

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/6357 Nr. 2.7 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG
über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten
KOM (96)470 endg.; Ratsdok. 10519/96

A. Problem

Ziel des Richtlinienvorschlags ist die Überarbeitung der Richtlinie 94/58/EG infolge der 1995 beschlossenen grundlegenden Revision des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW). Der Vorschlag sieht die Festlegung von Normen für die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen sowie Bestimmungen über den Wachdienst, gemeinsame Kriterien für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen, die in Drittstaaten ausgestellt wurden, und Bestimmungen hinsichtlich der Überwachung durch Hafenstaaten (Hafenstaatkontrolle) vor.

B. Lösung

Der Deutsche Bundestag begrüßt, daß durch die vorgeschlagene Anpassung der Richtlinie an das neue STCW-Übereinkommen die gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr konsequent fortgeführt wird, fordert die Bundesregierung aber auf, im Rat auch auf die Berücksichtigung von Subsidiaritätsgesichtspunkten bei den Regelungen über den Wachdienst und über den Inhalt und die Gestaltung der beruflichen Bildung Rechnung zu tragen. Ferner sollen Regelungen gefunden werden für eine kritische Überprüfung der von Drittstaaten übermittelten Informationen über die Erteilung von Befähigungszeugnissen als Voraussetzung für die Beschäftigung von Zeugnisinhabern aus diesen Staaten unter EU-Flagge.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt, daß durch die vorgeschlagene Anpassung der Richtlinie 94/58/EG (Anlage) an das neue STCW-Übereinkommen die gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr konsequent fortgeführt wird.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, bei den weiteren Beratungen im Rat auf einen zügigen Abschluß hinzuwirken, dabei allerdings auch darauf zu achten, daß den Subsidiaritätsgesichtspunkten bei den Regelungen über den Wachdienst und über den Inhalt und die Gestaltung der beruflichen Bildung Rechnung getragen wird und daß Regelungen gefunden werden für eine kritische Überprüfung der von Drittstaaten übermittelten Informationen über die Erteilung von Befähigungszeugnissen als Voraussetzung für die Beschäftigung von Zeugnisinhabern aus diesen Staaten unter EU-Flagge. Dazu ist ein möglichst unbürokratisches Verfahren zu entwickeln.

Bonn, den 19. März 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst
Vorsitzender

Konrad Kunick
Berichterstatler

Anlage

**EUROPÄISCHE UNION
DER RAT**Brüssel, den 2. Oktober 1996 (10.10)
(OR. f)

Interinstitutionelles Dossier Nr. 96/0240 (SYN)
--

10519/96**LIMITE**

MAR	36
SOC	292

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Betr.: Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(96) 470 endg.

Übermittelt von dem Generalsekretär der Europäischen Kommission, Herrn D.F. WILLIAMSON

am 2. Oktober 1996

an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union,
Herrn Jürgen TRUMPF

Anl.: KOM(96) 470 endg. 96/0240 (SYN)



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 01.10.1996
KOM(96) 470 endg.

96/0240 (SYN)

Vorschlag für eine
RICHTLINIE DES RATES
zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG
über Mindestanforderungen
für die Ausbildung von Seeleuten
(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

ALLGEMEINE EINLEITUNG

Richtlinie 94/58/EG des Rates

1. Die Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten stützt sich auf die international anerkannten Regeln des IMO-Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen).

Zusätzlich wurden mit der Richtlinie Anforderungen (Artikel 8) für die Verständigung an Bord zwischen allen Mitgliedern der Besatzung sowie zwischen dem Schiff und den Behörden an Land festgelegt. Für Ro-Ro-Fahrgastschiffe gelten besondere Bestimmungen für die Verständigung zwischen dem Personal der Musterrolle und den Passagieren. Für Öltankschiffe, Chemikaliertankschiffe und Flüssiggastankschiffe ist in der Richtlinie vorgesehen, daß sich Kapitän, Offiziere und Schiffsleute untereinander in einer gemeinsamen Arbeitssprache bzw. in gemeinsamen Arbeitssprachen verständigen können müssen.

Die Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, durch Hafenstaatkontrollen (Artikel 10 und 11) zu überprüfen, ob die Seeleute an Bord von Schiffen unter der Flagge von Drittländern über eine den Normen des STCW-Übereinkommens entsprechende Ausbildung und Qualifikation verfügen und ob sie in der Lage sind, sich gemäß Artikel 8 untereinander zu verständigen. Ist dies nicht der Fall, können die Mitgliedstaaten das Schiff festhalten.

IMO-Konferenz 1995 zur Überarbeitung des STCW-Übereinkommens

2. Auf der IMO-Konferenz vom 26. Juni bis 7. Juli 1995 in London wurde das STCW-Übereinkommen von 1978 weitgehend überarbeitet. Zu den wichtigen Neuerungen gehörte, daß die IMO nunmehr das Recht hat, zu überprüfen, ob die Vertragsparteien die neuen Anforderungen für die Ausbildung umfassend und restlos anwenden. Es wurde beschlossen, daß die IMO ein Verzeichnis der Vertragsparteien, die sämtliche Bedingungen des STCW-1995 erfüllen, aufstellt und veröffentlicht.

Verpflichtungen gemäß Richtlinie 94/58/EG

3. Gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie 94/58 beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission über die Modalitäten der Ratifikation neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu dem STCW-Übereinkommen und sorgt dafür, daß sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden.

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a) der Richtlinie legt der Rat gemäß den Bestimmungen des Vertrages vor dem 1. Juli 1995 eine Reihe von Kriterien für die Anerkennung der Arten von Befähigungszeugnissen fest, die von Einrichtungen oder Behörden von Drittländern ausgestellt werden.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit, welche Arten von Befähigungszeugnissen sie im Einklang mit den allgemeinen Kriterien anerkannt haben oder anzuerkennen beabsichtigen. Erhebt ein Mitgliedstaat oder die Kommission binnen drei Monaten nach dieser Mitteilung Einwände auf der Grundlage der allgemeinen Kriterien, so wendet die Kommission auf diesen Fall das Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie an.

Im Rahmen der Überarbeitung des STCW-Übereinkommens hat die Kommission Erörterungen und Entwicklungen in der IMO aktiv verfolgt, bei denen es unter anderem um die Bestimmungen über eine vorschriftsgemäße Anwendung des Übereinkommens ging.

In ihrer Mitteilung über Sicherheit im Seeverkehr (KOM (93) 66 endg.) hat die Kommission angekündigt, daß die auf Gemeinschaftsebene zu treffenden Maßnahmen im Bereich der Sicherheit mit den IMO-Regeln und Normen übereinstimmen sollten.

Um diesem Ziel gerecht zu werden und die in den Artikeln 12 Absatz 2 und 9 Absatz 3 behandelten Fragen gemeinsam zu prüfen, hat die Kommission es für angezeigt gehalten, die endgültige Genehmigung des geänderten STCW-Übereinkommens von 1995 durch die IMO-Konferenz abzuwarten, bevor sie dem Rat formelle Vorschläge für gemeinsame Kriterien und die Anpassung der Richtlinie 94/58/EG unterbreitet.

BESONDERE ERWÄGUNGEN

Inhalt der Richtlinie

4. Der vorliegende Vorschlag für eine Anpassung der Richtlinie 94/58 betrifft a) die neuen STCW-Normen für die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen einschließlich der Bestimmungen für den Wachdienst, wobei es unter anderem um vorgeschriebene Ruhezeiten für das Wachpersonal geht, sowie b) die Einführung gemeinsamer Kriterien für die Anerkennung von Zeugnissen, die durch Drittländer ausgestellt werden. Der Vorschlag läßt die Artikel der Richtlinie 94/58, in denen es um die Verständigung an Bord und die Überwachung durch den Hafenstaat geht, unberührt. Zur letzteren Frage ist die Kommission jedoch der Auffassung, daß zusätzlich zu den bestehenden Artikeln 10 und 11 Bestimmungen vorgeschlagen werden sollten, die der STCW-Regel I/4 von 1995 Rechnung tragen.

Vorgeschlagen werden folgende Änderungen der Richtlinie:

- a) Artikel 4 wird geändert, um Anpassungen der Begriffsbestimmungen sowie neue STCW-95-Definitionen zu berücksichtigen.

- b) Die Richtlinie erhält einen neuen Anhang, in den geänderte STCW-Kapitel eingehen.

Der neue STCW-Code, der die Anlagen zu den STCW-Regeln von 1978 verbessert und ersetzt, wird in den Richtlinienvorschlag durch entsprechende Verweise auf den Code als Ergänzung zu den Kapiteln I bis VIII des Anhangs aufgenommen.

- c) Es werden neue Artikel eingefügt, um den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens von 1995 gerecht zu werden, die vor allem in den Kapiteln I und VIII und den entsprechenden Abschnitten im STCW-Code, Teil A, enthalten sind.

Diese Artikel betreffen insbesondere folgende Punkte:

- Befähigungszeugnisse und Vermerke (Artikel 3a) entsprechend der neuen STCW-Regel I/2,
 - küstennahe Reisen (Artikel 5a) entsprechend der neuen STCW-Regel I/3,
 - innerstaatliche Bestimmungen (Artikel 5b) entsprechend der neuen STCW-Regel I/5,
 - Qualitätsnormen (Artikel 5c) entsprechend der neuen STCW-Regel I/8,
 - gesundheitliche Anforderungen - Erteilung und Registrierung von Befähigungszeugnissen (Artikel 5b) entsprechend der neuen STCW-Regel I/9,
 - Gültigkeitserneuerung von Befähigungszeugnissen (Artikel 5e) entsprechend der neuen STCW-Regel I/11,
 - Verwendung von Simulatoren (Artikel 5f) entsprechend der neuen STCW-Regel I/12,
 - Verantwortlichkeiten der Unternehmen (Artikel 5g) entsprechend der neuen STCW-Regel I/14,
 - Übergangsbestimmungen (Artikel 5h) entsprechend der neuen STCW-Regel I/15,
 - Diensttätigkeit (Artikel 5i) entsprechend der neuen STCW-Regel VIII/1.
- d) Artikel 7 wird geändert, um der neuen STCW-Regel I/6 für Ausbildung und Bewertung Rechnung zu tragen.
- e) Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a) erhält eine neue Fassung, um die gemeinsamen Kriterien für die Anerkennung von durch Drittländer ausgestellten Zeugnissen festzulegen. Die vorgeschlagenen Kriterien entsprechen den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens von 1995, insbesondere der Regel I/10.
Weiter unten folgt eine eingehende Untersuchung dieses wichtigen Bereichs.
- f) Es werden neue Artikel 10a und 11a eingefügt, um die Bestimmungen der Regel I/4 über Hafenstaatkontrollen zu berücksichtigen.

- g) Artikel 12 wird geändert, damit Änderungen der Richtlinie, die aufgrund künftiger Änderungen des STCW-Codes erforderlich werden, nach dem Verfahren des Artikels 13 (Ausschuß) beschlossen werden können.

Gegenstand, Zielsetzung und Wirksamkeit des STCW-Übereinkommens

5. Bei seiner Verabschiedung im Jahre 1978 war es das Ziel des STCW-Übereinkommens (STCW 78), einvernehmlich internationale Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten festzulegen, um den Schutz des menschlichen Lebens und der Sachwerte auf See sowie den Schutz der Meeresumwelt zu fördern. Seeleuten, die den vereinbarten Normen entsprechen, werden mit Vermerken versehene Befähigungszeugnisse ausgestellt, die von allen anderen Vertragsparteien als Nachweis dafür anzusehen sind, daß die rechtmäßigen Inhaber die Befähigungsanforderungen erfüllen.

Leider ist das Vertrauen in die Glaubwürdigkeit der im Rahmen des STCW 78 ausgestellten Befähigungszeugnisse dadurch untergraben worden, daß die Bestimmungen nicht regelmäßig eingehalten wurden und das Übereinkommen keine wirksame Überwachung und Durchsetzung ermöglichte. Daraufhin wurde die Anlage zum Übereinkommen 1995 vollständig überarbeitet. Diese Änderungen treten zum 1. Februar 1997 in Kraft und umfassen Übergangsbestimmungen, die es den Vertragsparteien erlauben, Befähigungszeugnisse bis zum 1. Februar 2002 gemäß dem STCW 78 zu erteilen, mit Vermerken zu versehen und anzuerkennen, jedoch nur für diejenigen Seeleute, die ihre anerkannte Seefahrtszeit oder Ausbildung vor dem 1. August 1998 beginnen.

Normen der Vertragsparteien

6. Jede Vertragspartei des Übereinkommens kann für Schiffe, die ihre eigene Flagge zu führen berechtigt sind, schärfere Normen als die international vereinbarten festlegen. Mehrere Vertragsparteien haben von diesem recht in unterschiedlicher Weise Gebrauch gemacht. Solche einzelstaatlichen Normen können jedoch nicht auf Seeschiffe anderer Vertragsparteien angewandt werden.

Diplome von Ausbildungseinrichtungen für Seeleute

7. Diplome werden in der Regel als Abschluß von Ausbildungslehrgängen in einer Ausbildungseinrichtung für Seeleute erteilt (Einführung, alternierende und in einigen Fällen auf die Erlangung von Befähigungsnachweisen vorbereitende Ausbildung). Eine der größten Schwächen des STCW 78 war der Umstand, daß die Normen lediglich die theoretischen Kenntnisse betrafen und kaum Anforderungen an die praktische Befähigung oder Eignung und deren Nachweis vorgesehen waren. Sind jedoch integrierte Lehrprogramme vorgesehen, die auch eine praktische Ausbildung an Bord umfassen, so kann die Kontrolle anhand eines Ausbildungsbuchs erfolgen, das gemäß STCW 95 ausdrücklich von der Vertragspartei anerkannt sein muß, welche die Befähigungszeugnisse ausstellt. Die Eintragungen in diesem Ausbildungsbuch können vom Ausbildungsleiter nach Abschluß der erforderlichen Seedienstzeit überprüft werden. Die praktischen Kenntnisse und Fähigkeiten, die auf See

erworben wurden, können auch im Rahmen von mündlichen, praktischen und/oder simulatorgestützten Prüfungen getestet werden.

In einigen Ländern kann ein STCW-Befähigungszeugnis von der Ausbildungseinrichtung im Namen der Vertragspartei zusätzlich zum Diplom ausgestellt werden. In anderen Fällen kann das Diplom der für das STCW-Übereinkommen zuständigen Behörde vorgelegt werden, die dann ohne weitere Prüfung oder Bewertung ein STCW-Befähigungszeugnis erteilt.

Zulassung der Schulung und Ausbildung von Seeleuten

8. Gemäß STCW 78 müssen Kapitäne und nautische Offiziere keine besondere Ausbildung abgeschlossen sondern lediglich an einem zugelassenen Brandbekämpfungskurs teilgenommen haben.

Die Praxis im Rahmen des STCW 78 war je nach Vertragspartei unterschiedlich; im allgemeinen war eine Zulassung der Ausbildung von nautischen Offizieren nur dann vorgeschrieben, wenn die Ausbildungseinrichtung bei den Behörden eine Verkürzung der vorgeschriebenen Seefahrtszeit für ihre Lehrgangsteilnehmer beantragte.

