Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B RICHTLINIE 2001/25/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 4. April 2001

über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten

(ABl. L 136 vom 18.5.2001, S. 17)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Richtlinie 2002/84/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002	L 324	53	29.11.2002
►M2	Richtlinie 2003/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003	L 326	28	13.12.2003
►M3	Richtlinie 2005/23/EG der Kommission vom 8. März 2005	L 62	14	9.3.2005
►M4	Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005	L 255	160	30.9.2005

▼B

RICHTLINIE 2001/25/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 4. April 2001

über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrages ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten ([3]) wurde mehrfach erheblich geändert ([4]). Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Klarheit empfiehlt es sich daher, sie zu kodifizieren.

(2) Maßnahmen, die im Bereich der Sicherheit auf See und der Verhütung von Meeresverschmutzung auf Gemeinschaftsebene getroffen werden, sollten mit international vereinbarten Regeln und Standards in Einklang stehen.

(3) Der Rat hat in seinen Schlussfolgerungen vom 25. Januar 1993 über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung in der Gemeinschaft zur Kenntnis genommen, dass dem Menschen beim sicheren Betrieb von Schiffen eine große Bedeutung zukommt.

(4) Der Rat hat in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr ([5]) das Ziel festgelegt, Schiffe mit nicht den Normen genügenden Besatzungen auszuweisen, und als Priorität eine Gemeinschaftsaktion genannt, die darauf abzielt, die Ausbildung dadurch zu verbessern, dass gemeinsame Normen für ein Mindestausbildungsniveau der wichtigsten Besatzungsmitglieder an Bord von Gemeinschaftsschiffen, einschließlich der Frage einer gemeinsamen Sprache an Bord, entwickelt werden.

(5) Der Rat war in seiner Entschließung vom 24. März 1997 ([6]) über eine Strategie zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt der Gemeinschaft bestrebt, sowohl die Beschäftigung von Seeleuten der Gemeinschaft als auch die Beschäftigung des landseitigen Personals zu fördern. Zu diesem Zweck kam der Rat überein, dass Maßnahmen ergriffen werden sollten, um das Seeverkehrsgewerbe der Gemeinschaft bei weiteren Bemühungen um hohe Qualität und eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit zu unterstützen, indem eine qualitativ anspruchsvolle Fortbildung der Seeleute der Gemeinschaft aller Dienstränge und des landseitigen Personals gewährleistet wird.

(6) Die Normen für die beruflichen Befähigungszeugnisse der Seeleute sind in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich.

([1]) ABl. C 14 vom 16.1.2001, S. 41.
([2]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 12. Dezember 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. März 2001.
([3]) ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 98/35/EG (ABl. L 172 vom 17.6.1998, S. 1).
([4]) Siehe Anhang III Teil B.
([5]) ABl. C 271 vom 7.10.1993, S. 1.
([6]) ABl. C 109 vom 8.4.1997, S. 1.

▼B

Diese Vielfalt einzelstaatlicher Rechtsvorschriften in dem unter diese Richtlinie fallenden Ausbildungsbereich bietet keine Gewähr für das im Interesse der Sicherheit im Seeverkehr gebotene einheitliche Ausbildungsniveau.

(7) Die Richtlinie 89/48/EWG ([1]) und 97/51/EWG ([2]) des Rates über allgemeine Regelungen zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise finden auf die unter diese Richtlinie fallenden Berufe im Seeverkehr Anwendung. Sie tragen dazu bei, dass die Verpflichtungen aus dem Vertrag zur Beseitigung von Hindernissen für den Freien Personen- und Dienstleistungsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten besser erfüllt werden.

(8) Die in den Richtlinien über die allgemeinen Regelungen vorgesehene Anerkennung von Diplomen und Befähigungsnachweisen gewährleistet nicht immer ein einheitliches Ausbildungsniveau aller Seeleute auf Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit im Seeverkehr ist dies jedoch von entscheidender Bedeutung.

(9) Es müssen deshalb unbedingt Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten in der Gemeinschaft festgelegt werden. Entsprechende Maßnahmen sollten auf den Ausbildungsnormen beruhen, die bereits auf internationaler Ebene, nämlich in dem Übereinkommen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO-Übereinkommen) von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in seiner 1995 geänderten Fassung (STCW-Übereinkommen), vereinbart wurden. Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien dieses Übereinkommens

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

(11) Die Regeln des STCW-Übereinkommens in Anhang I der vorliegenden Richtlinie sollten durch verbindliche Vorschriften in Teil A des STCW-Codes ergänzt werden. Teil B des STCW-Codes enthält empfohlene Anleitungen, die dazu gedacht sind, die Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens und diejenigen, die an der Verwirklichung, Anwendung oder Durchsetzung seiner Maßnahmen beteiligt sind, bei der vollständigen und einheitlichen Umsetzung des Übereinkommens zu unterstützen.

(12) Um die Sicherheit auf See und die Verhütung von Meeresverschmutzung zu verbessern, sollten in dieser Richtlinie Bestimmungen über Mindestruhezeiten für das Wachpersonal im Einklang mit dem STCW-Übereinkommen vorgesehen werden. Diese Bestimmungen sollten unbeschadet der Bestimmungen in der Richtlinie 1999/63/EG des Rates vom 21. Juni 1999 zu der vom Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Association ECSA) und dem Verband der Verkehrsgewerkschaften in der Europäischen Union (Federation of Transport Workers' Unions in the European Union FST) getroffenen Vereinbarung über die Regelung der Arbeitszeit von Seeleuten ([3]) angewendet werden.

(13) Zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zur Abwendung des Verlustes von Menschenleben und der Meeresverschmutzung sollte die Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in Gemeinschaftsgewässern fahren, verbessert werden.

