten Maschinenraum und jeder Technische Offizier im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. eine kombinierte Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, das eine Ausbildung an Bord umfasst, die den Vorschriften von Abschnitt A-III/1 des STCW-Code entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, oder ansonsten eine kombinierte Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten, von denen mindestens 30 Monate Seefahrtzeit im Maschinenbereich sein müssen, abgeleistet haben;
 - 2.3. während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit mindestens sechs Monate lang unter Aufsicht des Leiters der Maschinenanlage oder eines befähigten Technischen Offiziers Maschinenwachdienst abgeleistet haben;
 - 2.4. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/1 des STCW-Code dargestellten Befähigungsnormen erfüllen;
 - 2.5. die in Abschnitt A-VI/1 Ziffer 2, Abschnitt A-VI/2 Ziffern 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Ziffern 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Ziffern 1 bis 3 des STCW-Code dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.

Regel III/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und an Zweite Technische Offiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 3000 oder mehr Kilowatt

1. Jeder Leiter einer Maschinenanlage und jeder Zweite Technische Offizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 3000 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Technischer Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt erfüllen und in dieser Eigenschaft eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, und zwar:
 - 2.1.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Zweiter Technischer Offizier von mindestens 12 Monaten als befähigter Technischer Offizier und
 - 2.1.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Leiter der Maschinenanlage von mindestens 36 Monaten; diese Zeit kann jedoch auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Zweiter Technischer Offizier abgeleistet worden sind; und
 - 2.2. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/2 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

Regel III/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und an Zweite Technische Offiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 bis 3000 Kilowatt

1. Jeder Leiter einer Maschinenanlage und jeder Zweite Technische Offizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 bis 3000 Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Technischer Wachoffizier erfüllen und
 - 2.1.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Zweiter Technischer Offizier eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Technischer Offiziersassistent oder Technischer Offizier abgeleistet haben; und
 - 2.1.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Leiter der Maschinenanlage eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 24 Monaten abgeleistet haben, wovon er mindestens 12 Monate nach dem Erwerb der Befähigung, als Zweiter Technischer Offizier Dienst zu tun, Dienst getan hat;
 - 2.2. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/3 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Jeder Technische Offizier, der die Befähigung besitzt, als Zweiter Technischer Offizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 3000 oder mehr Kilowatt Dienst zu tun, darf als Leiter der Maschinenanlage auf Schiffen mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von weniger als 3000 Kilowatt Dienst tun, sofern das Befähigungszeugnis einen entsprechenden Vermerk trägt.

Regel III/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffsleute, die in besetzten Maschinenräumen Maschinenwache gehen oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt werden sollen

1. Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt Maschinenwache geht oder zum Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum eingeteilt wird, muss Inhaber eines zur Ausübung dieser Aufgaben berechtigenden Befähigungszeugnisses sein; diese Bestimmung gilt nicht für Schiffsleute in der Ausbildung sowie für Schiffsleute, die während ihrer Wache die Aufgaben einer ungelerten Hilfskraft ausüben.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:
 - 2.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit von mindestens sechs Monaten Dauer; oder
 - 2.2.2. eine besondere Ausbildung, entweder noch an Land oder an Bord, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens zwei Monate betragen muss;
 - 2.3. die in Abschnitt A-III/4 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Die nach den Ziffern 2.2.1 und 2.2.2. vorgeschriebene Seefahrtzeit, Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit müssen mit Funktionen im Maschinenwachdienst gekoppelt sein und die Wahrnehmung von Aufgaben umfassen, die unter der unmittelbaren Aufsicht eines befähigten Technischen Offiziers oder eines befähigten Schiffsmannes ausgeführt werden.

Regel III/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffsleute, die in besetzten Maschinenräumen als Schiffsmechaniker Dienst tun oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt werden sollen

1. Jeder Schiffsmechaniker, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tut, muss ordnungsgemäß befähigt sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. die Vorschriften für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffsleute erfüllen, die in besetzten Maschinenräumen Maschinenwache gehen oder zum

Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt werden sollen;

- 2.3. nach dem Erwerb der Befähigung, als Schiffsmann, der Maschinenwache geht, Dienst zu tun, eine zugelassene Seefahrtszeit im Maschinenbereich von folgender Dauer abgeleistet haben:
 - 2.3.1. entweder von mindestens 12 Monaten
 - 2.3.2. oder von mindestens 6 Monaten nach einer zugelassenen Ausbildung; und
- 2.4. die in Abschnitt A-III/5 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Befähigungszeugnisse für Schiffssleute im Maschinenbereich vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-III/5 des STCW-Code für solche Befähigungszeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.
4. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft im Maschinenbereich Dienst getan hat.