Die technischen Offiziere andererseits müssen gemäß STCW 78 mindestens eine dreijährige zugelassene Schulung oder Ausbildung abschließen. Das STCW 95 ist noch strenger und fordert den Abschluß einer zugelassenen Schulung und Ausbildung.

Unterschiedliche Qualität der Schulung und Ausbildung im Rahmen entsprechender Einrichtungen

9. Die Qualität der Schulung und Ausbildung hängt unter anderem von folgenden Faktoren ab:

- Zulassungsbedingungen, Anforderungen an die allgemeine Schulbildung im jeweiligen Land sowie Angebot und Nachfrage gutgeschulter Arbeitskräfte;
- Bedeutung, die der seemännischen Ausbildung von den einzelnen Regierungen beigemessen wird, sowie Attraktivität der entsprechenden Berufe in den Augen der Bevölkerung;
- Qualität der beschäftigten Lehrkräfte und der Ausstattung und Mittel;
- die Frage, ob die Einrichtung zugelassen ist und von der Seeschiffsbehörde oder dem Erziehungsministerium überwacht wird und ob eine wirksame Qualitätssicherung erfolgt;
- die Frage, ob die Ausbildungseinrichtung besondere Unterstützung oder Aufmerksamkeit von öffentlichen Stellen oder mittelbar bzw. unmittelbar von Schiffahrtsgesellschaften erhalten hat.

All diese Faktoren können auf Ausbildungseinrichtungen in Ländern zutreffen, aus denen die Arbeitskräfte für die internationale Schifffahrt kommen. In diesen Fällen ist die oben erwähnte Unterstützung oder Aufmerksamkeit von besonderer Bedeutung. Auch Motivierung und Managementfähigkeiten der Entscheidungsträger spielen eine Rolle.

Bedeutung von Schulung und Ausbildung für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen

10. Wenn den von einer Vertragspartei oder in ihrem Namen ausgestellten Befähigungszeugnissen wenig Vertrauen geschenkt werden kann, so ist auch die Zulassung einer Ausbildungseinrichtung durch die Seeschiffsbehörde dieser Vertragspartei kaum überzeugend. Faktoren wie die Beteiligung anderer Behörden oder des Erziehungsministeriums sollten jedoch berücksichtigt werden.

In einigen Arbeitskräfte stellenden Ländern gibt es bekanntermaßen eine kleine Anzahl guter Ausbildungseinrichtungen neben anderen von unzureichender Qualität. Die nach dem STCW 78 ausgestellten Befähigungszeugnisse für Seeleute, die eine gute Ausbildung erhalten haben, unterscheiden sich jedoch nicht von denen der schlecht ausgebildeten Seeleute. Unter dem STCW 95 könnte sich die Lage schon bald dadurch bessern, daß unzulängliche Ausbildungseinrichtungen geschlossen werden. Bis alle übrigbleibenden Einrichtungen die Mindestanforderungen vollständig erfüllen wird es jedoch noch einige Jahre dauern, und bis sie den Standard entsprechender Einrichtungen in den Mitgliedstaaten erreichen, noch viel länger.

Die Qualität der Ausbildung kann nur durch eine Kontrolle der Ausbildungseinrichtungen und -verfahren gewährleistet werden, wie sie in Regel I/10 des STCW 95 vorgesehen ist. Dabei sollten zumindest die Bestimmungen der Artikel des Übereinkommens sowie der Regeln I/6 bis I/12 des STCW 95 und alle einschlägigen Abschnitte der Teile A und B des STCW-Codes einschließlich des Abschnitts B I/9 Absatz 13 befolgt und alle Angaben der Vertragspartei, die das Zeugnis ausstellt, berücksichtigt werden.

Die Kontrolle kann zeigen, daß eine oder mehrere von einer Vertragspartei zugelassene Ausbildungseinrichtungen eine derart schlechte seemännische Schulung und Ausbildung erteilen, daß die Mindestanforderungen des STCW 95 nicht erfüllt sind. Kommt ein Flaggenstaat zu diesem Schluß, so kann er keines der von der betreffenden Vertragspartei ausgestellten Befähigungszeugnisse anerkennen. Einige oder alle Befähigungszeugnisse dieser Vertragspartei können nur dann gemäß STCW 95 anerkannt werden, wenn folgende Bedingungen eingehalten werden:

- Die Vertragspartei erkennt lediglich die Schulung und Ausbildung derjenigen Einrichtungen an, die den Mindestanforderungen gemäß STCW 95 genügen;
- die Inhaber von Zeugnissen, die nur eine unternormige Befähigung gewährleisten, müssen entsprechende Auffrischungs- und Aktualisierungskurse absolvieren oder sich einer einschlägigen Bewertung unterziehen; und
- die Vertragspartei erfüllt alle anderen Bedingungen des geänderten Übereinkommens.

Das STCW 95 enthält Mindestanforderungen für Zeugnisse, die von einer Flaggen-Vertragspartei gemäß Regel I/10 anerkannt werden. Gemäß dem Kapitel "Normen der Vertragsparteien" kann eine Flaggen-Vertragspartei vom Inhaber eines von einer anderen Partei ausgestellten Befähigungszeugnisses verlangen, daß er strengerer Befähigungsnormen entspricht, bevor er auf einem Schiff unter ihrer Flagge angeheuert wird; in diesem Fall ist ein entsprechender Vermerk erforderlich, mit dem das Zeugnis anerkannt wird. Auch die Schifffahrtsgesellschaften können für die von ihnen beschäftigten Seeleute strengere Normen als ihre eigene Regierung vorschreiben und manche von ihnen verlangen schon jetzt einen Abschluß von einer Ausbildungseinrichtung, die höheren Anforderungen an Schulung, Ausbildung und Befähigung von Seeleuten genügt.

Beglaubigung von Urkunden

11. Da Urkunden heutzutage leicht zu fälschen oder zu ändern sind, muß es zuverlässige Register geben, damit verdächtige Unterlagen beglaubigt werden können. Am einfachsten wäre es, wenn im Rahmen des Zulassungsverfahrens ein Computerverzeichnis mit allen Seeleuten vorgelegt wird, die einen Abschluß an der betreffenden Ausbildungseinrichtung gemacht haben. Diese Verzeichnisse sollten genügend Angaben enthalten, um die Inhaber der Abschlußzeugnisse identifizieren zu können. Jedes Jahr sind die Daten der neuen Abgänger nachzutragen.

Zulassung der Ausbildungseinrichtungen

12. Die Einführung eines Zulassungssystems für Ausbildungseinrichtungen erfordert die Aufstellung und einheitliche Anwendung von detaillierten Kriterien als Grundlage für eine solche Zulassung. Die Kriterien sollten den Anforderungen des STCW 95 entsprechen. Außerdem sind alle Entscheidungen der IMO betreffend das STCW-Übereinkommen 95 zu beachten. Für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen für den Dienst an Bord von Schiffen eines Mitgliedstaats können zusätzliche Anforderungen, die über die im STCW 95 enthaltenen hinausgehen, angewandt werden.

Um die Einhaltung der Normen des STCW 95 sicherzustellen, ist in zwei Schritten vorzugehen: zunächst muß die Ausbildungseinrichtung Unterlagen übermitteln, aus denen ihre Schulungs- und Ausbildungsstandards hervorgehen. Genügen sie den Normen des STCW 95, sollte die betreffende Einrichtung besichtigt und beurteilt werden.

Vergleiche mit den Normen des STCW 78

13. Da das STCW 95 am 1. Februar 1997 in Kraft tritt, sollten in erster Linie diese Vorschriften Berücksichtigung finden. Gemäß Regel I/11 des STCW 95 sind die Vertragsparteien verpflichtet, die Befähigungsanforderungen, die sie nach STCW 78 angewandt haben, mit den im STCW 95 vorgeschriebenen zu vergleichen. Das Ergebnis dieses Vergleichs sollte im Rahmen des EU-Zulassungsverfahrens geprüft werden. In Regel I/11 ist das Datum 1. Februar 2002 für die Überprüfung aller Befähigungszeugnisse nach dem STCW 78 festgesetzt; es liegt jedoch im Interesse aller Vertragsparteien, die vorgesehenen Überprüfungen bis zum 1. August 1998 abzuschließen, da zu diesem Zeitpunkt alle Angaben nach Regel I/7 und Abschnitt A-I/7 des STCW-Codes zu übermitteln sind. Bis

dahin sollten alle Vorkehrungen getroffen sein, die für eine Vervollständigung oder Aktualisierung der Kenntnisse und Fähigkeiten von Seeleuten, die ein Befähigungszeugnis gemäß STCW 78 besitzen, für erforderlich gehalten werden; allerdings kann die Durchführung von ordnungsgemäßen Auffrischungs- und Zusatzkursen bis zu fünf Jahren erfordern. Der Zugang zur Beschäftigung an Bord von Schiffen der Mitgliedstaaten stellt einen wichtigen Anreiz sowohl für Regierungen als auch für Ausbildungseinrichtungen und Seeleute dar.

Aspekte der Hafenstaatkontrollen

14. Wie bereits unter "Normen der Vertragsparteien" dargelegt, sollten für Schiffe unter der Flagge anderer Vertragsparteien lediglich die STCW-Mindestanforderungen für Schulung und Ausbildung angewandt werden.

Die Kontrollverfahren der Regel I/4 wurden um folgende Punkte erweitert:

- die Beantragung eines Vermerks zur Bestätigung der Anerkennung muß belegt werden;
- die Anzahl und Befähigungszeugnisse der Seeleute an Bord müssen den Anforderungen der Verwaltung an eine sichere Schiffsbesatzung entsprechen und
- wenn das Schiff in einer Weise betrieben wird, daß Personen, Sachwerte oder die Umwelt gefährdet sind, müssen die Normen für den Wachdienst überprüft werden.

Das Schiff wird in folgenden Fällen festgehalten:

- die geltenden Anforderungen der Verwaltung an eine sichere Schiffsbesatzung werden nicht eingehalten;
- die Anforderungen der Verwaltung an die Brücken- und Maschinenwache werden nicht eingehalten;
- bei der Wache fehlt eine Person, die befähigt ist, notwendige Einrichtungen für die sichere Fahrt des Schiffes, für Sicherheitsfunkverkehr oder für die Verhütung der Meeresverschmutzung zu bedienen und
- für die Wachen können nicht genug Personen eingesetzt werden, die ausreichend ausgeruht und auch sonst diensttüchtig sind.

Sprachkenntnisse

15. Für die erforderliche Koordinierung aller Tätigkeiten ist es entscheidend, daß die Besatzungsmitglieder sich mündlich verständigen sowie Befehle und Anweisungen unter allen Umständen verstehen können. Bei der Anerkennung von Zeugnissen kommt daher den Sprachkenntnissen des Inhabers besondere Aufmerksamkeit zu.

Kenntnis der einschlägigen Rechtsvorschriften des Flaggenstaats

16. Entsprechende Kenntnisse könnten z.B. dadurch sichergestellt werden, daß eine Zusammenfassung der wichtigsten Rechtsvorschriften verteilt wird, und bei jedem Antrag auf Anerkennung eines Befähigungszeugnisses oder auf Gültigkeitserneuerung eines Vermerks zur Bestätigung der Anerkennung die Beantwortung von Testfragen gefordert wird. Dies gilt für Seeleute, die an Bord des Schiffes mit Leitungsaufgaben betraut sind.

Vermerk zur Bestätigung der Anerkennung

17. In Regel I/2 des geänderten STCW-Übereinkommens und in Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes wird die Form der Vermerke festgelegt. Absatz 8 der Regel I/2 lautet folgendermaßen: "Die Verwaltungen können eine Form verwenden, die sich von der in Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes dargestellten unterscheidet, vorausgesetzt, daß unter Berücksichtigung der nach Abschnitt A-I/2 zulässigen Unterschiede zumindest die geforderten Informationen in lateinischen Schriftzeichen und arabischen Zahlen angegeben sind".

Schlußfolgerungen

18. Die Mitgliedstaaten können Befähigungszeugnisse, die von anderen Vertragsparteien aufgestellt wurden, gemäß Regel I/2 des STCW 95 durch einen Vermerk anerkennen und deren Inhaber somit für den Dienst an Bord von Schiffen zulassen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind. Für die Erteilung eines solchen Vermerks kann gefordert werden, daß der Nachweis einer anerkannten seemännischen Schulung und Ausbildung an einer zugelassenen Ausbildungseinrichtung vorgelegt wird, gleichgültig, ob unter der Gerichtsbarkeit der betroffenen Vertragspartei oder nicht.

Eine solche Regelung bietet unter anderem folgende Vorteile:

- Es wird sichergestellt, daß der Inhaber eines anerkannten Befähigungszeugnisses eine Schulung und Ausbildung abgeschlossen hat, die der durch einen Mitgliedstaat gemäß STCW 95 zugelassenen gleichwertig ist und die - zumindest in Zukunft - eine Kontrolle der Ausbildung an Bord und in Betrieben an Land sowie entsprechende Prüfungen und deren Überwachung an Bord der Schiffe ihrer Flagge umfaßt;
- wenn sich herausstellt, daß die Schulung und Ausbildung eines Zeugnisinhabers unzureichend ist, können Abhilfsmaßnahmen getroffen werden und
- Auffrischungs- und Aktualisierungskurse an ausgewählten Ausbildungseinrichtungen in den Ländern, in denen Beschäftigungsmöglichkeiten gegeben sind, entsprechen voll und ganz den Anforderungen des STCW 95.

Eine solche Regelung hat jedoch auch Nachteile, zum Beispiel:

- sie erfordert erhebliche Finanz- und Humanressourcen;

es bedarf der Bereitschaft zur Zusammenarbeit aller Vertragsparteien, deren Befähigungszeugnisse auf diese Weise anerkannt werden sollen, was zu einer Abwertung der ansonsten von dieser Vertragspartei oder in ihrem Namen ausgestellten Befähigungszeugnissen führen könnte.

Inkrafttreten

19. Das geänderte STCW-Übereinkommen soll am 1. Februar 1997 in Kraft treten. Dies geschieht gemäß Artikel XII des Übereinkommens, der folgende Bestimmung enthält: "Eine Änderung der Anlage tritt in bezug auf alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen, die nach Ziffer vii. Einspruch dagegen erhoben und diesen Einspruch nicht zurückgenommen haben, sechs Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie als angenommen gilt."

Voraussichtlich werden alle Mitgliedstaaten außer Österreich, das noch nicht Vertragspartei des STCW-Übereinkommens von 1978 ist, das geänderte STCW-Übereinkommen annehmen.

Unter diesen Umständen geht die Kommission davon aus, daß der vorliegende Vorschlag keine Schwierigkeiten für die Mitgliedstaaten bietet; sie fordert den Rat daher dringend auf, den Vorschlag so bald wie möglich anzunehmen, damit die geänderte Richtlinie 1997 in Kraft treten kann.

Vorschlag für eine**Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG
über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten****DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrages³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie 94/58/EG des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten⁴ beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Verfahren der Mitgliedstaaten wie auch der einschlägigen Verfahren innerhalb der IMO nach Verabschiedung neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu dem in Artikel 4 Buchstabe v) genannten STCW-Übereinkommen über die Modalitäten der Ratifikation dieser Übereinkünfte oder Protokolle und sorgt dafür, daß sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden.

Gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a) dieser Richtlinie legt der Rat gemäß den Bestimmungen des Vertrages eine Reihe von Kriterien für die Anerkennung der Arten von Befähigungszeugnissen fest, die von Einrichtungen oder Behörden von Drittländern ausgestellt werden.

In ihrer Mitteilung über Sicherheit im Seeverkehr⁵ hat die Kommission angekündigt, daß Maßnahmen, die im Bereich der Sicherheit auf See und der Vorbeugung von Meeresverschmutzung auf Gemeinschaftsebene getroffen werden, nach Möglichkeit mit international vereinbarten Regeln und Standards in Einklang stehen sollten.

Auf der IMO-Konferenz vom 26. Juni bis 7. Juli 1995 wurde das geänderte Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten von 1978 (STCW-Übereinkommen) sowie der Code für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) angenommen.

1

...

2

...

3

...

4

ABl. Nr. L 319/28 vom 12.12.1994.

5

KOM(93) 66 endg. (2).

Die Bestimmungen des geänderten STCW-Übereinkommens sollten so bald wie möglich in geeigneter Weise in die Richtlinie aufgenommen werden, um sicherzustellen, daß die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen auf internationaler Ebene nachkommen.

Zur Ausarbeitung des gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Richtlinie 94/58/EG des Rates vorgesehenen Vorschlags empfahl es sich, die Annahme des geänderten STCW-Übereinkommens durch die IMO-Konferenz vom 26. Juni bis 7. Juli 1995 abzuwarten, das auch Bestimmungen für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen auf internationaler Ebene enthält.

Die gemeinsamen Kriterien für die Anerkennung der von Einrichtungen oder Behörden in Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnisse sollten auf den im Rahmen des geänderten STCW-Übereinkommens vereinbarten Normen für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen beruhen.

Die gemeinsamen Kriterien für die Anerkennung von Befähigungszeugnissen für den Dienst an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats sollten die Kapazitäten der vom betreffenden Seemann absolvierten Ausbildungseinrichtung berücksichtigen; daher sollten Kriterien für die Zulassung von Ausbildungsinstituten für Seeleute in Drittländern durch die Mitgliedstaaten sowie Kriterien für die Anerkennung der Ausbildungsprogramme und Lehrgänge dieser Einrichtungen festgelegt werden.

Um die Sicherheit auf See zu verbessern und Meeresverschmutzungen zu vermeiden, sollten die Anforderungen des STCW-Übereinkommens an den Wachdienst einschließlich der Bestimmungen über Ruhezeiten für das Wachpersonal in diese Richtlinie aufgenommen werden.

Die Bestimmungen für die Hafenstaatkontrollen sollten in Übereinstimmung mit dem geänderten STCW-Übereinkommen ergänzt werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 94/58/EG wird wie folgt geändert:

1. Der folgende Artikel wird eingefügt:

'Artikel 3a

Befähigungszeugnisse und Vermerke

1. Die Befähigungszeugnisse werden in der oder den Amtssprachen des erteilenden Mitgliedstaates abgefaßt. Ist diese Sprache nicht Englisch, so muß eine Übersetzung ins Englische beigelegt sein.
2. In bezug auf Funker können die Vertragsparteien
 - 1) die nach den einschlägigen Regeln geforderten zusätzlichen Kenntnisse in die Prüfung zur Erteilung eines Befähigungszeugnisses nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst einbeziehen oder
 - 2) ein gesondertes Befähigungszeugnis erteilen, aus dem hervorgeht, daß der Inhaber die in den einschlägigen Regeln geforderten zusätzlichen Kenntnisse besitzt.
3. Der in Artikel VI des STCW-Übereinkommens vorgeschriebene Vermerk über die Beglaubigung der Erteilung eines von einem Drittland erteilten Befähigungszeugnisses darf nur dann ausgestellt werden, wenn alle Anforderungen nach Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a) erfüllt sind.
4. Nach Ermessen eines Mitgliedstaates können Vermerke im Befähigungszeugnis eingetragen werden, die so ausgestellt sind, wie in Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes vorgesehen. Falls sie so eingetragen sind, muß die verwendete Form der in Abschnitt A-I/2 Absatz 1 dargelegten Form entsprechen. Erfolgt die Erteilung in einer anderen Weise, muß die verwendete Form der Vermerke derjenigen von Absatz 2 des genannten Abschnitts entsprechen.
5. Ein Mitgliedstaat, der ein Befähigungszeugnis gemäß Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a) anerkennt, muß dieses Befähigungszeugnis mit einem Vermerk versehen. Die Form des Vermerks muß Absatz 3 des Abschnitts A-I/2 des STCW-Codes entsprechen.
6. Die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Vermerke
 - 1) können als getrennte Dokumente ausgestellt werden;

- 2) müssen jeweils mit einer einmaligen Nummer versehen werden, mit Ausnahme der Vermerke, mit denen die Erteilung eines Befähigungszeugnisses beglaubigt wird, da in diesem Fall die gleiche Nummer wie für das betreffende Befähigungszeugnis verwendet werden kann, falls es sich dabei um eine einmalige Nummer handelt;
 - 3) erlöschen, sobald das mit einem Vermerk versehene Befähigungszeugnis abläuft oder vom ausstellenden Drittland eingezogen, aufgehoben oder annulliert wird, in jedem Fall jedoch spätestens fünf Jahre nach dem Ausstellungsdatum.
7. Die Dienststellung, in der der Inhaber eines Befähigungszeugnisses zur Ausübung seines Dienstes befugt ist, wird auf dem Vermerk mit den gleichen Termini wiedergegeben, wie in den geltenden Anforderungen der Verwaltung an eine sichere Schiffsbesatzung.
8. Die Mitgliedstaaten können eine Form verwenden, die sich von der in Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes dargestellten unterscheidet, vorausgesetzt, daß unter Berücksichtigung der nach Abschnitt A-I/2 zulässigen Unterschiede zumindest die geforderten Informationen in lateinischen Schriftzeichen und arabischen Zahlen angegeben sind.
9. Jedes entsprechend der Richtlinie geforderte Befähigungszeugnis muß im Original an Bord des Schiffes aufbewahrt werden, auf dem der Inhaber seinen Dienst tut."

2. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

- Buchstabe c) erhält folgende Fassung:

"c) 'nautischer Offizier' einen fachkundigen Offizier gemäß Kapitel II des Anhangs."

- Buchstabe d) erhält folgende Fassung:

"d) 'erster Offizier' den dem Kapitän im Rang nachfolgenden Offizier, der bei Verhinderung des Kapitäns die Führung des Schiffes übernimmt."

- Buchstabe e) erhält folgende Fassung:

"e) 'technischer Offizier' einen fachkundigen Offizier gemäß Kapitel 3 des Anhangs."

- Buchstabe f) erhält folgende Fassung:

"f) 'Leiter der Maschinenanlage' den ranghöchsten technischen Offizier, der für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist."

- Buchstabe g) erhält folgende Fassung:

- "g) 'zweiter technischer Offizier' den dem Leiter der Maschinenanlage im Rang nachfolgenden Offizier, der bei Verhinderung des Leiters der Maschinenanlage für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist."

- Buchstabe i) erhält folgende Fassung:

- "i) 'Funker' eine Person, die ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst entsprechendes Zeugnis besitzt, das von den zuständigen Stellen ausgestellt oder anerkannt ist."

- Buchstabe o) erhält folgende Fassung:

- "o) 'Antriebsleistung' die maximale Gesamtnennleistung aller Hauptantriebsmaschinen des Schiffes in Kilowatt, die bei Nenndrehzahl als Dauerleistung abgegeben werden kann und im Klassenzertifikat zur Maschinenanlage oder in einem anderen amtlichen Dokument ausgewiesen ist."

- Buchstabe q) erhält folgende Fassung:

- "q) 'Chemikaliertankschiff' ein Schiff, das zur Beförderung solcher flüssiger Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet und eingesetzt ist, die in der am [1997] geltenden Fassung des Internationalen Codes für die Beförderung von Chemikalien als Massengut aufgeführt sind⁽⁶⁾."

- Buchstabe r) erhält folgende Fassung:

- "r) 'Flüssiggasttankschiff' ein Schiff, das zur Beförderung solcher verflüssigter Gase und anderer Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet und eingesetzt ist, die in Kapitel 19 der am [1997]⁽⁶⁾ geltenden Fassung des Internationalen Codes für die Beförderung von Gasen aufgeführt sind."

- Buchstabe v) erhält folgenden Wortlaut:

- "v) 'STCW-Übereinkommen' das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten unter Berücksichtigung der Bestimmungen von Artikel VII und der Regel I/15 des Übereinkommens sowie gegebenenfalls der einschlägigen Bestimmungen des STCW-Codes in der am [1997]⁽⁶⁾ geltenden Fassung."

- Die folgenden Buchstaben werden eingefügt:

(6) Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie

- "w) 'Funkdienst' den Wachdienst bzw. die technische Wartung und Instandsetzung in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst, dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und, nach Ermessen der jeweiligen Verwaltung, den einschlägigen Empfehlungen der Organisation;"
- "x) 'Ro-Ro Fahrgastschiff' ein Fahrgastschiff mit Ro-Ro-Frachträumen oder Sonderräumen, wie im Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 in der Fassung vom [... 1997]⁽⁶⁾ definiert;"
- y) 'STCW-Code' den Code über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), wie in Entschließung 2 der IMO-Konferenz vom 26. Juni bis 7. Juli 1995 angenommen, in der am [... 1997]⁽⁶⁾ geltenden Fassung";
- z) 'Funktion' die Zusammenfassung von im STCW-Code aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortlichkeiten, die für den Betrieb des Schiffes, die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt erforderlich sind;
- ab) 'Unternehmen' den Schiffseigner oder jede andere Organisation oder Person, die beispielsweise den Manager oder Charterer (bareboat"), der die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes vom Schiffseigner übernommen und mit der Übernahme einer solchen Verantwortung die Zustimmung gegeben hat, sämtliche dem Unternehmen mit diesen Regeln auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;
- ac) 'entsprechendes Zeugnis' ein gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie ausgestelltes und mit einem Vermerk versehenes Befähigungszeugnis, das dessen rechtmäßigen Inhaber berechtigt, während des Einsatzes auf der betreffenden Reise auf einem Schiff des jeweiligen Typs und Raumgehalts sowie der jeweiligen Leistung und Antriebsart in der Dienststellung zu dienen und die Funktion wahrzunehmen, die die in dem Befähigungszeugnis festgelegte Verantwortungsebene betreffen;
- ad) 'Seefahrtszeit' den Dienst an Bord eines Schiffes, der für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses oder eines sonstigen Eignungsnachweises ausschlaggebend ist;

(6) Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie

(6) Datum des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie

- ae) 'zugelassene Ausbildungseinrichtungen' unterschiedliche Ausbildungseinrichtungen, die von einem Mitgliedstaat für die Ausbildung von Seeleuten zugelassen sind;
- af) 'zugelassen' von einem Mitgliedstaat als dazu geeignet anerkannt, Seeleuten die erforderliche Ausbildung zu vermitteln, die zum Dienst auf Schiffen unter seiner Flagge befähigt;
- ag) 'Drittland' ein Land, das nicht zu den Mitgliedstaaten zählt."

3. Die nachstehenden Artikel werden eingefügt:

Artikel 5a

Grundsätze für küstennahe Reisen

1. Für den Einsatz auf küstennahen Reisen können die Mitgliedstaaten Normen für die Ausbildung festlegen, die weniger streng als die in dieser Richtlinie enthaltenen sind. Dabei dürfen sie an Seeleute, die auf Schiffen Dienst tun, welche die Flagge eines anderen Mitgliedstaats zu führen berechtigt sind und auf küstennahen Reisen eingesetzt werden, hinsichtlich der Ausbildung, der Erfahrung oder der Befähigung keine strengeren Anforderungen stellen, als an Seeleute, die auf Schiffen Dienst tun, die ihre eigene Flagge zu führen berechtigt sind. In keinem Fall dürfen die Mitgliedstaaten in bezug auf Seeleute, die auf Schiffen unter der Flagge eines anderen Mitgliedstaats Dienst tun, Anforderungen stellen, die über die Anforderungen der Richtlinie für nicht auf küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe hinausgehen.
2. In bezug auf Schiffe, die die Flagge eines Mitgliedstaats zu führen berechtigt sind und regelmäßig auf küstennahen Reisen vor der Küste eines anderen Mitgliedstaats eingesetzt werden, schreibt der Mitgliedstaat, dessen Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, für die auf solchen Schiffen dienstuenden Seeleute hinsichtlich der Ausbildung, der Erfahrung und der Erteilung von Befähigungszeugnissen Anforderungen vor, die mindestens denjenigen des Mitgliedstaates entsprechen müssen, vor dessen Küste das Schiff eingesetzt ist, sofern sie nicht über die Anforderungen des Übereinkommens für nicht auf küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe hinausgehen. Seeleute, die auf einem Schiff Dienst tun, dessen Fahrt über das von einem Mitgliedstaat für küstennahe Reisen festgelegte Gebiet hinausgeht, müssen die entsprechenden Befähigungsanforderungen der Richtlinie erfüllen.
3. Ein Mitgliedstaat kann auf ein Schiff, das seine Flagge zu führen berechtigt ist, die in der Richtlinie enthaltenen Bestimmungen für küstennahe Reisen anwenden, wenn es regelmäßig vor der Küste einer Nichtvertragspartei des STCW-Übereinkommens auf küstennahen Reisen im Sinne der Definition des Mitgliedstaats eingesetzt ist.
4. Bevor sie über die Definition von küstennahen Reisen und die entsprechenden Ausbildungsanforderungen in Übereinstimmung mit diesem Artikel entscheiden, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Einzelheiten der geplanten Bestimmungen. Die

Mitgliedstaaten können solche Bestimmungen nur erlassen, nachdem sie entsprechend dem Verfahren des Artikels 13 genehmigt wurden.

Artikel 5b

Strafen und Disziplinarmaßnahmen

1. Die Mitgliedstaaten legen fest, auf welchem Wege und nach welchen Verfahren die unparteiische Untersuchung aller Fälle von Inkompetenz - gleich ob Handlung oder Unterlassung - , die eine direkte Bedrohung für das menschliche Leben, für Sachwerte auf See oder die Meeresumwelt darstellen können und die auf Inhaber von Befähigungszeugnissen oder von durch den betreffenden Mitgliedstaat erteilten Vermerken in Ausübung ihrer dem Befähigungszeugnis entsprechenden Dienstobliegenheiten zurückzuführen sind, durchgeführt, der Entzug, die Aussetzung oder die Aufhebung der betreffenden Erzeugnisse ausgesprochen wird und Betrügereien bekämpft werden.
2. Jeder Mitgliedstaat schreibt in Fällen der Nichteinhaltung seiner innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie in bezug auf Schiffe, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, oder in bezug auf Seeleute, denen dieser Mitgliedstaat ein Befähigungszeugnis ordnungsgemäß erteilt hat, Strafen oder Disziplinarmaßnahmen vor.
3. Solche Strafen oder Disziplinarmaßnahmen werden insbesondere in den Fällen vorgeschrieben und durchgesetzt, in denen
 - 1) ein Unternehmen oder ein Kapitän eine Person eingestellt hat, die nicht Inhaber eines Befähigungszeugnisses im Sinne der Richtlinie ist;
 - 2) ein Kapitän zugelassen hat, daß eine Aufgabe oder eine Tätigkeit in einer Dienststellung, für die nach dieser Richtlinie ein entsprechendes Befähigungszeugnis erforderlich ist, von einer Person ausgeübt wurde, die nicht Inhaber des geforderten Befähigungszeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung ist und nicht über den in Artikel 9 Absatz 3 Buchstabe a) geforderten amtlichen Nachweis verfügt oder
 - 3) eine Person durch Betrug oder gefälschte Urkunden eine Anstellung zur Wahrnehmung einer Aufgabe oder zur Ausübung einer Tätigkeit in einer Dienststellung erlangt hat, für die nach dieser Richtlinie ein Befähigungszeugnis oder eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist.
4. Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet sich ein Unternehmen oder eine Person befindet, bei dem oder bei der aus eindeutigen Gründen davon ausgegangen werden kann, daß sie für eine offenkundige Nichtbefolgung der Richtlinie im Sinne von Absatz 3 verantwortlich ist oder davon Kenntnis hat, müssen mit Mitgliedstaaten oder, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, mit jedem Drittland zusammenarbeiten, die ihnen gegenüber die Absicht bekunden, ein Verfahren unter ihrer Gerichtsbarkeit einzuleiten."