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

([1]) ABl. L 19 vom 24.1.1989, S. 16.
([2]) ABl. L 209 vom 24.7.1992, S. 25. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/5/EG der Kommission (ABl. L 54 vom 26.2.2000, S. 42).
([3]) ABl. L 167 vom 2.7.1999, S. 33.

▼B

(15) Die Besatzungen an Bord von Tankschiffen, die gesundheitsschädliche oder umweltbelastende Produkte befördern, sollten imstande sein, zur Verhütung von Unfällen und in Notlagen wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Es ist äußerst wichtig, dass entsprechend den Anforderungen des Artikels 17 eine klare Verständigung zwischen dem Kapitän, den Offizieren und den Schiffsleuten erfolgen kann.

(16) Es sind Maßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, dass Seeleute mit Befähigungszeugnissen aus Drittländern eine den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entsprechende Qualifikation besitzen.

(17) Zur Erreichung dieses Ziels sollten gemeinsame Kriterien zur Anerkennung von aus Drittländern stammenden Befähigungsnachweisen in der Gemeinschaft festgelegt werden. Die gemeinsamen Kriterien für die Anerkennung der von Drittländern ausgestellten Befähigungszeugnisse durch die Mitgliedstaaten sollten auf den im Rahmen des STCW-Übereinkommens vereinbarten Normen für die Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen beruhen.

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

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

(20) Es sollte ein Ausschuss eingesetzt werden, der die Kommission bei den Aufgaben in Zusammenhang mit der Anerkennung von Befähigungszeugnissen unterstützt, die von Ausbildungseinrichtungen oder Behörden in Drittländern ausgestellt wurden.

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

(22) In diese Richtlinie sollten Bestimmungen über die Hafenstaatkontrolle aufgenommen werden, bis eine Änderung der Richtlinie 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) ([1]), mit dem Ziel vorgenommen wird, die die Hafenstaatkontrolle betreffenden Bestimmungen von Artikel 17 Buchstabe f), Artikel 19, 20 und 21 der vorliegenden Richtlinie in die Richtlinie 95/21/EG zu übernehmen.

(23) Es sind Verfahren vorzusehen, damit die vorliegende Richtlinie an Änderungen der internationalen Übereinkommen und Kodizes angepasst werden kann.

([1]) ABl. L 157 vom 7.7.1995, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert duch die Richtlinie 1999/97/EG der Kommission (ABl. L 331 vom 23.12.1999, S. 67).

▼B

(24) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([1]) erlassen werden.

(25) Anhang II sollte vom Rat unter Berücksichtigung der bei der Anwendung der vorliegenden Richtlinie gesammelten Erfahrungen auf Vorschlag der Kommission, den diese spätestens am 25. Mai 2003 unterbreitet, überprüft werden.

(26) Den Mitgliedstaaten sollte es bis 1. Februar 2002 weiterhin gestattet sein, auf ihren Schiffen Seeleute zuzulassen, die im Besitz eines Befähigungszeugnisses sind, das gemäß den Bestimmungen erteilt wurde, die vor dem 1. Februar 1997 — dem Tag des Inkrafttretens des geänderten STCW-Übereinkommens — galten, sofern diese Seeleute ihren Dienst oder ihre Ausbildung vor dem 1. August 1998 begonnen haben.

(27) Diese Richtlinie sollte die Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Umsetzungsfristen der in Anhang III Teil B angegebenen Richtlinien unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Definitionen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Kapitän“ die Person, die die Führung eines Schiffes hat;
2. „Offizier“ ein Mitglied der Besatzung mit Ausnahme des Kapitäns, das nach den innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen Vorschriften oder andernfalls nach Tarifverträgen oder Brauch zum Offizier ernannt ist;
3. „nautischer Offizier“ einen fachkundigen Offizier gemäß Anhang I Kapitel II;
4. „Erster Offizier“ den dem Kapitän im Rang nachfolgenden Offizier, der bei Verhinderung des Kapitäns die Führung des Schiffes übernimmt;
5. „technischer Offizier“ einen fachkundigen Offizier gemäß Anhang I Kapitel III;
6. „Leiter der Maschinenanlage“ den ranghöchsten technischen Offizier, der für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist;
7. „Zweiter technischer Offizier“ den dem Leiter der Maschinenanlage im Rang nachfolgenden Offizier, der bei Verhinderung des Leiters der Maschinenanlage für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist;
8. „technischer Offiziersassistent“ eine in der Ausbildung zum technischen Offizier befindliche Person, die nach den innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen Vorschriften zum technischen Offiziersassistenten ernannt ist;
9. „Funker“ eine Person, die ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst nach Nummer 18 entsprechendes Zeugnis besitzt, das von den zuständigen Stellen ausgestellt oder anerkannt ist;
10. „Schiffsmann/Schiffsleute“ Mitglieder der Schiffsbesatzung mit Ausdnahme des Kapitäns und der Offiziere;

([1]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼B

11. „Seeschiff“ ein Schiff, das nicht ausschließlich auf Binnengewässern oder in beziehungsweise in unmittelbarer Nähe von geschützten Gewässern oder einer Hafenordnung unterliegenden Gebieten verkehrt;

12. „Schiff unter der Flagge eines Mitgliedstaats“ ein Schiff, das in einem Mitgliedstaat nach dessen Rechtsvorschriften registriert ist und seine Flagge führt. Schiffe, die nicht unter diese Definition fallen, werden Schiffen gleichgestellt, die eine Drittlandsflagge führen;

13. „küstennahe Reisen“ Fahrten in der näheren Umgebung eines Mitgliedstaats, wie sie von diesem festgelegt werden;