Regel III/6

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Offiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik

1. Jeder Offizier mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - 2.2. eine kombinierte Ausbildung von mindestens 12 Monaten in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtszeit, von denen mindestens 6 Monate Seefahrtszeit als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms sein müssen, das den Vorschriften von Abschnitt A-III/6 des STCW-Code entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, oder ansonsten eine kombinierte Ausbildung von mindestens 36 Monaten in handwerklichen Fertigkeiten und zugelassener Seefahrtszeit, von denen mindestens 30 Monate Seefahrtszeit im Maschinenbereich sein müssen, abgeleistet haben; und
 - 2.3. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/6 des STCW-Code dargestellten Befähigungsnormen erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Befähigungszeugnisse für Offiziere mit der Fachbefähigung in

Elektrotechnik vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-III/6 des STCW-Code für solche Befähigungszeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.

4. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft an Bord Dienst getan hat und die in Abschnitt A-III/6 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllt.
5. Unbeschadet der Vorschriften der Ziffern 1 bis 4 kann eine Person mit zweckmäßiger Befähigung von einem Mitgliedstaat als geeignet angesehen werden, bestimmte Funktionen im Sinne von Abschnitt A-III/6 wahrzunehmen.

Regel III/7

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffsbetriebstechniker

1. Jeder Schiffsbetriebstechniker, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung der Hauptantriebsmaschinenanlage von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tut, muss ordnungsgemäß befähigt sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss
 - (1) das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - (2) eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet haben oder
 - (3) eine zugelassene Ausbildung einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens 6 Monate betragen muss, abgeleistet haben; oder
 - (4) eine Befähigung besitzen, die den technischen Fähigkeiten nach Tabelle A-III/7 des STCW-Code entspricht, sowie eine zugelassene Seefahrtzeit, die mindestens 3 Monate betragen muss, abgeleistet haben; und
 - (5) die in Abschnitt A-III/7 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Befähigungsnormen, die er für vor dem 1. Januar 2012 ausgestellte Befähigungszeugnisse für Schiffsbetriebstechniker vorgeschrieben hat, mit den in Abschnitt A-III/7 des STCW-Code für solche Befähigungszeugnisse aufgeführten Normen und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den davon betroffenen Personen vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.
4. Ein Mitgliedstaat kann unterstellen, dass ein Seemann die Vorschriften dieser Regel erfüllt, wenn er mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in einer einschlägigen Eigenschaft an Bord Dienst

getan hat und die in Abschnitt A-III/7 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllt.

5. Unbeschadet der Vorschriften der Ziffern 1 bis 4 kann eine Person mit zweckmäßiger Befähigung von einem Mitgliedstaat als geeignet angesehen werden, bestimmte Funktionen im Sinne von Abschnitt A-III/7 wahrzunehmen.

Kapitel IV FUNKVERKEHR UND FUNKER

Erläuterung

Die verbindlichen Bestimmungen für die Funkwache sind in der Vollzugsordnung für den Funkdienst und im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils zuletzt geänderten Fassung enthalten. Die Bestimmungen für die Instandhaltung von Funkanlagen sind im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils zuletzt geänderten Fassung sowie in den einschlägigen von der Organisation beschlossenen Richtlinien enthalten.

Regel IV/1

Anwendung

1. Außer in den in Ziffer 2 geregelten Fällen gelten die Bestimmungen dieses Kapitels für Funker auf Schiffen, die in das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) eingebunden sind, wie es durch das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner zuletzt geänderten Fassung vorgeschrieben ist.
2. Funker auf Schiffen, die nicht den Bestimmungen über das GMDSS in Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens entsprechen müssen, brauchen die Bestimmungen dieses Kapitels nicht zu erfüllen. Dessen ungeachtet müssen Funker auf diesen Schiffen die Vollzugsordnung für den Funkdienst erfüllen. Die Verwaltung stellt sicher, dass die einschlägigen Zeugnisse entsprechend der Vollzugsordnung für den Funkdienst solchen Funkern erteilt beziehungsweise in Bezug auf sie anerkannt werden.