"Artikel 5c

Qualitätsnormen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, daß
 - 1) alle mit Ausbildung, Befähigungsbewertung, Erteilung von Befähigungszeugnissen, Vermerkerteilung und Gültigkeitserneuerung zusammenhängenden Tätigkeiten, die von nichtstaatlichen Einrichtungen oder in deren Auftrag ausgeführt werden, über ein Qualitätssicherungssystem kontinuierlich überwacht werden, damit sichergestellt wird, daß alle vorgegebenen Ziele, auch im Zusammenhang mit Befähigung und Erfahrung von Ausbildern und Prüfern, eingehalten werden;
 - 2) in den Fällen, in denen staatliche Stellen oder Einrichtungen derlei Tätigkeiten ausüben, ein Qualitätssicherungssystem vorhanden ist;
 - 3) die vorgeschriebenen Ausbildungsziele und entsprechenden Befähigungsnormen eindeutig definiert sind; sie bestimmen die Kenntnisse und Fähigkeiten, die den im Rahmen des STCW-Übereinkommens vorgeschriebenen Prüfungen und Bewertungen entsprechen. Die Ziele und Qualitätsnormen können für verschiedene Kurse und Ausbildungsprogramme getrennt festgelegt werden; sie betreffen auch die administrativen Aspekte der Zeugniserteilung;
 - 4) die Qualitätsnormen betreffen die administrativen Aspekte der Zeugniserteilung, sämtliche Ausbildungskurse und Programme, von den Mitgliedstaaten oder in deren Auftrag vorgenommenen Prüfungen und Bewertungen sowie die Befähigung und Erfahrung von Ausbildern und Prüfern betreffen. Es werden Kontrollen und interne Qualitätssicherungsprüfungen vorgenommen, um die Erreichung der vorgegebenen Ziele zu gewährleisten.
2. Die Mitgliedstaaten stellen außerdem sicher, daß mindestens alle fünf Jahre eine unabhängige Evaluierung der mit Vermittlung und Bewertung von Kenntnissen und Fähigkeiten zusammenhängenden Tätigkeiten sowie der administrativen Aspekte der Zeugniserteilung durch entsprechend qualifizierte Personen erfolgt, die mit der jeweiligen Tätigkeit selbst nicht befaßt sind, damit festgestellt werden kann, ob
 - 1) alle internen Kontroll- und Folgemaßnahmen mit den geplanten Vorkehrungen und angewandten Verfahren übereinstimmen und wirksam zur Erreichung der vorgegebenen Ziele beitragen;
 - 2) alle Ergebnisse der unabhängigen Beurteilung schriftlich festgehalten und den jeweiligen Verantwortlichen mitgeteilt werden;
 - 3) rechtzeitig Maßnahmen zur Behebung von Mängeln getroffen werden.
3. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einen Bericht über die Evaluierung gemäß Absatz 2 binnen sechs Monaten nach ihrer Vollendung.

4. Bei der Anwendung dieses Artikels berücksichtigen die Mitgliedstaaten auch die Bestimmungen von Abschnitt B-I/8 des STCW-Codes.

"Artikel 5d

Gesundheitliche Anforderungen - Erteilung und Registrierung von Befähigungszeugnissen

1. Die Mitgliedstaaten erstellen Normen für die gesundheitliche Tauglichkeit von Seeleuten, insbesondere hinsichtlich See- und Hörvermögen.
2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, daß Befähigungszeugnisse nur den Bewerbern erteilt werden, die die Anforderungen dieses Artikels erfüllen.
3. Die Bewerber um ein Befähigungszeugnis weisen zufriedenstellend folgendes nach:
 - 1) ihre Identität;
 - 2) daß ihr Alter dem im Anhang zu dieser Richtlinie festgelegten Mindestalter für das beantragte Befähigungszeugnis entspricht;
 - 3) daß sie den vom Mitgliedstaat festgelegten Anforderungen an ihre gesundheitliche Tauglichkeit genügen, insbesondere hinsichtlich Seh- und Hörvermögen, und Inhaber einer gültigen Urkunde sind, auf der ihre gesundheitliche Tauglichkeit bestätigt wird, und die von einem von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaates anerkannten ordnungsgemäß befähigten praktischen Art ausgestellt ist;
 - 4) daß sie die Seefahrzeit und jede damit verbundene Pflichtausübung abgeschlossen haben, die im Anhang zu dieser Richtlinie für das beantragte Befähigungszeugnis gefordert werden, und
 - 5) daß sie die im Anhang vorgeschriebenen Befähigungsanforderungen an die Dienststellung, Aufgaben und Ebenen erfüllen, die im Vermerk zum Befähigungszeugnis angegeben werden müssen.
4. Die Mitgliedstaaten verpflichten sich,
 - 1) ein oder mehrere elektronische Register aller ausgestellten, abgelaufenen oder erneuerten, ausgesetzten, aufgehobenen oder als verloren oder vernichtet gemeldeten Befähigungszeugnisse und Vermerke für Kapitäne und Offiziere bzw. für Schiffsleute sowie der ausgestellten Ausnahmegenehmigungen zu unterhalten und
 - 2) Informationen über den Status dieser Befähigungszeugnisse, Vermerke und Ausnahmegenehmigungen anderen Mitgliedstaaten oder, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, Drittländern und Unternehmen zur Verfügung zu stellen, die um einen Echtheits- und Gültigkeitsnachweis für die Befähigungszeugnisse bitten, die ihnen von Seeleuten vorgelegt werden, die die Anerkennung ihrer

Befähigungszeugnisse gemäß Artikel 9 oder einer Anstellung an Bord von Schiffen anstreben."

5. Bei der Anwendung dieses Artikels berücksichtigen die Mitgliedstaaten die Leitlinien in Abschnitt B-1/9 des STCW-Codes.

"Artikel 5e"

Gültigkeitserneuerung von Befähigungszeugnissen

1. Jeder Kapitän, Offizier und Funker, der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist, das gemäß den Kapiteln des Anhangs mit Ausnahme von Kapitel VI erteilt oder anerkannt wurde, und der auf See Dienst tut oder nach einer Zeit an Land wieder auf See zurückzukehren beabsichtigt, muß zur Beibehaltung seiner Befähigung für den Dienst auf See in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren

- 1) die in Artikel 5d vorgeschriebenen Anforderungen an die gesundheitliche Tauglichkeit erfüllen und
- 2) seine anhaltende berufliche Befähigung gemäß Abschnitt A-I/11 des STCW-Codes nachweisen.

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

3. Die Mitgliedstaaten müssen die Befähigungsanforderungen, die sie an Bewerber um vor dem 1. Februar 2002 erteilte Befähigungszeugnisse gestellt haben, mit den in Teil A des STCW-Codes für das entsprechende Zeugnis aufgeführten Anforderungen vergleichen und entscheiden, ob sich die Inhaber dieser Befähigungszeugnisse einem Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgang oder einer entsprechenden Bewertung unterziehen müssen.

Die Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgänge müssen genehmigt werden und Änderungen der einschlägigen nationalen und internationalen Vorschriften über den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt behandeln und eine etwaige Aktualisierung der Mindestanforderungen an die betreffende Ausbildung berücksichtigen.

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

5. Zur Aktualisierung der Kenntnisse von Kapitänen, Offizieren und Funkern stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß der Wortlaut der jüngsten Änderungen der nationalen und internationalen Vorschriften betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt den Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, zur Verfügung gestellt wird."

"Artikel 5f"**Verwendung von Simulatoren**

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

- 1) Die vorgeschriebene Ausbildung am Simulator;
 - 2) die Befähigungsbewertung mit Hilfe eines Simulators gemäß Teil A des STCW-Codes;
 - 3) der mit Hilfe eines Simulators geführte praktische Nachweis des Fortbestands der beruflichen Befähigung gemäß Teil A des STCW-Codes;
2. Vor dem 1. Februar 2002 installierte oder in Betrieb genommene Simulatoren können nach Ermessen der Mitgliedstaaten von der vollständigen Erfüllung der in Absatz 1 genannten Leistungsnormen ausgenommen werden."

"Artikel 5g"**Verantwortlichkeiten der Unternehmen**

1. Die Mitgliedstaaten ziehen gemäß den Vorschriften der Absätze 2 und 3 die Unternehmen für die Beschäftigung von Seeleuten auf ihren Schiffen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie zur Verantwortung und fordern von jedem solchen Unternehmen, dafür Sorge zu tragen, daß

- 1) jeder Seemann, der auf einem ihrer Schiffe angestellt ist, Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses gemäß den Bestimmungen der Richtlinie ist;
- 2) ihre Schiffe entsprechend den Anforderungen ihrer Verwaltung an eine sichere Schiffsbesatzung besetzt sind;
- 3) die einschlägigen Urkunden und Angaben für alle auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleute aufbewahrt werden und ohne weiteres zugänglich sind, und, ohne darauf beschränkt zu sein, Urkunden und Angaben über ihre Erfahrung, Ausbildung, gesundheitliche Tauglichkeit und Befähigung für zugewiesene Aufgaben umfassen;
- 4) Seeleute bei der Einstellung auf einem der Schiffe des Unternehmens mit ihren besonderen Aufgaben sowie mit allen Vorkehrungen, Einrichtungen, Anlagen, Verfahren und Merkmalen des Schiffes vertraut gemacht werden, die für die täglichen Aufgaben oder für Aufgaben bei Notfällen von Belang sind, und

- 5) Die Besatzung des Schiffes ihre Tätigkeit in Notfällen und bei der Ausübung der für die Sicherheit auf See oder die Verhütung oder Eindämmung von Verschmutzungen wichtigen Aufgaben wirksam koordinieren kann.
2. Unternehmen, Kapitäne und Besatzungsmitglieder sind alle dafür verantwortlich, daß den in diesem Artikel genannten Verpflichtungen vollständig und umfassend nachgekommen wird und alle erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, daß jedes Besatzungsmitglied einen sachkundigen Beitrag zum sicheren Betrieb des Schiffes leistet.
3. Das Unternehmen erteilt den Kapitänen aller Schiffe, auf die die Richtlinie Anwendung findet, schriftliche Anweisungen, in denen die Maßnahmen und Verfahren beschrieben sind, mit denen sichergestellt wird, daß alle neu an Bord des Schiffes beschäftigten Seeleute ausreichend Gelegenheit erhalten, sich mit den Anlagen an Bord, den Betriebsverfahren und allen anderen für die vorschriftsgemäße Ausübung ihrer Aufgaben erforderlichen Einrichtungen vertraut zu machen, bevor ihnen diese Aufgaben übertragen werden. Diese Maßnahmen und Verfahren umfassen folgendes:
- 1) Jedem neu eingestellten Seemann wird ausreichend Zeit gewährt, um sich mit
 - 1.1 den besondern Geräten, die der Seemann einsetzen oder bedienen wird, und
 - 1.2. den Verfahren und Vorkehrungen im Zusammenhang mit Wachdienst, Sicherheit, Umweltschutz und Notfällen, die der Seemann zur angemessenen Erfüllung seiner Aufgaben benötigt, vertraut zu machen, und
 - 2) es wird ein fachkundiges Besatzungsmitglied bestimmt, das dafür verantwortlich ist, daß jeder neu eingestellte Seemann Gelegenheit erhält, grundlegende Kenntnisse in einer ihm verständlichen Sprache zu erwerben."

"Artikel 5h

Übergangsbestimmungen

1. Bis zum 1. Februar 2002 können die Mitgliedstaaten für die Seeleute, die eine zugelassene Seefahrtszeit und ein zugelassenes Schulungs- und Ausbildungsprogramm oder einen zugelassenen Ausbildungskurs vor dem 1. August 1998 begonnen haben, weiterhin gemäß den Bestimmungen, die vor dem Datum der Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 97/-⁽⁷⁾ in einzelstaatliches Recht Anwendung fanden, Befähigungszeugnisse erteilen, anerkennen und mit Vermerken versehen.
2. Bis zum 1. Februar 2002 können die Mitgliedstaaten Befähigungszeugnisse und Vermerke weiterhin gemäß den Bestimmungen verlängern und erneuern, die vor dem Datum

⁽⁷⁾ Diese Änderungsrichtlinie.

der Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 97/-⁽⁷⁾ in einzelstaatliches Recht Anwendung fanden.

3. In den Fällen, in denen ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 5e die Gültigkeit der Befähigungszeugnisse erneuert oder verlängert, die in Übereinstimmung mit den vor dem Datum der Umsetzung der Richtlinie 97/-⁽⁷⁾ in einzelstaatliches Recht ausgestellt worden sind, liegt es im Ermessen des Mitgliedstaats, die auf den ursprünglichen Befähigungszeugnissen angegebenen Begrenzungen für die Tonnage wie folgt zu ersetzen:

- 1) "Bruttoreaumgehalt von 200 Registertonnen" kann ersetzt werden durch "Bruttoreaumzahl von 500" und
- 2) "Bruttoreumgehalt von 1 600 Registertonnen" kann ersetzt werden durch "Bruttoreumzahl von 3 000".

"Artikel 5i

Diensttüchtigkeit

1. Die Mitgliedstaaten müssen zur Verhinderung von Ermüdung Ruhezeiten für das Wachdienstpersonal festlegen und durchsetzen und die Forderung stellen, daß die Wachdienstvorkehrungen so getroffen werden, daß die Leistungsfähigkeit des gesamten Wachdienstpersonals nicht durch Ermüdung beeinträchtigt wird und die Diensterteilung so gestaltet ist, daß die erste Wache zu Reisebeginn und die darauffolgenden Wachen genügend ausgeruht und auch sonst diensttchtig sind.

2. Alle Personen, die als Wachoffizier eingesetzt werden, und alle Schiffsleute, die an der Wache beteiligt sind, müssen in einem Zeitraum von 24 Stunden mindestens 10 Stunden ruhen.

3. Die Ruhestunden dürfen höchstens in zwei zusammenhängende Zeitabschnitte unterteilt werden, von denen einer mindestens sechs Stunden dauert.

4. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Bestimmungen für die Ruhezeiten müssen in Notfällen, bei Übungen oder anderen außergewöhnlichen Umständen nicht eingehalten werden.

5. Unbeschadet der Absätze 2 und 3 kann die Mindestruhezeit von zehn Stunden auf nicht weniger als sechs aufeinanderfolgende Stunden reduziert werden, vorausgesetzt, diese Ausnahmeregelung gilt nicht länger als zwei Tage und auf jeden Zeitraum von sieben Tagen entfallen mindestens 70 Ruhestunden.

6. Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß der Zeitplan für den Wachdienst an einem leicht zugänglichen Ort angebracht wird."

7. Bei der Anwendung dieses Artikels berücksichtigen die Mitgliedstaaten Abschnitt B-VIII/1 des STCW-Codes.

4. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- der bestehende Text wird zu Absatz 1,
- im zweiten Unterabsatz von Absatz 1 werden die Worte "die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß nur ordnungsgemäß qualifizierte Prüfer eingesetzt werden" gestrichen;
- der folgende Absatz wird hinzugefügt:

"2. Die Mitgliedstaaten stellen folgendes sicher:

Ausbildung und Bewertung

- a) Die Ausbildung und Bewertung von Seeleuten wird
 - 1) entsprechend den schriftlichen Programmen strukturiert und umfaßt die Unterrichtsmethoden und -mittel sowie -verfahren, die erforderlich sind, um die vorgeschriebenen Befähigungsnormen zu erreichen, und
 - 2) von in Übereinstimmung mit den Buchstaben d), e) und f) qualifizierten Personen geleitet, überwacht, bewertet und unterstützt.
- b) Personen, die Ausbildungs- oder Bewertungsmaßnahmen an Bord vornehmen, tun dies nur, wenn dadurch der normale Betrieb des Schiffes nicht beeinträchtigt wird und sie ihre Zeit und Aufmerksamkeit den Ausbildungs- oder Bewertungsmaßnahmen widmen können.

Qualifikation der Ausbilder, Ausbildungsleiter und Prüfer

- c) Ausbilder, Ausbildungsleiter und Prüfer sind entsprechend der Art und Ebene der Ausbildung bzw. Prüfung der Befähigung von Seeleuten an Bord oder in Betrieben an Land qualifiziert.

Ausbildung am Arbeitsplatz

- d) Personen, die Seefahrern eine direkte Ausbildung an Bord oder in Betrieben an Land vermitteln, welche der Erlangung eines Befähigungszeugnisses im Sinne der Richtlinie dient, müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:
 - 1) Sie müssen mit dem Schulungsprogramm und den jeweiligen Ausbildungszielen vertraut sein;
 - 2) sie müssen für die Aufgabe qualifiziert sein, der die Ausbildung gilt und
 - 3) falls die Ausbildung am Simulator erfolgt:
 - 3.1 in die betreffenden Unterrichtstechniken zur Verwendung von Simulatoren eingewiesen sein und

3.2 über praktische Erfahrungen mit dem verwendeten Simulatortyp verfügen;

e) Personen, deren Aufgabe es ist, die direkte Ausbildung von Seeleuten zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses zu beaufsichtigen, müssen mit dem Schulungsprogramm und den jeweiligen Ausbildungszielen umfassend vertraut sein.

Bewertung der Befähigung

f) Personen, deren Aufgabe es ist, die Befähigung eines Seemanns im Hinblick auf die Erlangung eines Befähigungszeugnisses an Bord oder an Land zu bewerten, müssen

- 1) über ausreichende Kenntnisse der zu bewertenden Befähigung verfügen;
- 2) für die Aufgabe qualifiziert sein, der die Bewertung gilt;
- 3) in die Bewertungsmethoden und -praxis angemessen eingewiesen worden sein;
- 4) über praktische Bewertungserfahrung verfügen und
- 5) falls die Bewertung unter Einsatz von Simulatoren erfolgt, unter der Leitung und zur Zufriedenheit eines erfahrenen Prüfers praktische Erfahrungen mit dem betreffenden Simulatortyp erlangt haben.

Ausbildung und Bewertung innerhalb einer Ausbildungseinrichtung

g) Erkennt ein Mitgliedstaat als Teil seiner Voraussetzungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses die Ausbildung oder den Abschluß einer entsprechenden Einrichtung an, so gelten für die Qualifikation und Erfahrung von Ausbildern und Prüfern die Bestimmungen von Artikel 5e. Die Anforderungen schließen unter anderem angemessene Schulung in Unterrichtstechniken, Ausbildungs- und Bewertungsmethoden und -praxis ein und entsprechen den einschlägigen Anforderungen der Buchstaben b) bis f)."

5. Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) erhält folgenden Wortlaut:

"(a) Die Mitgliedstaaten dürfen von Drittländern ausgestellte Befähigungszeugnisse für den Dienst auf Schiffen unter ihrer Flagge nur dann anerkennen, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- 1) Das Zeugnis muß
 - 1.1 von einer Vertragspartei des STCW-Übereinkommens ausgestellt worden sein,
 - 1.1.1 die dem Generalsekretariat der internationalen Seeschiffahrts-Organisation vor dem 1. August 1998 Angaben über die Durchführung des STCW-Übereinkommens übermittelt hat, aus denen der Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation innerhalb einer noch festzulegenden Frist schließen kann,

daß die Bestimmungen des STCW-Übereinkommens uneingeschränkt in Kraft gesetzt worden sind;

- 1.1.2 welcher der Schiffssicherheitsausschuß der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation innerhalb von fünf Jahren nach dem 1. August 1998 bescheinigt hat, daß die im STCW-Übereinkommen verankerte Forderung, die Qualitätsnormen für Ausbildung, Bewertung der beruflichen Befähigung, Befähigungszeugnisse sowie im Rahmen des Übereinkommens vorgenommene Vermerke und Gültigkeitsverlängerungen regelmäßig von einer unabhängigen Stelle prüfen zu lassen, erfüllt wurde, und die hierüber einen zufriedenstellenden Bericht vorgelegt hat,
- 1.1.3 der nach dem Verfahren von Artikel 13 bescheinigt wurde, daß sie alle Anforderungen des STCW-Übereinkommens hinsichtlich Befähigungsnormen, Erteilung und Bestätigung von Befähigungszeugnissen sowie Registrierung erfüllt hat, und
- 1.1.4 die sich verpflichtet hat, den betreffenden Mitgliedstaat unverzüglich zu unterrichten, wenn sich die Regeln für Ausbildung und Befähigungszeugnisse im Rahmen des STCW-Übereinkommens entscheidend ändern;
- 1.2 einen Vermerk umfassen, der bestätigt, daß dieses Zeugnis von der oben genannten Partei erteilt worden ist;
- 1.3 für den Dienst auf Schiffen gelten, die auf Reisen eingesetzt sind, die über die von der Vertragspartei festgelegten küstennahen Reisen hinausgehen;
- 1.4 ebenso wie der Vermerk zur Bestätigung seiner Erteilung noch eine Gültigkeitsdauer von mindestens einem Kalenderjahr haben und
- 1.5 von Unterlagen begleitet sein, aus denen hervorgeht, daß der Inhaber
 - 1.5.1 eine Seefahrtsausbildung in einer Ausbildungseinrichtung abgeschlossen hat, die den Bedingungen der nachfolgenden Unterabsätze 2 und 3 genügt,
 - 1.5.2 einen zugelassenen Kurs am Radarsimulator abgeschlossen hat,
 - 1.5.3 einen anerkannten Kurs am Simulator für die automatische Radar-Plotthilfe (ARPA) abgeschlossen hat, wenn der Vermerk zur Bestätigung der Anerkennung für mit einer ARPA-Anlage ausgerüstete Schiffe gültig sein soll,
 - 1.5.4 zusätzlich einen Auffrischungs- und Aktualisierungskurs oder eine entsprechende Bewertung abgeschlossen hat, wie sie von der das

Befähigungszeugnis ausstellenden Vertragspartei vorgeschrieben sind, wenn das Befähigungszeugnis nach den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens zu einem beliebigen Zeitpunkt vor dem 1. Februar 1997 gemäß der Regel 1/15 des STCW-Übereinkommens in der jeweils geltenden Fassung erteilt worden ist,

- 1.5.5 in der Lage ist, sich mündlich zu verständigen und schriftliche sowie mündliche Anweisungen, Befehle und Hinweise zu verstehen, die für die Aufgaben von Belang sind, die der Zeugnisinhaber bzw. die Zeugnisinhaberin befugt sind auszuüben, und
- 1.5.6 über angemessene Kenntnisse der Seerechtsvorschriften des Mitgliedstaats verfügt, die für die Erfüllung der Aufgaben von Belang sind, die der Zeugnisinhaber bzw. die Zeugnisinhaberin auszuüben befugt sind.

2) Kriterien für die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen für Seeleute

Um von einem Mitgliedstaat als Ausbildungseinrichtung für Seeleute anerkannt zu werden, die Schulungskurse und Ausbildungsprogramme durchführen darf, welche den Anforderungen des Mitgliedstaats für den Dienst an Bord von Schiffen unter seiner Flagge genügen, muß eine solche Einrichtung

2.1 über folgendes verfügen:

- 2.1.1 ausbildungsgerechte Räumlichkeiten und Einrichtungen zur Durchführung von zugelassenen Seefahrtskursen und Ausbildungsprogrammen,
- 2.1.2 alle für die in den schriftlichen Ausbildungsprogrammen angegebenen Kurse erforderlichen Labore und Übungsräume sowie entsprechendes Lehrmaterial (Leittechnik, elektrische, elektronische, hydraulische Anlagen und Geräte, Navigationshilfen, Funk- und andere Kommunikationsmittel) und
- 2.1.3 katalogisierte aktuelle Unterrichtsunterlagen in angemessener Zahl, die das gesamte Ausbildungsprogramm abdecken, das die Ausbildungseinrichtung anbieten darf;

2.2. zur fachgerechten Durchführung der anerkannten Ausbildungskurse genügend Ausbilder einstellen, die eine angemessene Schulung in Unterrichtstechniken sowie Ausbildungs- und Bewertungsmethoden und -praxis abgeschlossen haben, und

- 2.2.1 mit dem Ausbildungsprogramm und den besonderen Ausbildungszielen vertraut sind,

- 2.2.2 für die Aufgabe qualifiziert sind, der die Ausbildung gilt,
- 2.2.3 bei Verwendung eines Simulators
 - 2.2.3.1 in die betreffenden Unterrichtstechniken zur Verwendung von Simulatoren eingewiesen worden sein und
 - 2.2.3.2 über praktische Erfahrungen mit dem entsprechenden Simulatortyp verfügen;
- 2.3 geeignete Ausbildungsleiter für die von ihnen angebotenen anerkannten Ausbildungsprogramme und Kurse eingestellt haben, welche mit den zu beaufsichtigenden anerkannten Ausbildungsprogrammen und Kursen einschließlich ihrer spezifischen Ziele vollständig vertraut sind;
- 2.4 Prüfer eingestellt haben, die über eine angemessene Ausbildung im Bereich der Bewertungsmethoden und -praktiken verfügen und
 - 2.4.1 ausreichende Kenntnisse der zu bewertenden Befähigung besitzen,
 - 2.4.2 für die Aufgabe qualifiziert sind, der die Bewertung gilt,
 - 2.4.3 eine angemessene Anleitung in den Bewertungsmethoden und -praktiken erhalten haben,
 - 2.4.4 über praktische Erfahrung mit Bewertungsaufgaben verfügen und
 - 2.4.5 falls die Bewertung mit Hilfe von Simulatoren erfolgt, unter der Leitung und zur Zufriedenheit eines erfahrenen Prüfers praktische Erfahrungen mit Bewertungsaufgaben an dem entsprechenden Simulatortyp erlangt haben;
- 2.5 Verzeichnisse aller Absolventen unterhalten, in denen Einzelheiten der Ausbildung, die betreffenden Daten, Eintragungen in den Studienbüchern und das Abschlußzeugnis mit Namen, Geburtsdatum und -ort des Inhabers angegeben sind;
- 2.6 dem Mitgliedstaat einen Computerausdruck der genannten Verzeichnisse mit den Ausbildungsprogrammen und Kursen übermitteln, für die bescheinigt werden soll, daß sie den Anforderungen für den Dienst an Bord von Schiffen unter seiner Flagge genügen, sowie Muster der Diplome und Anwesenheitsnachweise;
- 2.7 die genannten Verzeichnisse in angemessenen und gemeinsam vereinbarten Zeitabständen durch Nachreichung eines Computerausdrucks mit Angaben zu den neuesten Schulabgängern aktualisieren;

- 2.8 im Rahmen eines Qualitätssicherungssystems die Ausbildungs- und Bewertungstätigkeit regelmäßig überwachen, um die Erreichung der vorgegebenen Ziele einschließlich der Qualifikations- und Erfahrungsanforderungen an Ausbilder und Prüfer sicherzustellen, und
- 2.9 sich mindestens alle fünf Jahre einer Evaluierung durch angemessen qualifizierte Personen unterziehen, die ihrerseits nicht an den Ausbildungs- oder Bewertungstätigkeiten beteiligt sind, um sicherzustellen, daß Verwaltung und Unterrichtsverlauf innerhalb der Einrichtung intern gesteuert, organisiert, durchgeführt, geleitet und überwacht werden, damit den vorgegebenen Zielen entsprochen werden kann.

3. Kriterien für die Anerkennung von Ausbildungsprogrammen und Kursen für Seeleute

Um den Anforderungen eines Mitgliedstaats an die Ausbildung von Seeleuten für den Dienst an Bord von Schiffen unter seiner Flagge zu entsprechen, müssen Ausbildungsprogramme oder Kurse

- 3.1 in Übereinstimmung mit schriftlichen Programmen strukturiert sein, die
 - 3.1.1 dem Format der einschlägigen IMO-Musterkurse entsprechen oder gleichwertige Einzelheiten betreffend Kursaufbau und Lernziele umfassen,
 - 3.1.2 den Anleitungen des IMO-Dokuments "Guidance on the Implementation of IMO Model Courses"⁽⁸⁾ entsprechen und
 - 3.1.3 Unterrichtsmethoden-, verfahren und Lehrmaterial umfassen, die zur Erlangung der vorgegebenen Befähigung erforderlich sind;
- 3.2 von Personen vorgenommen, überwacht, bewertet und unterstützt werden, deren Qualifikation den Unterabsätzen 2.2, 2.3 und 2.4 entspricht;
- 3.3 die im STCW 95 für die betreffenden Aufgaben und Verantwortlichkeiten festgelegten Ausbildungs-, Befähigungs- und Kennnisanforderungen berücksichtigen;
- 3.4 im Rahmen eines strukturierten Unterrichtsablaufs einen detaillierten Lehrplan oder Lehrpläne für das angebotene Ausbildungsprogramm mit Angabe des Lernziels vorsehen;
- 3.5 die Lehrbücher, Unterlagen, technischen Mittel und anderen Veröffentlichungen angeben, die im Zusammenhang mit dem Ausbildungsprogramm oder Kurs verwendet werden;

⁽⁸⁾ London-IMO - 1988 - 096/88.