14. „Antriebsleistung“ die höchste Gesamtdauerleistung aller Hauptantriebsmaschinen des Schiffes in Kilowatt, die im Schiffszertifikat oder in einem anderen amtlichen Dokument ausgewiesen ist;

15. „Öltankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung von Erdöl und Erdölerzeugnissen als Massengut gebaut und eingesetzt ist;

▼M1

16. „Chemikalientankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung solcher flüssiger Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet wurde und eingesetzt wird, die in Kapitel 17 der jeweils geltenden Fassung des Internationalen Codes für die Beförderung von Chemikalien als Massengut aufgeführt sind;

17. „Flüssiggastankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung solcher verflüssigter Gase und anderer Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet wurde und eingesetzt wird, die in Kapitel 19 der jeweils geltenden Fassung des Internationalen Codes für die Beförderung von Gasen aufgeführt sind;

18. „Vollzugsordnung für den Funkdienst“ die von der Weltweiten Funkverwaltungskonferenz für den Mobilfunk verabschiedete überarbeitete Vollzugsverordnung für den Funkdienst in der jeweils geltenden Fassung;

▼B

19. „Passagierschiff“ ein Seeschiff, das mehr als zwölf Passagiere befördert;

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

▼M1

21. „STCW-Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten unter Berücksichtigung der Übergangsbestimmungen von Artikel VII und der Regel I/15 des Übereinkommens sowie gegebenenfalls der einschlägigen Bestimmungen des STCW-Codes in der jeweils geltenden Fassung;

22. „Funkdienst“ den Wachdienst bzw. die technische Wartung und Instandsetzung in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst, dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 (SOLAS-Übereinkommen) in der jeweils geltenden Fassung und, nach Ermessen des jeweiligen Mitgliedstaats, den einschlägigen Empfehlungen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO);

23. „Ro-Ro-Fahrgastschiff“ ein Fahrgastschiff mit Ro-Ro-Frachträumen oder Sonderräumen, wie im SOLAS-Übereinkommen in der jeweils geltenden Fassung definiert;

24. „STCW-Code“ den Code über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), wie er in der Entschließung 2 der STCW-Vertragsparteienkonferenz von 1995 angenommen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;

▼B

25. „Funktion“ die Zusammenfassung von im STCW-Code aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortlichkeiten, die für den Betrieb des Schiffes, die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt erforderlich sind;

26. „Unternehmen“ den Schiffseigner oder jede andere Organisation oder Person, wie beispielsweise den Manager oder Bareboat-Charterer, der die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes vom Schiffseigner übernommen und sich durch die Übernahme einer solchen Verantwortung damit einverstanden erklärt hat, dass er sämtliche dem Unternehmen mit diesen Regeln auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten übernimmt;

27. „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 Funktionen wahrzunehmen, die die in dem Befähigungszeugnis festgelegte Verantwortungsebene betreffen;

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

29. „zugelassen“ von einem Mitgliedstaat nach den Bestimmungen dieser Richtlinie zugelassen;

30. „Drittland“ ein Land, das nicht zu den Mitgliedstaaten zählt;

31. „Monat“ einen Kalendermonat oder 30 Tage aus Zeiträumen von weniger als einem Monat.

Artikel 2

Anwendungsbereich

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

— Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einem Mitgliedstaat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecke dienen;

— Fischereifahrzeuge;

— Vergnügungsboote, die keinem kommerziellen Zweck dienen;

— Holzschiffe einfacher Bauart.

Artikel 3

Ausbildung und Erteilung von Befähigungszeugnissen

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Seeleute, die an Bord eines Schiffes im Sinne des Artikels 2 Dienst tun, eine Mindestausbildung erhalten, die die Anforderungen des STCW-Übereinkommens, so wie sie in Anhang I dieser Richtlinie wiedergegeben sind, erfüllt, und Inhaber eines Befähigungszeugnisses nach Artikel 4 oder eines entsprechenden Zeugnisses nach Artikel 1 Nummer 27 sind.

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

▼M4

Artikel 4

Befähigungszeugnis

Ein Befähigungszeugnis ist ein gültiges Dokument mit beliebiger Bezeichnung, das von oder mit Genehmigung der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 5 und gemäß den Anforderungen des Anhangs I ausgestellt ist.

▼B

Artikel 5

Befähgigungszeugnisse und Vermerke

(1) Die Befähigungszeugnisse werden gemäß Artikel 10 erteilt.

(2) Vermerke in Befähigungszeugnisse für Kapitäne, Offiziere und Funker werden vom Mitgliedstaat gemäß diesem Artikel eingetragen.

▼M2

(3) Die Befähigungszeugnisse werden gemäß Regel I/2 Absatz 1 des STCW-Übereinkommens erteilt.

▼B

(4) in Bezug auf Funker können die Mitgliedstaaten

a) die in den einschlägigen Regeln geforderten zusätzlichen Kenntnisse in die Prüfung zur Erteilung eines Befähigungszeugnisses nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst einbeziehen oder

b) ein gesondertes Befähigungszeugnis erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber die in den einschlägigen Regeln geforderten zusätzlichen Kenntnisse besitzt.

(5) Nach dem Ermessen eines Mitgliedstaats können Vermerke in den Vordruck der Befähigungszeugnisse aufgenommen werden, die gemäß Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes erteilt werden. Falls sie so eingetragen sind, muss die Form der in Abschnitt A-I/2 Absatz 1 dargelegten Form entsprechen. Erfolgt die Erteilung in einer anderen Weise, muss die Form der Vermerke derjenigen von Absatz 2 des genannten Abschnitts entsprechen. ►M2 Die Vermerke werden gemäß Artikel VI Absatz 2 des STCW-Übereinkommens erteilt. ◄

(6) Ein Mitgliedstaat, der ein Befähigungszeugnis nach dem Verfahren des Artikels 18 Absatz 3 Buchstabe a) anerkennt, muss dieses Befähigungszeugnis mit einem Anerkennungsvermerk versehen. Die Form des Vermerks muss dem Absatz 3 des Abschnitts A-I/2 des STCW-Codes entsprechen.