Regel IV/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an GMDSS-Funker

1. Jede Person, die auf einem zur Teilnahme am GMDSS verpflichteten Schiff für den Funkdienst verantwortlich ist oder ihn wahrnimmt, muss Inhaber eines entsprechenden GMDSS-bezogenen Zeugnisses sein, das von der Verwaltung nach den Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt beziehungsweise anerkannt worden ist.

2. Zusätzlich muss jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis nach der vorliegenden Regel für den Dienst auf einem Schiff, das nach dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils zuletzt geänderten Fassung eine Funkanlage haben muss,
 - 2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben; und
 - 2.2. eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-IV/2 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.

KAPITEL V

BESONDERE AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN FÜR DAS PERSONAL AUF BESTIMMTEN SCHIFFSTYPEN

Regel V/1-1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsleuten auf Öl- und Chemikaliertankschiffen

1. Offiziere und Schiffsleute auf Öl- oder Chemikaliertankschiffen, denen bestimmte Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Ladung oder mit der Ausrüstung für den Ladungsumschlag zugewiesen sind, müssen ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen haben.
2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen muss eine Grundausbildung im Sinne von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Code abgeschlossen sowie
 - (1) eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Öl- oder Chemikaliertankschiffen abgeleistet haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 1 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen oder
 - (2) eine zugelassene Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 1 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Zuständigkeit für das Laden, das Löschen, das Betreuen der Ladung während der Fahrt, den Umschlag von Ladung, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Öltankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Öltankschiffen sein.
4. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Öltankschiffen muss
 - (1) die Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen erfüllen und

- (2) nach der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikalientankschiffen
 - (3) eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Öltankschiffen abgeleistet haben oder
 - (a) als ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Hinweise in Abschnitt B-V/1 des STCW-Code eine zugelassene Bordausbildung von mindestens einem Monat Dauer auf Öltankschiffen abgeleistet haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, und
 - (b) eine zugelassene weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Öltankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 2 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
5. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Zuständigkeit für das Laden, das Löschen, das Betreuen der Ladung während der Fahrt, den Umschlag von Ladung, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Chemikalientankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Chemikalientankschiffen sein.
6. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Chemikalientankschiffen muss
- (1) die Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikalientankschiffen erfüllen und
 - (2) nach der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikalientankschiffen
 - (a) eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Chemikalientankschiffen abgeleistet haben oder
 - (b) als ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Hinweise in Abschnitt B-V/1 des STCW-Code eine zugelassene Bordausbildung von mindestens einem Monat Dauer auf Chemikalientankschiffen abgeleistet haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, und
 - (3) eine zugelassene weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Chemikalientankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Ziffer 3 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
7. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Seeleuten, die eine Befähigung im Sinne von Ziffer 2, 4 und/oder 6 besitzen, ein Fachkundenachweis ausgestellt wird oder dass

ein vorhandenes Befähigungszeugnis beziehungsweise ein vorhandener Fachkundenachweis ordnungsgemäß mit einem entsprechenden Vermerk versehen wird.

Regel V/1-2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsleuten auf Flüssiggastankschiffen

1. Offiziere und Schiffsleute auf Flüssiggastankschiffen, denen bestimmte Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Ladung oder mit der Ausrüstung für den Ladungsumschlag zugewiesen sind, müssen ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen haben.
2. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen muss eine Grundausbildung im Sinne von Abschnitt A-VI/1 des STCW-Code abgeschlossen sowie
 - (1) eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Ziffer 1 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen oder
 - (2) eine zugelassene Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Ziffer 1 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
3. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Zuständigkeit für das Laden, das Löschen, das Betreuen der Ladung während der Fahrt, den Umschlag von Ladung, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Flüssiggastankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen sein.
4. Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen muss
 - (1) die Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen erfüllen und
 - (2) nach der Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen
 - (a) eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben oder
 - (b) als ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Hinweise in Abschnitt B-V/1 des STCW-Code eine zugelassene Bordausbildung von mindestens einem Monat Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben, zu der mindestens drei Lade- und

drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, und

- (3) eine zugelassene weiterführende Ausbildung im Umschlag von Ladung von Flüssiggastankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Ziffer 2 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Seeleuten, die eine Befähigung im Sinne von Ziffer 2 und/oder Ziffer 4 besitzen, ein Fachkundenachweis ausgestellt wird oder dass ein vorhandenes Befähigungszeugnis beziehungsweise ein vorhandener Fachkundenachweis ordnungsgemäß mit einem entsprechenden Vermerk versehen wird.