- 3.6 die Dauer der einzelnen Unterrichtsfächer und den voraussichtlichen Stundenplan zur Orientierung von Ausbildern und Studenten angeben und
- 3.7 falls sie vor dem Zeitpunkt der Zulassung durchgeführt wurden, ein Ausbildungsniveau bieten, das der betreffende Mitgliedstaat als den oben aufgeführten Kriterien entsprechend erachtet.

4) Befähigungszeugnisse und Vermerke, die von einem Mitgliedstaat nach den Bestimmungen dieses Artikels zur Anerkennung eines von einem Drittland ausgestellten Befähigungsnachweises erteilt werden, dürfen nicht als Grundlage für die weitere Anerkennung eines anderen Mitgliedstaates verwendet werden.

5) Unbeschadet der Bestimmungen in Artikel 3a Absatz 5 kann ein Mitgliedstaat, falls die Umstände dies erfordern, einem Seemann gestatten, auf einem Schiff unter seiner Flagge während höchstens drei Monaten Aufgaben wahrzunehmen, für die er ein von einem Drittland ausgestelltes gültiges Befähigungszeugnis einschließlich der vorgeschriebenen Vermerke besitzt, das noch nicht für den Dienst an Bord von Schiffen unter der Flagge des genannten Mitgliedstaats zugelassen ist; diese Ausnahmegenehmigung wird für den Posten eines Funkers nur nach den einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt. Belege für die Beantragung eines Vermerks bei den zuständigen Stellen müssen jederzeit vorgelegt werden können."

6. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

"Artikel 10a

Hafenstaatkontrollen

1. Die Überprüfung gemäß Artikel 10 betrifft u.a. folgendes:

- Seeleute, die ein Befähigungszeugnis im Sinne des STCW 95 besitzen müssen, sind Inhaber eines entsprechenden Zeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung oder können nachweisen, daß bei den zuständigen Behörden des Flaggenstaates eine Anerkennung beantragt wurde;
- Anzahl und Befähigungszeugnisse der Seeleute entsprechen den Anforderungen an eine sichere Schiffsbesatzung.

2. Die Überprüfung gemäß Artikel 10 stellt auch sicher, daß die Seeleute einen praktischen Nachweis der Eignung am Arbeitsplatz erbringen. In diesem Zusammenhang kann auch geprüft werden, ob die vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst eingehalten werden und die Befähigung der Seeleute eine angemessene Reaktion in Notfällen erlaubt. Bei der Prüfung kommen die Methoden für den praktischen Nachweis der Eignung zusammen mit den Kriterien für ihre Bewertung und den Normen gemäß Teil A des STCW-Codes zur Anwendung.

3. Eine Prüfung der Befähigung der Seeleute gemäß Absatz 2 wird auch vorgenommen, wenn eines der folgenden Ereignisse eingetreten ist:

- Das Schiff war in einen Zusammenstoß verwickelt, ist auf Grund gelaufen oder gestrandet oder
- das Schiff hat während der Fahrt, vor Anker oder an seinem Liegeplatz unter Verstoß gegen internationale Vorschriften Stoffe eingeleitet oder
- das Schiff wurde in regelwidriger oder unsicherer Weise betrieben, wobei Vorschriften der Schiffswegeföhrung oder Praktiken und Verfahren für eine sichere Fahrt nicht beachtet wurden, oder
- das Schiff wird anderweitig so betrieben, daß eine Gefährdung für Personen, Sachwerte oder die Umwelt vorliegt."

"Artikel 11a

Das Schiff wird unter anderem dann festgehalten, wenn

- Seeleute nicht im Besitz eines angemessenen Befähigungszeugnisses, einer gültigen Ausnahmegenehmigung oder eines Nachweises für die Beantragung eines Vermerks bei den Behörden des Flaggenstaats sind;
- die geltenden Anforderungen an eine sichere Schiffsbesatzung nicht erfüllt sind;
- die Vorkehrungen für die nautische Wache oder die Maschinenwache nicht den für das Schiff geltenden Bestimmungen entsprechen;
- während der Wache niemand da ist, der befähigt wäre, notwendige Einrichtungen für die sichere Fahrt des Schiffes, für Sicherheitsfunkverkehr oder für die Verhütung von Meeresverschmutzung zu bedienen und
- für die erste Wache zu Reisebeginn und die darauffolgenden Wachen nicht genügend ausgeruhte oder ansonsten diensttöchtige Personen bereitstehen."

7. In Artikel 12 Absatz 1 wird die Aufzählung "und s)" durch ",s) und y)" ersetzt.

8. Der Anhang wird durch den Anhang der vorliegenden Richtlinie ersetzt.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens zum (1. Juni 1997) nachzukommen.

2. Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

3. Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Strafen bei einem Verstoß gegen die nach Maßgabe dieser Richtlinie festgelegten einzelstaatlichen Vorschriften verhängt werden, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen um sicherzustellen, daß diese Strafen Anwendung finden. Die festgelegten Strafen müssen wirksam und angemessen sein und abschreckende Wirkung haben.

4. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut aller Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

Artikel 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Artikel 4

Diese Richtlinie tritt am Tage ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Brüssel, den ...

Für den Rat

Der Präsident

ANHANG

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Die Regeln in diesem Anhang werden durch die Vorschriften in Teil A des auf der IMO-Konferenz vom 26. Juni bis 7. Juli 1995 angenommenen STCW-Codes in der am ... [1997]⁽⁶⁾ geltenden Fassung ergänzt, wobei

- 1) jeder Bezug auf eine Anforderung in einer Regel zugleich auch einen Bezug auf den entsprechenden Abschnitt von Teil A des STCW-Codes darstellt;
- 2) im Zusammenhang mit der Anwendung der Regeln die entsprechende Anleitung und die entsprechenden Erläuterungen aus Teil B des STCW-Codes nach Möglichkeit in vollstem Umfang berücksichtigt werden sollten, um eine einheitlichere Umsetzung der Bestimmungen des Übereinkommens weltweit zu erreichen.

2. Teil A des STCW-Codes enthält Befähigungsnormen, die von den Bewerbern für die Erteilung und Gültigkeitserneuerung von Befähigungszeugnissen gemäß den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens nachgewiesen werden müssen. Zur Klärung des Zusammenhangs zwischen den Bestimmungen von Kapitel VII über die Erteilung alternativer Befähigungszeugnisse und den Bestimmungen der Kapitel II, III und IV über die Erteilung von Befähigungszeugnissen sind die in den Befähigungsnormen aufgeführten Fähigkeiten unter den nachstehenden sieben 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

und auf den nachfolgenden Verantwortungsebenen:

- 1) Führungsebene
- 2) Betriebsebene
- 3) Unterstützungsebene

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

⁽⁶⁾ Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie.

KAPITEL II**KAPITÄN UND DECKSBEREICH****Regel II/1****Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 500**

1. Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von über 500 muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß
 1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens einem Jahr als Bestandteil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms abgeleistet haben, das eine Ausbildung an Bord einschließt, die den Anforderungen von Abschnitt A-II/1 des STCW-Codes entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundet ist, oder anderweitig eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Jahren nachweisen;
 3. während der geforderten Seefahrtzeit Wachdienst auf der Brücke unter Aufsicht des Kapitäns oder eines befähigten Offiziers über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten abgeleistet haben;
 4. die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst erfüllen und
 5. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/1 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

Regel II/2**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 500****Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 3 000**

1. Jeder Kapitän und Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von über 3.000 muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß

1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als nautischer Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 500 erfüllen und eine zugelassene Seefahrtzeit in dieser Dienststellung abgeleistet haben:
 1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier mindestens 12 Monate und
 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 und
2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Codes für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 3 000 enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3 000

3. Jeder Kapitäne und Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3 000 muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
4. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß
 1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier die Anforderungen für einen nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 500 erfüllen;
 2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän die Anforderungen für einen nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 500 erfüllen und eine zugelassene Seefahrtzeit in dieser Dienststellung von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben; jedoch kann dieser Zeitraum auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt sein, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden und
 3. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Codes für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 bis 3 000 enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

Regel II/3**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an nautische Wachoffiziere und Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500****Nicht in küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe**

1. Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das nicht in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von über 500 sein.
2. Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das nicht in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von über 500 bis 3 000 sein.

In küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe**Nautischer Wachoffizier**

3. Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
4. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als nautischer Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß
 1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 2. folgendes abgeschlossen oder abgeleistet haben:
 1. eine besondere Ausbildung, einschließlich einer von der Verwaltung geforderten angemessenen Seefahrtzeit oder
 2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Jahren im Decksbereich und
 3. die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsverordnung für den Funkdienst erfüllen und

4. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen für nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen.

Kapitän

5. Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
6. Jeder Bewerber um eine Befähigungszeugnis als Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß
 1. das 20. Lebensjahr vollendet haben;
 2. eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens 12 Monaten als nautischer Wachoffizier haben und
 3. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen für Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen.

7. Ausnahmen

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-Codes für unzweckmäßig oder nicht durchführbar, so kann sie insoweit den Kapitän und den nautischen Wachoffizier eines solchen Schiffes oder solcher Schiffarten von den Anforderungen einiger dieser Vorschriften befreien; dabei ist die Sicherheit aller Schiff zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

Regel II/4

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

1. Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von über 500 Brückenwache geht, muß im Unterschied zu den in der Ausbildung befindlichen Schiffsleuten und den Schiffsleuten, die während der Wache die Aufgaben einer Hilfskraft wahrnehmen, zur Ausübung solcher Aufgaben Inhaber eines ordentlichen Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß
 1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 2. folgendes abgeschlossen haben:
 1. eine zugelassene Seefahrtzeit, und davon mindestens sechs Monate Ausbildung und Erfahrung oder
 2. eine besondere Ausbildung, entweder an Land oder an Bord von Schiffen, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit von mindestens zwei Monaten und
 3. die in Abschnitt A-II/4 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.
3. Die in den Unterabsätzen 2.2.1 und 2.2.2 geforderte Seefahrtzeit, Ausbildung und Erfahrung müssen mit Funktionen im Brückenwachdienst in Verbindung stehen und die Wahrnehmung von Aufgaben einschließen, die unter der unmittelbaren Aufsicht des Kapitäns, des diensthabenden nautischen Wachoffiziers oder eines befähigten Schiffsmanns ausgeführt werden.
4. Der Mitgliedstaat kann davon ausgehen, daß Seeleute die Anforderungen dieser Regel erfüllen, wenn sie in entsprechender Dienststellung während der letzten fünf Jahre mindestens ein Jahr Dienst im Decksbereich getan haben, bevor das Übereinkommen für den betreffenden Mitgliedstaat in Kraft tritt.

KAPITEL III**TECHNISCHER BEREICH****Regel III/1**

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an technische Wachoffiziere in einem besetzten Maschinenraum oder an technische Offiziere im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum

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 von 750 oder mehr Kilowatt muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß
 1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 2. eine Seefahrtzeit im technischen Bereich von mindestens sechs Monaten entsprechend Abschnitt A-III/1 des STCW-Codes abgeschlossen haben und
 3. eine zugelassene Schulung und Ausbildung von mindestens 30 Monaten abgeschlossen haben, die eine in einem zugelassenen Ausbildungsbuch beurkundete Ausbildung an Bord einschließt und den Befähigungsanforderungen von Abschnitt A-III/1 des STCW-Codes entspricht.

Regel III/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und Zweite technische Offiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt

1. Jeder Leiter der Maschinenanlage und jeder Zweite technische Offizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß
 1. die Anforderungen für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines technischen Wachoffiziers erfüllen und

1. für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Zweiten technischen Offiziers eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als technischer Offiziersassistent oder technischer Offizier abgeleistet haben und
 2. für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Leiters der Maschinenanlage eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben; von dieser Seefahrtzeit müssen mindestens 12 Monate als technischer Offizier in verantwortlicher Stellung mit dem Befähigungszeugnis eines Zweiten technischen Offiziers abgeleistet worden sein und
2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/2 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

Regel III/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und Zweite technische Offiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 750 bis 3 000 Kilowatt

1. Jeder Leiter der Maschinenanlage und jeder Zweite technische Offizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 bis 3 000 oder mehr Kilowatt muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß
 1. die Anforderungen für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines technischen Wachoffiziers erfüllen und
 1. für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Zweiten technischen Offiziers eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als technischer Offiziersassistent oder technischer Offizier abgeleistet haben und
 2. für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Leiters der Maschinenanlage eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 24 Monaten abgeleistet haben; von dieser Seefahrtzeit müssen mindestens 12 Monate als technischer Offizier mit dem Befähigungszeugnis eines Zweiten technischen Offiziers abgeleistet worden sein und
 2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/3 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.
3. Jeder technische Offizier, der zum Dienst als Zweiter technischer Offizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt befähigt ist, kann als Leiter

der Maschinenanlage auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von weniger als 3 000 Kilowatt Dienst tun, sofern er eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als technischer Offizier in verantwortlicher Stellung abgeleistet hat und ein entsprechender Vermerk in seinem Befähigungszeugnis eingetragen ist.

Regel III/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Schiffsleute, die in einem besetzten Maschinenraum oder in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum die Maschinenwache gehen

1. Schiffsleute, die in einem Maschinenraum oder in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt Maschinenwache gehen, müssen im Unterschied zu den in der Ausbildung befindlichen Schiffsleuten und den Schiffsleuten, welche die Aufgaben einer Hilfskraft wahrnehmen, zur Ausübung solcher Aufgaben Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß
 1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;
 2. folgendes abgeschlossen haben:
 1. eine zugelassene Seefahrtzeit, davon mindestens sechs Monate Ausbildung und Erfahrung oder
 2. eine besondere Ausbildung, entweder an Land oder an Bord von Schiffen, davon eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens zwei Monaten und
 3. die in Abschnitt A-III/4 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.
3. Die in den Unterabsätzen 2.2.1 und 2.2.2 geforderte Seefahrtzeit, Ausbildung und Erfahrung müssen mit Aufgaben im Maschinenwachdienst in Verbindung stehen und die Wahrnehmung von Aufgaben einschließen, die unter der unmittelbaren Aufsicht eines befähigten technischen Offiziers oder eines befähigten Schiffsmanns ausgeführt werden.
4. Der Mitgliedstaat kann davon ausgehen, daß Seeleute die Anforderungen dieser Regel erfüllen, wenn sie in entsprechender Dienststellung im Maschinenbereich mindestens ein Jahr während der letzten fünf Jahre vor dem Tag Dienst getan haben, an dem das Übereinkommen für den betreffenden Mitgliedstaat in Kraft tritt.

KAPITEL IV**FUNKVERKEHR UND FUNKPERSONAL****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 in seiner jeweils geltenden Fassung enthalten. Bestimmungen für die Instandhaltung von Funkanlagen sind im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung und in den von der Internationalen Seefahrt-Organisation angenommenen Richtlinie enthalten.

Regel IV/1**Anwendung**

1. Mit Ausnahme von Absatz 3 gelten die Bestimmungen dieses Kapitels für Funkpersonal auf Schiffen, die entsprechend den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem /GMDSS) betrieben werden.
2. Bis zum 1. Februar 1999 muß das Funkpersonal auf Schiffen, die den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See entsprechen, die unmittelbar vor dem 1. Februar 1992 in Kraft waren, die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten erfüllen, die vor dem 1. Dezember 1992 in Kraft waren.
3. Das Funkpersonal auf Schiffen, die die Bestimmungen des GMDSS in Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens nicht einhalten müssen, braucht die Bestimmungen dieses Kapitels nicht zu erfüllen. Das Funkpersonal auf diesen Schiffen muß aber dennoch die Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst befolgen. Die Verwaltung soll sicherstellen, daß die entsprechenden Befähigungszeugnisse, wie in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschrieben, diesem Funkpersonal erteilt oder in bezug auf dieses Funkpersonal anerkannt werden.