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

a) können als getrennte Dokumente ausgestellt werden;

b) müssen jeweils mit einer einmaligen Nummer versehen werden; für Vermerke, mit denen die Erteilung eines Befähigungszeugnisses beglaubigt wird, kann jedoch die gleiche Nummer wie für das betreffende Befähigungszeugnis verwendet werden, falls es sich dabei um eine einmalige Nummer handelt;

c) erlöschen, sobald das mit einem Vermerk versehene Befähigungszeugnis abläuft oder vom ausstellenden Mitgliedstaat oder Drittland eingezogen, ausgesetzt oder aufgehoben wird, in jedem Fall jedoch spätestens fünf Jahre nach ihrem Ausstellungsdatum.

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

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

▼B

(10) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 18 Absatz 4 muss jedes entsprechend dieser Richtlinie geforderte Befähigungszeugnis im Original an Bord des Schiffes aufbewahrt werden, auf dem der Inhaber seinen Dienst tut.

Artikel 6

Ausbildungsanforderungen

Die in Artikel 3 vorgesehene Ausbildung erfolgt in einer Form, die zur Vermittlung der im Anhang geforderten theoretischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten — insbesondere für den Einsatz der Rettungs- und Brandbekämpfungsausrüstung — geeignet ist und von der durch den jeweiligen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde oder Einrichtung zugelassen ist.

Artikel 7

Grundsätze für küstennahe Reisen

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

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

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

(4) Bei der Entscheidung über die Definition von küstennahen Reisen und die entsprechenden Ausbildungsanforderungen in Übereinstimmung mit den Absätzen 1, 2 und 3 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Einzelheiten der erlassenen Bestimmungen.

▼M4

Artikel 7a

Bekämpfung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um Betrug und sonstige rechtswidrige Praktiken bei der Erteilung der Befähigungszeugnisse oder im Zusammenhang mit Befähigungszeugnissen, die von ihren zuständigen Behörden erteilt und mit Vermerken versehen worden

▼M4

sind, zu verhindern, und setzen diese Maßnahmen durch; sie sehen ferner Sanktionen vor, die wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sind.

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

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

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

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

▼B

Artikel 8

Strafen oder 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 Zeugnisse ausgesprochen wird und Betrügereien bekämpft werden.

(2) Jeder Mitgliedstaat schreibt in Fällen der Nichteinhaltung seiner innerstaatlichen Rechtsvorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie in Bezug auf Schiffe, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, oder in Bezug auf Seeleute, denen er ein Befähigungszeugnis ordnungsgemäß erteilt hat, Strafen oder Disziplinarmaßnahmen vor.

(3) Solche Strafen oder Disziplinarmaßnahmen werden insbesondere in den Fällen vorgeschrieben und angewandt, in denen

a) ein Unternehmen oder ein Kapitän eine Person eingestellt hat, die nicht Inhaber eines Befähigungszeugnisses im Sinne dieser Richtlinie ist,

b) ein Kapitän zugelassen hat, dass eine Funktion oder eine Tätigkeit in einer Dienststellung, für die nach dieser Richtlinie ein entsprechendes Zeugnis erforderlich ist, von einer Person ausgeübt wurde, die nicht Inhaber des geforderten Befähigungszeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung ist oder nicht über den in Artikel 18 Absatz 4 geforderten Nachweis durch Belege verfügt, oder

c) eine Person durch Betrug oder gefälschte Urkunden eine Anstellung zur Wahrnehmung einer Funktion oder zur Ausübung einer Tätigkeit in einer Dienststellung erlangt hat, für die nach dieser Richtlinie ein Befähigungszeugnis oder eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist.

(4) Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet sich ein Unternehmen oder eine Person befindet, bei dem bzw. bei der aus eindeutigen

▼B

Gründen davon ausgegangen werden kann, dass sie für eine offenkundige Nichteinhaltung dieser Richtlinie im Sinne von Absatz 3 verantwortlich ist oder davon Kenntnis hat, müssen mit Mitgliedstaaten oder anderen Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens zusammenarbeiten, die ihnen gegenüber die Absicht bekunden, ein Verfahren unter ihrer Gerichtsbarkeit einzuleiten.

Artikel 9

Qualitätsnormen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass

a) alle mit Ausbildung, Befähigungsbewertung, Erteilung von Befähigungszeugnissen, Vermerkerteilung und Gültigkeitserneuerung zusammenhängende Tätigkeiten, die von nichtstaatlichen Stellen oder Einrichtungen in ihrem 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;

b) in den Fällen, in denen staatliche Stellen oder Einrichtungen diese Tätigkeiten ausüben, ein Qualitätssicherungssystem vorhanden ist;

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

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

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

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

b) alle Ergebnisse der unabhängigen Beurteilung schriftlich festgehalten und den jeweiligen Verantwortlichen mitgeteilt werden;

c) rechtzeitig Maßnahmen zur Behebung von Mängeln getroffen werden.

(3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission einen Bericht über die Evaluierung gemäß Absatz 2 binnen sechs Monaten nach ihrem Abschluss.

Artikel 10

Gesundheitliche Anforderungen — Erteilung und Registrierung von Befähigungszeugnissen

(1) Die Mitgliedstaaten legen Anforderungen für die gesundheitliche Tauglichkeit von Seeleuten, insbesondere hinsichtlich des Seh- und Hörvermögens, fest.