Regel V/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsteuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen

1. Diese Regel gilt für Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsteute und sonstige Personen, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind. Die Mitgliedstaaten legen fest, inwieweit diese Vorschriften auf Personen Anwendung finden, die auf Fahrgastschiffen in der Inlandfahrt Dienst tun.
2. Bevor Seeleuten Aufgaben an Bord eines Fahrgastschiffes zugewiesen werden, müssen sie entsprechend ihrer Funktion, ihren Aufgaben und Zuständigkeiten die nach den Absätzen 4 bis 7 vorgeschriebene Ausbildung abgeschlossen haben.
3. Seeleute, die eine Ausbildung entsprechend den Absätzen 4, 6 und 7 abgeschlossen haben müssen, müssen in Abständen von höchstens fünf Jahren an geeigneten Auffrischungslehrgängen teilnehmen oder den Nachweis erbringen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre erfüllt haben.
4. Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstige Personen, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen Unterstützung zu gewähren, müssen eine Ausbildung im Umgang mit Menschenansammlungen im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 1 des STCW-Code abgeschlossen haben.
5. Personen, die unmittelbare Dienstleistungen für Fahrgäste in Fahrgasträumen an Bord von Fahrgastschiffen erbringen, müssen die Sicherheitsausbildung im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 2 des STCW-Code abgeschlossen haben.
6. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere und sämtliche Personen, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle in Notfällen für die Sicherheit von Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen zuständig sind, müssen eine zugelassene Ausbildung in den Fachgebieten „Krisenbewältigung“ und „Menschliches Verhalten“ im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 3 des STCW-Code abgeschlossen haben.
7. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite Technische Offiziere und jede Person, der eine unmittelbare Zuständigkeit für das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen, für das Laden, Löschen oder Sichern von Ladung

oder für das Verschließen von Öffnungen in der Außenhülle von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen worden ist, müssen eine zugelassene Ausbildung in den Fachgebieten „Fahrgastsicherheit“, „Ladungssicherheit“ und „Dichtigkeit des Schiffskörpers“ im Sinne von Abschnitt A-V/2 Ziffer 4 des STCW-Code abgeschlossen haben.

8. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Person, die als befähigt im Sinne der vorliegenden Regel befunden wird, ein schriftlicher Ausbildungsnachweis erteilt wird.

KAPITEL VI FUNKTIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT NOTFÄLLEN, MIT DER ARBEITSSICHERHEIT, DER GEFAHRENABWEHR, DER MEDIZINISCHEN FÜRSORGE UND DER HILFE IN EINEM SEENOTFALL

Regel VI/1

Verbindliche Mindestanforderungen für Einführungslehrgänge sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute

1. Alle Seeleute müssen einen Einführungslehrgang sowie eine Grundausbildung oder Grundunterweisung in Sicherheitsangelegenheiten nach Abschnitt A-VI/1 des STCW-Code erhalten und die darin festgelegte entsprechende Befähigungsnorm erfüllen.
2. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis diese Grundausbildung nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber den einschlägigen Grundausbildungslehrgang besucht hat.

Regel VI/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Nachweisen der Fachkunde im Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten

1. Jeder Bewerber um einen Nachweis der Fachkunde im Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote) muss
 - (4) das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 - (5) eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet oder einen zugelassenen Ausbildungslehrgang abgeschlossen und eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens sechs Monaten Dauer abgeleistet haben; und
 - (6) die in Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für die Erteilung von Nachweisen der Fachkunde im

Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen sowie mit Bereitschaftsbooten erfüllen.