Regel IV/2**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an GMDSS-Funkpersonal**

1. Jede Person, die mit der Durchführung des Funkdienstes auf einem Schiff, das am GMDSS teilnehmen muß, beauftragt ist oder diesen durchführt, soll Inhaber eines entsprechenden, von der Verwaltung in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilten oder anerkannten Befähigungszeugnisses für das GMDSS sein.
2. Außerdem soll jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis gemäß dieser Regel für den Dienst auf einem Schiff, das entsprechend dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung mit Funkanlagen ausgerüstet sein muß,
 1. das 18. Lebensjahr vollendet haben und
 2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und den in Abschnitt A-IV/2 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen entsprechen.

KAPITEL V**BESONDERE AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN FÜR DAS PERSONAL AUF
BESTIMMTEN SCHIFFSARTEN****Regel V/1****Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von
Kapitänen, Offizieren und Schiffsleuten auf Tankschiffen**

1. Offiziere und Schiffsleute, die besondere Aufgaben und damit zusammenhängende Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Ladung und der Ladungseinrichtungen auf Tankschiffen übernehmen sollen, müssen zusätzlich zu der nach Maßgabe von Regel VI/1 erforderlichen Ausbildung einen zugelassenen Brandbekämpfungslehrgang an Land abgeschlossen haben und
 1. mindestens drei Monate einer zugelassenen Seefahrtzeit auf einem Tankschiff geleistet haben, um ausreichende Kenntnisse sicherer Arbeitsmethoden zu erwerben, oder
 2. einen zugelassenen Einführungslehrgang für den Dienst auf Tankschiffen abgeschlossen haben, der zumindest den für den Lehrgang in Abschnitt A-V/1 des STCW-Codes enthaltenen Lehrplan behandelt,die Verwaltung kann jedoch auch eine kürzere Seefahrtzeit unter Aufsicht als den in Unterabsatz 1 vorgeschriebenen Zeitraum als ausreichend ansehen, vorausgesetzt daß
 3. der als ausreichend angesehene Zeitraum nicht weniger als einen Monat beträgt;
 4. das Tankschiff eine Bruttoreaumzahl von weniger als 3 000 hat;
 5. die Dauer jeder Reise, für die das Tankschiff eingesetzt wird, nicht mehr als 72 Stunden beträgt und
 6. die betrieblichen Merkmale des Tankschiffes und die Anzahl der Reisen sowie der im Verlauf des betreffenden Zeitabschnitts abgeschlossenen Lade- und Löschvorgänge es ermöglichen, daß ein gleichwertiger Kenntnis- und Erfahrungsstand erworben werden kann.
2. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite technische Offiziere und jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen und die Sorgfalt bei der Beförderung und dem Umschlag der Ladung müssen zusätzlich zur Erfüllung der Anforderungen in den Unterabsätzen 1.1 oder 1.2

1. die Erfahrung besitzen, die ihren Aufgaben auf dem Typ von Tankschiff entspricht, auf dem sie Dienst tun und
2. ein zugelassenes besonderes Ausbildungsprogramm abgeschlossen haben, das zumindest die in Abschnitt A-V/1 des STCW-Codes genannten Bereiche behandelt, die den Aufgaben auf dem Öltankschiff, dem Chemikaliertankschiff oder dem Flüssiggastankschiff, auf dem sie Dienst tun, entsprechen.
3. Innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens für einen Mitgliedstaat kann davon ausgegangen werden, daß die Seeleute die Anforderungen des Unterabsatzes 2.2 erfüllen, wenn sie mindestens ein Jahr lang innerhalb der letzten fünf Jahre in entsprechender Dienststellung an Bord des betreffenden Typs von Tankschiff Dienst getan haben.
4. Die Verwaltungen gewährleisten, daß den Kapitänen und Offizieren, die nach Absatz 1 bzw. 2 befähigt sind, ein entsprechendes Befähigungszeugnis erteilt oder daß ein vorhandenes Befähigungszeugnis ordnungsgemäß mit Vermerken versehen wird. Allen Schiffsleuten, die über eine solche Befähigung verfügen, muß ein entsprechendes Befähigungszeugnis erteilt werden.

Regel V/2

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

1. Diese Regel gilt für Kapitäne, Offiziere, Schiffsleute und sonstiges Personal, die auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen im internationalen Reisebetrieb Dienst tun. Über die Anwendbarkeit dieser Anforderungen für das Personal, das auf Schiffen Dienst tut, die im Inlandsdienst fahren, müssen die Verwaltungen entscheiden.
2. Vor der Beschäftigung an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen müssen die Seeleute die in den nachfolgenden Absätzen 4 bis 8 geforderte Ausbildung entsprechend ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und Verantwortlichkeiten abgeschlossen haben.
3. Seeleute, von denen eine Ausbildung gemäß den nachfolgenden Absätzen 4, 7 und 8 gefordert wird, müssen sich in Zeitabständen von mindestens 5 Jahren um den Fortbestand ihrer einschlägigen Befähigung bemühen.
4. Kapitäne, Offiziere und sonstiges auf Sicherheitsrollen geführtes Personal, das in Notfällen den Fahrgästen an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen beisteht, müssen eine abgeschlossene Ausbildung in der Führung von Menschenmengen haben, wie in Abschnitt A-V/2, Absatz 1 des STCW-Codes festgelegt.

5. **Kapitäne, Offiziere und sonstiges für Sonderaufgaben und -verantwortlichkeiten an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen eingesetztes Personal müssen die in Abschnitt A-V/2, Absatz 2 des STCW-Codes festgelegte Einführungsausbildung abgeschlossen haben.**
6. **Das Personal, das Dienstleistungen für Fahrgäste an den für Fahrgäste bestimmten Plätzen an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen unmittelbar bereithält, muß eine in Abschnitt A-V/2, Absatz 3 des STCW-Codes festgelegte Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben.**
7. **Kapitäne, Erste Offiziere, Leiter von Maschinenanlagen, Zweite technische Offiziere und jede Person, die für das An- und Von-Bord-Gehen der Fahrgäste, das Laden, Löschen und Sichern der Fracht oder das Schließen der Ladepforten an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen eine unmittelbare Verantwortung trägt, müssen eine zugelassene Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers abgeschlossen haben, wie in Abschnitt A-V/2, Absatz 4 des STCW-Codes festgelegt.**
8. **Kapitäne, Erste Offiziere, Leiter von Maschinenanlagen, Zweite technische Offiziere und alle Personen, die für die Sicherheit der Fahrgäste in Notsituationen an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen Verantwortung tragen, müssen eine zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und menschlichen Verhaltensformen abgeschlossen haben, wie in Abschnitt A-V/2, Absatz 5 des STCW-Codes festgelegt.**
9. **Die Verwaltungen müssen sicherstellen, daß jeder Person, die gemäß den Vorschriften dieser Regel als befähigt gilt, ein amtlicher Nachweis über die abgeschlossene Ausbildung ausgestellt wird.**

KAPITEL VI**NOTFÄLLE, BERUFLICHE SICHERHEIT, MEDIZINISCHE FÜRSORGE UND
ÜBERLEBENSMASSNAHMEN****Regel VI/1****Verbindliche Mindestanforderungen für die Einführung, die
Sicherheitsgrundausbildung und die Unterweisung für alle Seeleute**

Seeleute müssen eine Einführungs- und Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung entsprechend Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes erhalten und die darin enthaltenen entsprechenden Befähigungsanforderungen erfüllen.

Regel VI/2**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an
Rettungsbootmänner für Überlebensfahrzeuge, Bereitschaftsboote und schnelle
Bereitschaftsboote**

1. Jeder Bewerber um das Befähigungszeugnis eines Rettungsbootmannes für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote, außer für schnelle Bereitschaftsboote, muß
 1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;
 2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten abgeleistet haben oder einen zugelassenen Ausbildungskurs besucht und eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens sechs Monaten abgeleistet haben und
 3. die Anforderungen für die in Abschnitt A-VI/2, Absatz 1 bis 4 des STCW-Codes aufgeführten Befähigungszeugnisse als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote erfüllen.
2. Jeder Bewerber um das Befähigungszeugnis eines Rettungsbootmannes für schnelle Bereitschaftsboote muß
 1. Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote sein;
 2. einen zugelassenen Ausbildungskurs besucht haben und

3. die Anforderungen für die in Abschnitt A-VI/2, Absatz 5 bis 8 des STCW-Codes aufgeführten Befähigungszeugnisse als Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote erfüllen.

Regel VI/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Fortbildung in Brandbekämpfung

1. Seeleute, die zur Kontrolle von Brandbekämpfungseinsätzen zugeteilt sind, müssen eine Fortbildung für Brandbekämpfungsmethoden unter besonderer Berücksichtigung von Organisation, Taktik und Leitung entsprechend den Bestimmungen von Abschnitt A-VI/3 des STCW-Codes erfolgreich abgeschlossen haben und die darin enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.
2. In den Fällen, in denen eine Fortbildung für Brandbekämpfung in den Anforderungen für das auszustellende Befähigungszeugnis nicht enthalten ist, muß ein besonderes Zeugnis bzw. ein urkundlicher Nachweis ausgestellt werden, aus dem hervorgeht, daß der Inhaber einen Fortbildungskurs in Brandbekämpfung besucht hat.

Regel VI/4

Verbindliche Mindestanforderungen für medizinische Erste Hilfe und medizinische Fürsorge

1. Seeleute, die zur Leistung von medizinischer Erster Hilfe an Bord von Schiffen zugeteilt sind, müssen die in Abschnitt A-VI/4, Absatz 1 bis 3 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen für medizinische Erste Hilfe erfüllen.
2. Seeleute, die mit der Verantwortung für medizinische Fürsorge an Bord von Schiffen betraut sind, müssen die in Abschnitt A-VI/4, Absatz 4 bis 6 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen für medizinische Fürsorge erfüllen.
3. In den Fällen, in denen eine Ausbildung in medizinischer Erster Hilfe und medizinischer Fürsorge in den Anforderungen für das auszustellende Befähigungszeugnis nicht enthalten ist, muß ein besonderes Zeugnis bzw. ein urkundlicher Nachweis ausgestellt werden, aus dem hervorgeht, daß der Inhaber einen Ausbildungskurs in medizinischer Erster Hilfe oder medizinischer Fürsorge besucht hat.

KAPITEL VII**ALTERNATIVE BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE****Regel VII/1****Erteilung von alternativen Befähigungszeugnissen**

1. Ungeachtet der in Kapitel II und III dieser Anlage enthaltenen Anforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen können sich die Mitgliedstaaten dafür entscheiden, Befähigungszeugnisse auszustellen oder zu genehmigen, die sich von den in den Regeln dieser Kapitel erwähnten Zeugnissen unterscheiden, vorausgesetzt, daß
 1. die auf den Befähigungszeugnissen und in den Vermerken anzugebenden miteinander verbundenen Funktionen und Verantwortungsebenen aus denen in den Abschnitten A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-III/1, A-III/2, A-III/4 und A-IV/2 des STCW-Codes ausgewählt werden und mit ihnen identisch sind;
 2. die Bewerber eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in den einschlägigen Abschnitten des STCW-Codes vorgeschriebenen Anforderungen an die Befähigungsnormen erfüllen, wie in Abschnitt A-VII/1 des STCW-Codes für die auf den Befähigungszeugnissen und in den Vermerken anzugebenden Funktionen und Ebenen aufgeführt;
 3. die Bewerber eine zugelassene Seefahrtszeit abgeleistet haben, die der Ausübung der auf dem Befähigungszeugnis anzugebenden Funktionen und Ebenen entspricht. Die Mindestdauer der Seefahrtszeit muß der Dauer der in Kapitel II und III dieser Anlage vorgeschriebenen Seefahrtszeit entsprechen. Jedoch darf die Mindestdauer der Seefahrtszeit nicht unter der liegen, die in Abschnitt A-VII/2 des STCW-Codes vorgeschrieben ist;
 4. die in der Tätigkeit eines nautischen Wachoffiziers einzusetzenden Bewerber für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst erfüllen und
 5. die Befähigungszeugnisse entsprechend den Anforderungen der Regeln I/9 und den in Kapitel VII des STCW-Codes enthaltenen Bestimmungen erteilt werden.
2. Gemäß diesem Kapitel darf kein Befähigungszeugnis erteilt werden, wenn der Mitgliedstaat nicht eine Information gemäß dem STCW-Übereinkommen an die Kommission weitergeleitet hat.

Regel VII/2**Befähigungszeugnisse für Seeleute**

1. Alle Seeleute, die die in den Tabellen A-II/1, A-II/2, A-II/3 oder A-II/4 des Kapitels II oder in den Tabellen A-III/1, A-III/2, A-III/4 des Kapitels III oder A-IV/2 des Kapitels IV des STCW-Codes aufgeführten Funktionen und Gruppen von Funktionen wahrnehmen, müssen Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.

Regel VII/3**Grundsätze für die Erteilung alternativer Befähigungszeugnisse**

1. Ein Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, alternative Befähigungszeugnisse zu erteilen oder zu genehmigen, muß gewährleisten, daß die nachfolgenden Grundsätze eingehalten werden:
 1. es darf kein alternatives System für die Erteilung von Befähigungszeugnissen in die Praxis umgesetzt werden, solange es nicht ein den Anforderungen in den anderen Kapiteln zumindest gleichkommendes bestimmtes Maß an Sicherheit auf See und eine vorbeugende Wirkung in bezug auf Verschmutzung gewährleistet, und
 2. jede Vereinbarung im Hinblick auf die gemäß diesem Kapitel erteilten alternativen Befähigungszeugnisse muß die Austauschbarkeit der Befähigungszeugnisse mit den Zeugnissen vorsehen, die gemäß den anderen Kapiteln erteilt werden.
2. Der Grundsatz der Austauschbarkeit in Absatz 1 muß gewährleisten, daß
 1. Seeleute, denen gemäß den Vereinbarungen der Kapitel II und/oder III, und diejenigen, denen gemäß Kapitel VII Befähigungszeugnisse erteilt werden, in der Lage sind, auf Schiffen Dienst zu tun, die entweder traditionelle oder andere Organisationsformen haben, und
 2. Seeleute nicht so für besondere Bordorganisationen ausgebildet werden, daß ihre Fähigkeit, ihre Fertigkeiten auch anderswo anzuwenden, beeinträchtigt würde.
3. Bei der Erteilung der Befähigungszeugnisse gemäß den Bestimmungen dieses Kapitels müssen folgende Grundsätze berücksichtigt werden:
 1. die Erteilung alternativer Befähigungszeugnisse darf nicht dazu benutzt werden,
 1. die Zahl der Besatzungsmitglieder an Bord zu verkleinern,

2. die Integrität des Berufs herabzusetzen oder die fachlichen Fertigkeiten der Seeleute abzubauen oder
3. die Zuweisung kombinierter Pflichten als Wachoffizier im Deck- und Maschinendienst an einen einzelnen Inhaber eines Befähigungszeugnisses während einer bestimmten Wache zu rechtfertigen, und
2. die Befehlsgewalt muß beim Kapitän liegen; und die Rechtsposition und die Autorität des Kapitäns und anderer darf durch die Umsetzung einer Vereinbarung für die Erteilung alternativer Befähigungszeugnisse nicht negativ beeinflußt werden.
4. Durch die in den Abschnitten 1 und 2 dieser Regel enthaltenen Grundsätze muß gesichert sein, daß die Befähigung sowohl der nautischen Wachoffiziere als auch der technischen Offiziere erhalten bleibt.