▼B

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

(3) Die Bewerber um ein Befähigungszeugnis müssen in hinreichendem Maße Folgendes nachweisen:

a) ihre Identität;

b) dass ihr Alter dem in Anhang I festgelegten Mindestalter für das beantragte Befähigungszeugnis entspricht;

c) dass sie den vom Mitgliedstaat festgelegten Anforderungen an ihre gesundheitliche Tauglichkeit, insbesondere hinsichtlich des Seh- und Hörvermögens genügen und Inhaber einer gültigen Urkunde sind, auf der ihre gesundheitliche Tauglichkeit bestätigt wird und die von einem von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats anerkannten, ordnungsgemäß befähigten praktischen Arzt ausgestellt ist;

d) dass sie die Seefahrtzeit und jede damit verbundene Pflichtausbildung abgeschlossen haben, die in Anhang I für das beantragte Befähigungszeugnis gefordert werden;

e) dass sie die in Anhang I vorgeschriebenen Befähigungsanforderungen für die Dienststellung, die Funktionen und die Ebenen erfüllen, die im Vermerk zum Befähigungszeugnis angegeben werden müssen.

(4) Die Mitgliedstaaten verpflichten sich,

a) ein oder mehrere Register aller ausgestellten, abgelaufenen oder erneuerten, ausgesetzten, aufgehobenen oder als verloren oder vernichtet gemeldeten Befähigungszeugnisse und Vermerke für Kapitäne und Offiziere und gegebenenfalls Schiffsleute sowie der ausgestellten Ausnahmegenehmigungen zu unterhalten;

b) Informationen über den Status dieser Befähigungszeugnisse, Vermerke und Ausnahmegenehmigungen anderen Mitgliedstaaten oder anderen Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens und Unternehmen zur Verfügung zu stellen, die um die Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit von Befähigungszeugnissen bitten, die ihnen von Seeleuten vorgelegt werden, welche die Anerkennung ihrer Befähigungszeugnisse oder eine Anstellung an Bord von Schiffen anstreben.

Artikel 11

Gültigkeitserneuerung von Befähigungszeugnissen

(1) Jeder Kapitän, Offizier und Funker, der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist, das gemäß den Kapiteln des Anhangs I 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

a) die in Artikel 10 vorgeshriebenen Anforderungen an die gesundheitliche Tauglichkeit erfüllen und

b) seine fortdauernde 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 wurden, die zugelassene einschlägige Ausbildung erfolgreich abschließen.

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

▼B

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 einbeziehen 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.

(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 12

Verwendung von Simulatoren

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

a) die gesamte vorgeschriebene Ausbildung am Simulator;

b) die Befähigungsbewertung mit Hilfe eines Simulators gemäß Teil A des STCW-Codes;

c) der mit Hilfe eines Simulators geführte praktische Nachweis des Fortbestands der beruflichen Befähigung gemäß Teil A des STCW-Codes.

(2) Vor dem 1. Februar 2002 installierte oder in Betrieb genommene Simulatoren könnten nach dem Ermessen jedes Mitgliedstaats von der vollständigen Erfüllung der in Absatz 1 genannten Leistungsnormen ausgenommen werden.

Artikel 13

Verantwortlichkeit der Unternehmen

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

a) jeder Seemann, der auf einem seiner Schiffe angestellt ist, Inhaber eines entsprechenden Zeugnisses ist, das den Bestimmungen dieser Richtlinie und den von dem Mitgliedstaat festgelegten Modalitäten entspricht;

b) seine Schiffe entsprechend den einschlägigen Vorschriften des Mitgliedstaats hinsichtlich der Besatzungsanforderungen für einen sicheren Schiffsbetrieb besetzt sind;

c) die einschlägigen Urkunden und Angaben für alle auf seinen Schiffen beschäftigten Seeleute aufbewahrt werden und ohne weiteres zugänglich sind, und, ohne darauf beschränkt zu sein, Unterlagen und Angaben über ihre Erfahrung, Ausbildung, gesundheitliche Tauglichkeit und Befähigung für zugewiesene Aufgaben umfassen;

d) Seeleute bei der Einstellung auf einem der Schiffe des Unternehmens mit ihren besonderen Aufgaben sowie mit allen Vorkehrungen, Einrichtungen, Anlagen, Verfahren und Merkmalen des Schiffes vertraut gemacht werden, die für die täglichen Aufgaben oder für Aufgaben bei Notfällen von Belang sind;

▼B

e) die Besatzung des Schiffes ihre Tätigkeiten in Notfällen und bei der Ausübung der für die Sicherheit auf See oder die Verhütung oder Eindämmung von Verschmutzungen wichtigen Funktionen wirksam koordinieren kann.

(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 leisten kann.

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

a) Jedem neu eingestellten Seemann wird ausreichend Zeit gewährt, um sich mit

   i) den besonderen Geräten, die der Seemann einsetzen oder bedienen wird, und

   ii) den das Schiff betreffenden Verfahren und Vorkehrungen im Zusammenhang mit Wachdienst, Sicherheit, Umweltschutz und Notfällen, die der Seemann zur angemessenen Erfüllung seiner Aufgaben kennen muss,

   vertraut zu machen.

b) Es wird ein fachkundiges Besatzungsmitglied bestimmt, das dafür verantworltich ist, dass jeder neu eingestellte Seemann Gelegenheit erhält, grundlegende Kenntnisse in einer ihm verständlichen Sprache zu erwerben.

Artikel 14

Diensttüchtigkeit

(1) Die Mitgliedstaaten müssen zur Verhinderung von Ermüdung Ruhezeiten für das Wachdienstpersonal festlegen und durchsetzen und vorschreiben, dass die Wachdienstvorkehrungen so getroffen werden, dass die Leistungsfähigkeit des gesamten Wachdienstpersonals nicht durch Ermüdung beeinträchtigt wird und die Diensteinteilung so gestaltet ist, dass die erste Wache zu Reisebeginn und die darauffolgenden Wachen genügend ausgeruht und auch sonst diensttüchtig 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 zehn Ruhestunden erhalten.