2. Jeder Bewerber um einen Nachweis der Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten muss
 - (7) Inhaber eines Nachweises der Fachkunde im Umgang mit Rettungsbooten und Rettungsflößen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote) sein;
 - (8) einen zugelassenen Ausbildungslehrgang besucht haben; und
 - (9) die in Abschnitt A-VI/2 Absätze 7 bis 10 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für die Erteilung von Nachweisen der Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten erfüllen.

Regel VI/3

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung in moderner
Brandbekämpfung**

1. Seeleute, die dazu eingeteilt sind, Brandbekämpfungsmaßnahmen zu leiten, müssen eine weiterführende Ausbildung in Methoden der Brandbekämpfung erfolgreich abgeschlossen haben, bei der besonderes Gewicht auf Organisation, Taktik und Befehlsgebung entsprechend Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 4 des STCW-Code gelegt worden ist.
2. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Ausbildung in moderner Brandbekämpfung nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang in moderner Brandbekämpfung besucht hat.

Regel VI/4

**Verbindliche Mindestanforderungen im Zusammenhang mit medizinischer Erster Hilfe
und medizinischer Fürsorge**

1. Seeleute, die dazu eingeteilt sind, an Bord medizinische Erste Hilfe zu leisten, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für die Leistung medizinischer Erster Hilfe erfüllen.
2. Seeleute, die dazu eingeteilt sind, an Bord die medizinische Fürsorge zu übernehmen, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Absätze 4 bis 6 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für die Gewährung medizinischer Fürsorge erfüllen.
3. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Ausbildung in der Leistung medizinischer Erster Hilfe beziehungsweise in der Gewährung medizinischer Fürsorge nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang in der Leistung medizinischer Erster Hilfe beziehungsweise in der Gewährung medizinischer Fürsorge besucht hat.

Regel VI/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Fachkundenachweisen als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff

1. Jeder Bewerber um einen Fachkundenachweis als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff muss
 - (1) eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet haben oder über eine angemessene Seefahrtszeit und angemessene Kenntnisse im Schiffsbetrieb verfügen und
 - (2) die in Abschnitt A-VI/5 Absätze 1 bis 4 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm für die Erteilung eines Fachkundenachweises als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff erfüllen.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jeder Person, die als befähigt im Sinne der vorliegenden Regel befunden wird, ein Fachkundenachweis erteilt wird.

Regel VI/6

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Unterweisung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr für alle Seeleute

1. Alle Seeleute müssen einen Einführungslehrgang sowie eine Ausbildung oder Unterweisung zur Sensibilisierung für Angelegenheiten der Gefahrenabwehr nach Abschnitt A-VI/6 Absätze 1 bis 4 des STCW-Code erhalten und die darin festgelegte entsprechende Befähigungsnorm erfüllen.
2. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Sensibilisierung für Angelegenheiten der Gefahrenabwehr nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang zur Sensibilisierung für Angelegenheiten der Gefahrenabwehr besucht hat.
3. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Ausbildung oder Unterweisung im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr, die er vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie Seeleuten vorschreibt, die eine entsprechende Befähigung besitzen beziehungsweise diese durch Unterlagen belegen können, mit der in Abschnitt A-VI/6 Ziffer 4 des STCW-Code dargestellten Befähigung und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den betreffenden Seeleuten vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.

Seeleute mit festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr

4. Seeleute mit festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr müssen die in Abschnitt A-VI/6 Absätze 6 bis 8 des STCW-Code dargestellte Befähigungsnorm erfüllen.
5. Schließt die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis die Ausbildung in festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr nicht mit ein, so ist ein Fachkundenachweis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen

Ausbildungslehrgang für festgelegte Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr besucht hat.

6. Jeder Mitgliedstaat vergleicht die Normen für die Ausbildung in der Gefahrenabwehr für Seeleute mit festgelegten Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr, die er vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinie Seeleuten vorschreibt, die eine entsprechende Befähigung besitzen beziehungsweise diese durch Unterlagen belegen können, mit der in Abschnitt A-VI/6 Ziffer 8 des STCW-Code dargestellten Befähigung und entscheidet anhand dieses Vergleichs, ob es erforderlich ist, den betreffenden Seeleuten vorzuschreiben, ihre Befähigung auf den aktuellen Stand zu bringen.