KAPITEL VIII**WACHDIENST****Regel VIII/1****Vorkehrungen und zu beachtende Grundsätze für den Wachdienst**

1. Die Verwaltungen müssen die Aufmerksamkeit der Unternehmen, Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen und des gesamten Wachpersonals auf die im STCW-Code enthaltenen und einzuhaltenden Anforderungen, Grundsätze und Anleitungen richten, um zu gewährleisten, daß auf allen Seeschiffen zu jeder Zeit eine sichere kontinuierliche Wache bzw. Wachen aufrechterhalten werden, die den gegebenen Umständen und Bedingungen entsprechen.
 2. Die Verwaltungen müssen vom Kapitän jedes Schiffes die Zusicherung einfordern, daß die Wachdienstvorkehrungen für die Aufrechterhaltung einer sicheren Wache bzw. sicherer Wachen unter Berücksichtigung der gegebenen Umstände und Bedingungen angemessen sind und daß unter der allgemeinen Anleitung des Kapitäns
 1. die nautischen Wachoffiziere für die sichere Führung des Schiffs während ihrer Wachzeiten verantwortlich sind, in denen sie auf der Brücke oder in einem unmittelbar anliegenden Raum, wie dem Karten- oder dem Brückenkontrollraum, jederzeit persönlich anwesend sein müssen;
 2. die Funker für die Aufrechterhaltung einer ununterbrochenen Funkwache auf den entsprechenden Frequenzen während ihrer Wachzeiten verantwortlich sind;
 3. die technischen Wachoffiziere, wie im STCW-Code und nach Anweisung des Leiters der Maschinenanlage festgelegt, unverzüglich und auf Abruf erreichbar sein müssen, um die Maschinenräume aufzusuchen und während der Zeiten, in denen sie die Verantwortung tragen, erforderlichenfalls im Maschinenraum persönlich anwesend sein müssen, und
 4. eine angemessene und wirksame Wache oder Wachen zur ständigen Sicherheit aufrechterhalten werden, während das Schiff vor Anker liegt oder festgemacht hat und, wenn das Schiff eine gefährliche Fracht befördert, durch die Organisation einer solchen Wache oder solcher Wachen die Art, die Menge, die Verpackung und die Verstaung der gefährlichen Fracht sowie alle an Bord, während der Fahrt oder an Land gegebenen besonderen Umstände in vollem Umfang berücksichtigt werden.
-

FINANZBOGEN**1. BEZEICHNUNG DER MAßNAHME**

Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten.

2. HAUSHALTSLINIE(N)

Teil A (siehe auch §10)

3. RECHTSGRUNDLAGE

Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr: Artikel 84 Absatz 2 EGV in Verbindung mit Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c EGV

4. BESCHREIBUNG DER MAßNAHME**4.1. Allgemeines Ziel der Maßnahme**

Die Anpassung der Ausbildungs- und Bescheinigungsregeln von Richtlinie 94/58 angesichts der revidierten STCW-Konvention. Einführung gemeinsamer Kriterien für die Anerkennung in der EU von Drittländern ausgestellten Zertifikaten.

4.2. Dauer der Maßnahme und Bestimmungen über ihre Verlängerung

Unbegrenzt.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN / EINNAHMEN**5.1. Nichtobligatorische Ausgaben****5.2. Nichtgetrennte Mittel.****6. ART DER AUSGABEN / EINNAHMEN**

Verwaltungsausgaben.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN AUF TEIL B (OPERATIONELLE MITTEL)

Keine

8. VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMÄßNAHMEN

Verfahren zur Einladung von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten

9. ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE**9.1. Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe**

Besserer Schutz des Lebens europäischer Bürger und Erhöhung des Meeresumweltschutzes durch Maßnahmen zur Risiko verringering, indem die menschliche Leistung an Bord der Schiffe verbessert wird.

9.2. Überwachung und Bewertung der Maßnahme

Überwachung und Bewertung der Maßnahme werden von den Ausschußsitzungen, der gemäß Artikel 13 der Richtlinie eingesetzt wird, vorgenommen.

10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (TEIL A ABSCHNITT III DES HAUSHALTS-PLANS)

Die tatsächliche Aktivierung der notwendigen Verwaltungsressourcen wird von der jährlichen Entscheidung der Kommission über die Zuteilung von Ressourcen abhängen, dabei wird die Anzahl von Personal und Zusatzbeträgen berücksichtigt, die von der Haushaltsbehörde ermächtigt wird.

10.1. Erfordert die Maßnahme eine Erhöhung des Personalbestands der Kommission?

Art des Postens		Für die Maßnahme bereitzustellendes Personal		Quelle		Dauer
		Dauer-Posten	Zeitlich befristete Posten	In der betreffenden GD oder Abteilung vorhandene Mittel	Zusätzliche Mittel	
Beamte oder Zeitpersonal	A	1		2		unbegrenzt
	B	1		2		
	C	-		-		
Sonstiges Personal						
Insgesamt		2		4		

Wenn zusätzliche Ressourcen erforderlich sind, geben Sie das Tempo an, mit dem sie zur Verfügung gestellt werden müssen.

10.2. Geben Sie bitte die durch die Maßnahme entstehenden Personalausgaben an.

	Betrag	Berechnungsweise
Beamte Zeitpersonal Sonstiges Personal (Haushalts- linie angeben)		
Insgesamt		

N.B.: Die jährlichen Kosten der bestehenden Ressourcen werden zu 200,000 ECU (2 x 100,000) für Titel A/1, A/2, A/4 und A/5 geschätzt,.

10.3. Erhöhen sich infolge der Maßnahme sonstige Verwaltungsausgaben?

ECU

Haushaltslinie	Betrag	Berechnungsweise
A2510	20.850 ECU*	2 (1 Tag) / Sitzungsjahr 2x695 (durchschnittliche Kosten) x 15 Teilnehmer
<i>Abgerundete Gesamtzahl</i>	21.000 ECU*	

- * Der Ausschuß für die Sicherheit im Seeverkehr tritt schon für Fragen zusammen, die mit anderen Richtlinien der EG zusammenhängen, die die Seesicherheit behandeln. Im Jahre 1997 und 1998 sind zwei zusätzliche 1tägige Sitzungen notwendig, um spezielle Fragen zu diskutieren, die mit diesem Vorschlag zusammenhängen, (Reisekosten, bewertet mit 21.000 ECU).

FORMBLATT AUSWIRKUNGSPRÜFUNG**Auswirkungen der vorgeschlagene Richtlinie auf die Unternehmen
unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen****Dokumenten-Nr:****Titel der vorgeschlagene Richtlinie:**

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates, die Richtlinie 94/58 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten ändert.

Richtlinienvorschlag:

1. Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips warum das Gemeinschaftsrecht notwendig ist auf diesem Gebiet, und was seine Hauptziele sind?

Im Rahmen der gemeinsamen Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr und basierend auf Artikel 84 (2) Seeverkehr mit Artikel 75 (1) (c) Verkehrssicherheit, nahm der Rat im Jahre 1994 eine Richtlinie an über die Mindestanforderung für die Ausbildung von Seeleuten unter Anerkennung der Notwendigkeit von Normen der maritimen Ausbildung, um die maritime Sicherheit und Verhütung von Meeresverschmutzung zu verbessern.

Die Richtlinie 94/58 basiert auf den international vereinbarten Ausbildungsnormen, die in der IMO-Konvention STCW 1978 enthalten sind.

Im Juli 1995 wurde die Konvention revidiert, und vom 1. Februar 1997 wird die neue Konvention STCW 1995 in Kraft treten. In Übereinstimmung mit Artikel 12 der Richtlinie 94/58 sollte die Kommission einen Vorschlag zu den notwendigen Änderungen der Richtlinie angesichts der revidierten STCW-Bestimmungen vorlegen.

Der Vorschlag behandelt zwei Kernthemen. Die Aktualisierung der Aus- und Weiterbildungsanforderungen von STCW 1995 liefert und entwickelt gemeinsame Kriterien für die Anerkennung von Zertifikaten für Seeleute in der EU, die von Verwaltungen oder Instituten von Drittländern ausgestellt werden.

Auswirkungen auf die Unternehmen:

2. Betroffene

- Branchen
- Unternehmensgröße

- besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben

Der Wirtschaftssektor der von diesem Vorschlag einbezogen wird, schließt Schiffahrtsgesellschaften ein, die unter der Flagge eines Mitgliedstaates fahren ungeachtet in welchem Handel und Verkehr sie operieren.

Die Unternehmen sind sowohl große als auch kleine und mittlere Unternehmen.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der Richtlinie

Schiffahrtsgesellschaften haben Sorge zu tragen, daß:

- jeder Seemann, der auf einem ihrer Schiffe angestellt ist, Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses gemäß den Bestimmungen der Richtlinie ist;
- die einschlägigen Urkunden und Angaben für alle auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleuten aufbewahrt werden und Angaben über ihre Erfahrung, Ausbildung, gesundheitliche Tauglichkeit und Befähigung für zugewiesene Aufgabe umfassen;
- Seeleuten, bei der Einstellung auf einem der Schiffe des Unternehmens mit ihren Aufgaben vertraut gemacht werden; Kapitäne sollten mit schriftlichen Instruktionen versehen werden.
- wenn sie die Beschäftigung von Seeleuten beabsichtigen, die Zertifikate ausgestellt in einem Drittland halten, sollten sie sicherstellen daß solche Zertifikate ordnungsgemäß von den zuständigen Behörden anerkannt wurden.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Folgen der Richtlinie

- Beschäftigungslage
- Investitionen und Errichtung neuer Unternehmen
- Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Der Vorschlag wird wahrscheinlich eine günstige Auswirkung auf die Beschäftigung von EU-Seeleuten haben, da für die Einstellung ausländischer Seeleuten eine Reihe von Kriterien bezüglich der Qualität gelten, die der STCW-Konvention entsprechen müssen.

Abhängig von den gemeinsamen Kriterien, die die Beschäftigung gering ausgebildeter Seeleuten an Bord von Schiffen unter Flaggen der Mitgliedstaaten verhindern werden, und dem zu erwartenden positiven Einfluß, den die Versicherungskosten bei Beschäftigung hoch qualifizierten Personals haben werden, kann sich die Wettbewerbslage der Unternehmen verbessern.

Hinsichtlich der Investitionen und der Errichtung neuer Unternehmen scheint der Vorschlag keine wichtigen Auswirkungen zu haben.

5. Enthält der Vorschlag Maßnahmen, die die spezifische Situation kleiner und mittelgroßer Unternehmen berücksichtigt (verringerte oder verschiedene Forderungen)?

Der Vorschlag macht wie in Punkt 2 erklärt keinen Unterschied zwischen kleinen und mittelgroßen Unternehmen. Die Bestimmungen sollen auf alle Schiffahrtsgesellschaften anwenden.

Konsultation

6. Liste der Organisationen, die zur Richtlinie konsultiert worden sind, und deren Stellungnahmen.

Siehe beigefügte Liste der konsultierten Organisationen. Die Schiffseigner äußerten hauptsächlich ihre Ansicht, daß die gemeinsamen Kriterien für die Anerkennung von Zertifikaten, die von Drittländern ausgestellt werden, nicht auf EU-Niveau geregelt werden sollten sondern bevorzugen das IMO-Verfahren für die Anerkennung entsprechend der revidierten STCW 1995.

Die Gewerkschaften haben ihre Zustimmung gegeben, daß die EU gemeinsame Kriterien der Mitgliedstaaten bezüglich der in Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnissen von Seeleuten, angemustert an Bord von Schiffen unter Flagge eines EU-Mitgliedstaates, festlegt.

INDUSTRIELISTE

EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATION (ECSA)

z. H. Herrn MARKING

rue Ducale 45

B-1000 BRUXELLES

COMITE SYNDICAL DES TRANSPORTS DANS LA COMMUNAUTE EUROPEENNE

z.H. Herrn de Villèle

rue Pascale 22b

B-1040 BRUXELLES

UNION OF GREEK SHIPOWNERS

z.H. Herrn Kolstidopoulos

Akti Miaouli 45

GR-PIRAEUS

DANISH SHIPOWNERS ASSOCIATION

z.H. Herrn Nielsen

Amlaliegade 33

DK-1256 COPENHAGEN K

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

z.h. Herrn Whitlow

49/60 Borough Road

UK-LONDON SE1 1DS

Im Rahmen der Konsultationen mit ECSA und CSTCE (Gewerkschaften) die im Rahmen der Joint Maritime Committee Rules basierend auf einen ausführlichen Fragebogen, der von GD VII und GD V entworfen worden war, (achtwöchige Zeit wurde den Partnern gegeben) stattfand, wurden etwa 10 bis 11 nationale Organisationen von Schiffahrtsgesellschaften und Seeleute über die vorgeschlagene Richtlinie der Kommission konsultiert.

ISSN 0254-1467

KOM(96) 470 endg.

DOKUMENTE

DE

07 16 11

Katalognummer : CB-CO-96-481-DE-C

ISBN 92-78-09309-2

**Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg**

Bericht des Abgeordneten Konrad Kunick**I.**

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 94/58/EG über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Ratsdok. 10519/96) ist gemäß § 93 Absatz 1 GO zur Federführung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung sowie den Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung überwiesen worden (Drucksache 13/6357 Nr. 2.7 vom 29. November 1996).

Der Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat am 29. Januar 1997 und der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung am 19. Februar 1997 empfohlen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Richtlinienvorschlag in seiner 49. Sitzung am 19. März 1997 beraten und einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe der PDS die oben wiedergegebene Beschlußempfehlung angenommen.

II.

Der Ausschuß für Verkehr war sich darin einig, daß der Richtlinienvorschlag zu begrüßen sei. Zugleich solle aber eine schnellere Sicherung der Qualität der Ausbildung und der Prüfungszeugnisse in Drittstaaten erreicht werden. Allerdings müsse man sich vor Überreglementierung und Unpraktikabilität hüten. Dementsprechend hatten die Koalitionsfraktionen einen Entschließungsantrag vorgelegt, der im wesentlichen den ersten beiden Sätzen der Beschlußempfehlung entspricht und der vom Berichterstatter insbesondere hinsichtlich der Frage der kritischen Überprüfung der von Drittstaaten übermittelten Informationen über die Erteilung von Befähigungszeugnissen ... ergänzt wurde. Dabei war sich der Ausschuß einig, daß ein möglichst unbürokratisches Verfahren entwickelt werden muß. Der so entstandene gemeinsame Entschließungsantrag fand die Zustimmung aller Mitglieder des Ausschusses für Verkehr (bei Abwesenheit der Gruppe der PDS).

Bonn, den 19. März 1997

Konrad Kunick
Berichtersteller