(3) Die Ruhestunden dürfen in nicht mehr als zwei zusammenhängende Zeitabschnitte unterteilt werden, von denen einer mindestens sechs Stunden dauert.

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

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

(6) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass der Zeitplan für den Wachdienst an einem leicht zugänglichen Ort angebracht wird.

▼B

Artikel 15

Ausnahmgenehmigung

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

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

Artikel 16

Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich Ausbildung und Bewertung

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

— die Ausbildung nach Artikel 3;

— die Durchführung und/oder Überwachung der erforderlichen Prüfungen;

— die Ausstellung des Befähigungszeugnisses nach Artikel 10;

— die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen nach Artikel 15.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:

a) Die Ausbildung und Bewertung von Seeleuten

   1. wird entsprechend den schriftlichen Programmen strukturiert und umfasst die Unterrichtsmethoden und -mittel sowie -verfahren, die erforderlich sind, um die vorgeschriebenen Befähigungsnormen zu erreichen, und

   2. wird von entsprechend den Buchstaben d), e) und f) qualifizierten Personen durchgeführt, überwacht, bewertet und unterstützt.

b) Ausbildungs- oder Bewertungsmaßnahmen an Bord dürfen nur durchgeführt werden, wenn dadurch der normale Betrieb des Schiffes nicht beeinträchtigt wird und die betreffenden Ausbilder oder Prüfer ihre Zeit und Aufmerksamkeit den Ausbildungs- oder Bewertungsmaßnahmen widmen können.

c) Die Qualifikation der Ausbilder, Ausbildungsleiter und Prüfer muss der Art und dem Niveau der Ausbildung bzw. Prüfung der Befähigung von Seeleuten an Bord oder an Land entsprechen.

d) Personen, die Seefahrern eine direkte Ausbildung an Bord oder an Land vermitteln, welche der Erlangung eines Befähigungszeugnisses

▼B

im Sinne dieser 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, müssen sie

   i) in die betreffenden unterrichtstechniken zur Verwendung von Simulatoren eingewiesen sein und

   ii) über praktische Betriebserfahrungen mit dem verwendeten Simulatortyp verfügen.

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

f) Personen, deren Aufgabe es ist, die Befähigung eines Seemanns am Arbeitsplatz im Hinblick auf die Erlangung eines 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 Bewertungsmethoden und Praktiken 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.

g) Erkennt ein Mitgliedstaat als Teil seiner Voraussetzungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses einen Ausbildungskurs, eine Ausbildungseinrichtung oder den Abschluss einer entsprechenden Einrichtung an, so gelten für die Qualifikation und Erfahrung von Ausbildern und Prüfern die Qualitätsanforderungen von Artikel 9. Die Anforderungen an Qualifikation, Erfahrung und Qualität schließen unter anderem angemessene Schulung in Unterrichtstechniken, Ausbildungs- und Bewertungsmethoden und Praktiken ein und entsprechen allen einschlägigen Anforderungen der Buchstaben d), e) und f).

Artikel 17

Verständigung an Bord

Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:

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

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

   Die geeignete Arbeitssprache wird je nach Umständen vom Unternehmen oder vom Kapitän festgelegt. Von allen Seeleuten wird verlangt, dass sie diese Sprache verstehen und gegebenenfalls

▼B

in dieser Sprache Befehle und Anweisungen geben und Meldung machen können.

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

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

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

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

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

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

v) die Sprachen, in denen während einer Notsituation oder einer Übung Durchsagen erfolgen können, um den Passagieren Rettungshinweise zu geben und es den Besatzungsmitgliedern zu erleichtern, den Passagieren zu helfen.

d) An Bord von Öltankschiffen, Chemikalientankschiffen oder Flüssiggastankschiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, müssen sich der Kapitän, die Offiziere und die Schiffsleute untereinander in einer gemeinsamen Arbeitssprache bzw. in gemeinsamen Arbeitssprachen verständigen können.

▼M2

e) Es wurden entsprechende Vorkehrungen getroffen, um eine Verständigung zwischen dem Schiff und den Behörden an Land sicherzustellen. Die Verständigung erfolgt entsprechend Kapitel V Regel 14 Absatz 4 des SOLAS-Übereinkommens.

▼B

f) Die Mitgliedstaaten überprüfen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle gemäß der Richtlinie 95/21/EG ebenfalls, ob Schiffe unter der Flagge eines Drittstaates diesem Artikel genügen.

Artikel 18

Anerkennung von Befähigungszeugnissen

(1) Für die gemeinschaftsinterne Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne des Artikels 4, deren Inhaber Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, gelten die Richtlinien 89/48/EWG und 95/51/EWG.

(2) Für die gemeinschaftsinterne Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne des Artikels 4, deren Inhaber nicht Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, gelten ebenfalls die Richtlinien 89/48/EWG und 92/51/EWG.

▼M2

(3) Seeleute, die kein Befähigungszeugnis im Sinne des Artikels 4 besitzen, können zum Dienst an Bord von Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats zugelassen werden, sofern nach dem

▼M2

nachstehenden Verfahren ein Beschluss über die Anerkennung ihres entsprechenden Zeugnisses gefasst worden ist:

a) Ein Mitgliedstaat, der beabsichtigt, ein von einem Drittland für einen Kapitän, Offizier oder Funker ausgestelltes entsprechendes Zeugnis für den Dienst auf einem unter der Flagge dieses Staates fahrenden Schiff durch einen Vermerk anzuerkennen, legt der Kommission einen begründeten Antrag auf Anerkennung dieses Drittlandes vor.