Kapitel VII ABWEICHENDE ZEUGNISSE

Regel VII/1

Erteilung abweichender Zeugnisse

1. Ungeachtet der in den Kapiteln II und III dieser Anlage festgelegten Vorschriften für die Erteilung von Befähigungszeugnissen können sich die Mitgliedstaaten dafür entscheiden, Zeugnisse zu erteilen oder erteilen zu lassen, die in bestimmten Punkten von den in den Regeln jener Kapitel genannten Zeugnissen abweichen. Hierfür müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:
 - (1) Die in den Zeugnissen und Vermerken anzugebenden Funktionen und Zuständigkeitsebenen sind den Abschnitten A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 und A-IV/2 des STCW-Code entnommen und stimmen mit den dort jeweils genannten vollständig überein;
 - (2) die Bewerber haben eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen und erfüllen für die in den Zeugnissen und Vermerken anzugebenden Funktionen und Zuständigkeitsebenen die Vorschriften für die jeweiligen Befähigungsnormen, wie sie in den einschlägigen Abschnitten des STCW-Code und ausdrücklich in Abschnitt A-VII/1 des Code angegeben sind;
 - (3) die Bewerber haben eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet, die den im Zeugnis anzugebenden Funktionen und Zuständigkeitsebenen angemessen ist. Die Mindestdauer der Seefahrtzeit muss der Dauer der in den Kapiteln II und III dieses Anhangs vorgeschriebenen Seefahrtzeit gleichwertig sein. Allerdings darf die Mindestdauer der Seefahrtzeit nicht geringer sein als die in Abschnitt A-VII/2 des STCW-Code genannte Zeitdauer;
 - (4) die Bewerber um ein Zeugnis, die eine Funktion im Decksbereich auf der Betriebsebene wahrnehmen sollen, müssen die einschlägigen Vorschriften der Regeln in Kapitel IV erfüllen, die für die Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst gelten;
 - (5) Die Zeugnisse werden entsprechend den Anforderungen des Artikels 2 und den in Kapitel VII des STCW-Code enthaltenen Bestimmungen erteilt.

2. Ein Zeugnis nach dem vorliegenden Kapitel darf erst erteilt werden, wenn der Mitgliedstaat die im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Angaben der Kommission übermittelt hat.

Regel VII/2

Verpflichtung von Seeleuten, Inhaber eines Zeugnisses zu sein

Jeder Seemann, der eine Funktion oder Gruppe von Funktionen nach der Darstellung in den Tabellen A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 oder A-II/5 von Kapitel II, in den Tabellen A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 oder A-III/5 von Kapitel III oder in Tabelle A-IV/2 von Kapitel IV des STCW-Code wahrnimmt, muss Inhaber entweder eines Befähigungszeugnisses oder eines Fachkundenachweises sein.

Regel VII/3

Grundsätze für die Erteilung abweichender Zeugnisse

1. Jeder Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, abweichende Zeugnisse zu erteilen oder erteilen zu lassen, muss sicherstellen, dass die nachstehenden Grundsätze beachtet werden:
 - (1) Es darf kein System der Erteilung abweichender Zeugnisse umgesetzt werden, sofern dieses System nicht ein Maß an Sicherheit auf See und an Verhütungswirkung hinsichtlich der Umweltverschmutzung gewährleistet, die zumindest dem Maß gleichwertig sind, das von den anderen Kapiteln geboten wird;
 - (2) jede Regelung hinsichtlich der Erteilung abweichender Zeugnisse nach diesem Kapitel muss vorsehen, dass solche Zeugnisse und Zeugnisse, die nach den anderen Kapiteln erteilt worden sind, untereinander austauschbar sind.
2. Durch den Grundsatz der gegenseitigen Austauschbarkeit im Sinne von Ziffer 1 soll gewährleistet werden, dass
 - (1) Seeleute, denen ein Zeugnis nach Kapitel II und/oder III erteilt worden ist, und Seeleute, denen ein Zeugnis nach Kapitel VII erteilt worden ist, in der Lage sind, auf Schiffen Dienst zu tun, auf denen entweder eine herkömmliche Form oder aber sonstige Formen der Organisation des Schiffsbetriebs eingerichtet sind;
 - (2) Seeleute nicht für bestimmte Formen der Organisation des Schiffsbetriebs in einer Art und Weise ausgebildet werden, die es ihnen unmöglich macht, ihre Fertigkeiten an anderer Stelle einzusetzen.
3. Bei der Erteilung eines Zeugnisses nach Maßgabe des vorliegenden Kapitels sind die nachstehenden Grundsätze zu berücksichtigen:
 - (1) Die Erteilung abweichender Zeugnisse darf, für sich genommen, nicht dazu dienen,
 - (a) die Anzahl der Besatzungsmitglieder an Bord zu verringern,