   Die Kommission sammelt mit Unterstützung der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) (nachstehend „Agentur“ genannt) und gegebenenfalls unter Beteiligung der betreffenden Mitgliedstaaten die Informationen gemäß Anhang II und prüft die Ausbildungs- und Zeugniserteilungssysteme des Drittlandes, dessen Anerkennung beantragt wurde, um festzustellen, ob das betreffende Land alle Anforderungen des STCW-Übereinkommens erfüllt und ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung von Betrug mit Zeugnissen getroffen wurden.

b) Die Kommission beschließt über die Anerkennung eines Drittlandes innerhalb von drei Monaten ab dem Datum des Antrags auf Anerkennung nach dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Verfahren. Die Anerkennung gilt vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 18a.

c) Ergeht in dem in Buchstabe b) festgelegten Zeitraum kein Beschluss über die Anerkennung des betreffenden Drittlandes, so kann der antragstellende Mitgliedstaat beschließen, dieses Drittland einseitig anzuerkennen, bis ein Beschluss gemäß Artikel 23 Absatz 2 getroffen wird.

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

e) Anerkennungen von Zeugnissen, die durch ein anerkanntes Drittland erteilt wurden und vor dem … [1] im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C veröffentlicht wurden, behalten ihre Gültigkeit. Diese Anerkennungen können von allen Mitgliedstaaten verwendet werden, sofern die Kommission sie nicht später nach Artikel 18a entzogen hat.

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

▼B

(4) Ungeachtet des Artikels 5 Absatz 6 kann ein Mitgliedstaat, falls die Umstände dies erfordern, einem Seemann gestatten, auf einem Schiff unter seiner Flagge während höchstens drei Monaten Aufgaben wahrzunehmen, für die er ein von einem Drittland ausgestelltes entsprechendes gültiges Zeugnis einschließlich der vorgeschriebenen Vermerke besitzt, das aber noch nicht den Anerkennungsvermerk des betreffenden Mitgliedstaats trägt und somit noch nicht für den Dienst an Bord von Schiffen unter der Flagge des genannten Mitgliedstaats zugelassen ist; diese Ausnahmegenehmigung wird für den Posten eines Funkoffiziers oder Funkers nur nach den einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt. Belege für die Beantragung eines Vermerks bei den zuständigen Stellen müssen jederzeit vorgelegt werden können.

▼M2

Artikel 18a

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

[1] 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie

▼M2

Kommission verweist die Angelegenheit unverzüglich an den in Artikel 23 genannten Ausschuss.

(2) Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass ein anerkanntes Drittland die Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht mehr erfüllt, so unterrichtet sie ungeachtet der Kriterien des Anhangs II unverzüglich die Mitgliedstaaten hiervon unter Angabe der Gründe. Die Kommission verweist die Angelegenheit unverzüglich an den in Artikel 23 genannten Ausschuss.

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

(4) Die Kommission prüft mit Unterstützung der Agentur die Anerkennung des betreffenden Landes erneut, um festzustellen, ob dieses Land die Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht mehr erfüllt.

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

(6) Über den Entzug der Anerkennung wird nach dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Verfahren innerhalb von zwei Monaten nach der Mitteilung des Mitgliedstaats beschlossen. Die betreffenden Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen zur Durchführung des Beschlusses.

(7) Vermerke über die Anerkennung der Zeugnisse, die gemäß Artikel 5 Absatz 6 vor dem Zeitpunkt erteilt wurden, an dem der Beschluss über den Entzug der Anerkennung des Drittlandes getroffen wird, behalten ihre Gültigkeit. Seeleute, die im Besitz solcher Vermerke sind, haben jedoch keinen Anspruch auf einen Vermerk, durch den ihre bessere Qualifikation anerkannt wird, es sei denn, diese Höherstufung gründet sich ausschließlich auf eine zusätzliche Erfahrung durch Seefahrtzeit.

Artikel 18b

(1) Die Drittländer, die im Rahmen des in Artikel 18 Absatz 3 Buchstabe b) genannten Verfahrens anerkannt wurden, einschließlich der Länder nach Artikel 18 Absatz 3 Buchstabe f) werden von der Kommission mit Unterstützung der Agentur regelmäßig, mindestens jedoch alle fünf Jahre, im Hinblick darauf erneut geprüft, ob sie die einschlägigen Kriterien des Anhangs II erfüllen und ob geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Betrug mit Zeugnissen getroffen wurden.

(2) Die Kommission legt die vorrangigen Kriterien für die Prüfung von Drittländern auf der Grundlage der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ermittelten Leistungen gemäß Artikel 20 sowie der von den Drittländern gemäß Abschnitt A-I/7 des STCW-Codes übermittelten Berichte über die Ergebnisse unabhängiger Prüfungen fest.

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

▼B

Artikel 19

Hafenstaatkontrolle

(1) Mit Ausnahme der in Artikel 2 ausgeschlossenen Schiffstypen unterliegen alle Schiffe, die sich in den Häfen eines Mitgliedstaats befinden, ungeachtet ihrer Flagge einer Hafenstaatkontrolle durch von diesem Mitgliedstaat ordnungsgemäß ermächtigte Kontrollbeamte, hierbei wird überprüft, dass alle Seeleute, die an Bord Dienst tun und

▼B

gemäß dem STCW-Übereinkommen ein Befähigungszeugnis besitzen müssen, Inhaber eines Befähigungszeugnisses oder einer geeigneten Ausnahmegenehmigung sind.

(2) Bei der Ausübung der Hafenstaatkontrolle im Rahmen dieser Richtlinie stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass alle einschlägigen Bestimmungen und Verfahren der Richtlinie 95/21/EG angewendet werden.