- (b) den Seemannsberuf herabzuwürdigen oder Seeleute mutwillig ihrer Fertigkeiten zu berauben; oder
 - (c) die Zuweisung der kombinierten Aufgaben eines Nautischen und eines Technischen Wachoffiziers an einen einzigen Zeugnisinhaber während einer bestimmten Wache zu rechtfertigen;
 - (2) die Person, die die Befehlsgewalt innehat, ist als Kapitän zu benennen, und die rechtliche Position und Autorität des Kapitäns und anderer Personen dürfen durch die Umsetzung von Vorkehrungen für die Erteilung abweichender Zeugnisse nicht beeinträchtigt werden.
4. Durch die in den Absätzen 1 und 2 enthaltenen Grundsätze soll gewährleistet werden, dass die Befähigung sowohl der Nautischen als auch der Technischen Offiziere aufrechterhalten bleibt.

ANHANG II

Anhang II Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Die Kommission muss mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und gegebenenfalls unter Beteiligung der betreffenden Mitgliedstaaten durch eine Überprüfung dieses Drittlands, die auch die Inspektion von Einrichtungen und Verfahren einschließen kann, bestätigt haben, dass die im Übereinkommen vorgeschriebenen Normen in Bezug auf Befähigung, Ausbildung, Erteilung von Befähigungszeugnissen und Qualität erfüllt werden.“

ANHANG III

„ANHANG V DER KOMMISSION FÜR STATISTISCHE ZWECKE ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN

1. Wird auf diesen Anhang Bezug genommen, sind nach Maßgabe des Abschnitts A-I/7 Ziffer 9 des STCW-Code folgende Angaben in Bezug auf alle Befähigungszeugnisse oder Vermerke, mit denen die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses bestätigt wird, alle Vermerke zur Bestätigung der Anerkennung von Befähigungszeugnissen, die von Drittländern erteilt wurden, und alle Fachkundenachweise, die Schiffsfleuten ausgestellt wurden, zu übermitteln:

Befähigungszeugnisse / Vermerke, mit denen die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses bestätigt wird:

- persönliche Identifikationsnummer des Seemanns (einmalig vergebene Nummer);
- Name;
- Geburtsdatum;
- Staatsangehörigkeit;
- Geschlecht;
- auf dem Befähigungszeugnis vermerkte Nummer;
- Nummer des Vermerks, mit denen die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses bestätigt wird;
- Dienststellung(en)
- Ausstellungsdatum der letzten Erneuerung des Dokuments;
- Ablaufdatum;
- Status des Befähigungszeugnisses (gültig, außer Kraft gesetzt, annulliert, als verloren oder unbrauchbar gemeldet);
- Einschränkungen.

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

- persönliche Identifikationsnummer des Seemanns (einmalig vergebene Nummer);
- Name;
- Geburtsdatum;
- Staatsangehörigkeit;

- Geschlecht;
- Land, das das ursprüngliche Befähigungszeugnis erteilt hat;
- Nummer des ursprünglichen Befähigungszeugnisses;
- Nummer des Vermerks zur Bestätigung der Anerkennung des Befähigungszeugnisses;
- Dienststellung(en);
- Ausstellungsdatum der letzten Erneuerung des Dokuments;
- Ablaufdatum;
- Status;
- Einschränkungen.

Fachkundenachweise für Schiffsleute (sofern vorhanden):

- persönliche Identifikationsnummer des Seemanns (einmalig vergebene Nummer);
- Name;
- Geburtsdatum;
- Staatsangehörigkeit;
- Geschlecht;
- Nummer des Fachkundenachweises;
- Dienststellung(en);
- Ausstellungsdatum der letzten Erneuerung des Dokuments;
- Ablaufdatum;
- Status;

2. Angaben, die unter die Datenschutzvorschriften fallen, können in anonymisierter Form übermittelt werden.