Artikel 20

Vorgehen bei der Hafenstaatkontrolle

(1) Unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 95/21/EG wird bei der Hafenstaatkontrolle gemäß Artikel 19 ausschließlich kontrolliert

— dass alle an Bord beschäftigten Seeleute, die ein Befähigungszeugnis im Sinne des STCW-Übereinkommens besitzen müssen, Inhaber eines entsprechenden Zeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung sind oder durch Belege nachweisen können, dass bei den Behörden des Flaggenstaats ein Anerkennungsvermerk beantragt wurde;

— dass Anzahl und Befähigungszeugnisse der an Bord beschäftigten Seeleute den Anforderungen der Behörden des Flaggenstaats hinsichtlich der Besatzung für einen sicheren Schiffsbetrieb entsprechen.

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

— Das Schiff war in einen Zusammenstoß verwickelt, ist auf Grund gelaufen oder gestrandet;

— das Schiff hat während der Fahrt, vor Anker oder an seinem Liegeplatz unter Verstoß gegen internationale Vorschriften Stoffe eingeleitet;

— das Schiff wurde in regelwidriger oder unsicherer Weise betrieben, wobei von der IMO angenommene Vorschriften der Schiffswegeführung oder Praktiken und Verfahren für eine sichere Fahrt nicht beachtet wurden;

— das Schiff wird anderweitig so betrieben, dass eine Gefährdung für Personen, Sachwerte oder die Umwelt vorliegt;

— ein Befähigungszeugnis wurde in betrügerischer Weise erlangt, oder der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist nicht mit der Person identisch, der das Befähigungszeugnis ursprünglich erteilt wurde;

— das Schiff führt die Flagge eines Landes, das das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat, oder das Befähigungszeugnis des Kapitäns, der Offiziere oder der Schiffsleute des Schiffes wurde von einem Drittland erteilt, das das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat.

(3) Ungeachtet der Überprüfung des Befähigungszeugnisses kann bei der Bewertung gemäß Absatz 2 von den Seeleuten verlangt werden, einen praktischen Nachweis der Eignung am Arbeitsplatz zu erbringen. In diesem Zusammehang kann auch geprüft werden, ob die vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst eingehalten werden und ob die Befähigung der Seeleute eine angemessene Reaktion in Notfällen erlaubt.

Artikel 21

Festhalten des Schiffes

Unbeschadet der Richtlinie 92/21/EG wird ein Schiff im Rahmen dieser Richtlinie von einem Mitgliedstaat nur aufgrund folgender Mängel festgehalten, nachdem der die Überprüfung im Rahmen der Hafenstaat-

▼B

kontrolle durchführende Kontrollbeamte festgestellt hat, dass diese Mängel eine Gefährdung für Personen, Sachwerte oder die Umwelt darstellen:

a) Seeleute, die Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein müssen, sind nicht im Besitz eines entsprechenden Zeugnisses, einer gültigen Ausnahmegenehmigung oder eines Beleges über die Beantragung eines Vermerks über die Anerkennung bei den Behörden des Flaggenstaats;

b) die einschlägigen Vorschriften des Flaggenstaats hinsichtlich der Besatzungsanforderungen für einen sicheren Schiffsbetrieb sind nicht erfüllt;

c) die Vorkehrungen für die nautische Wache oder die Maschinenwache entsprechen nicht den für das Schiff geltenden Bestimmungen des Flaggenstaats;

d) bei der Wache fehlt eine Person, die befähigt wäre, notwendige Einrichtungen für die sichere Fahrt des Schiffes, für Sicherheitsfunkverkehr oder für die Verhütung von Meeresverschmutzung zu bedienen;

e) die berufliche Befähigung der Seeleute für die Ausführung der Aufgaben, die ihnen im Bereich der Schiffssicherheit und der Verhütung von Verschmutzungen übertragen wurden, kann nicht nachgewiesen werden;

f) für die erste Wache zu Reisebeginn und die darauffolgenden Ablösewachen stehen nicht genügend ausgeruhte oder ansonsten diensttüchtige Personen bereit.

▼M4

Artikel 21a

Regelmäßige Überwachung der Einhaltung

Unbeschadet ihrer Befugnisse nach Artikel 226 des Vertrags überprüft die Kommission mit Hilfe der mit der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 ([1]) errichteten Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs regelmäßig und spätestens alle fünf Jahre, ob die Mitgliedstaaten die in dieser Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen erfüllen.

Artikel 21b

Bericht über die Einhaltung der Richtlinie

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis spätestens am 20. Oktober 2010 einen auf der Grundlage der nach Artikel 21a gesammelten Informationen erstellten Bewertungsbericht vor. In diesem Bericht analysiert die Kommission die Einhaltung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten und legt gegebenenfalls Vorschläge für weitere Maßnahmen vor.

▼B

Artikel 22

Änderung

(1) Diese Richtlinie kann nach dem in Artikel 23 Absatz 2 erwähnten Verfahren geändert werden, damit später in Kraft getretene Änderungen der in Artikel 1 Nummern 16, 17, 18, 23 und 24 genannten internationalen Kodizes in diese Richtlinie übernommen werden können. ►M2 Sie kann auch nach dem gleichen Verfahren geändert werden,

([1]) Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1). Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 724/2004 (ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 1).

▼B

um alle Änderungen einschlägiger Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für die Zwecke dieser Richtlinie anzuwenden. ◄

(2) Unter Berücksichtigung der bei der Anwendung dieser Richtlinie gesammelten Erfahrungen beschließt der Rat entsprechend den Bestimmungen des Vertrags auf Vorschlag der Kommission, den diese spätestens am 25. Mai 2003 vorlegt, über eine Änderung des Anhangs II.

(3) Nach Verabschiedung neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu dem STCW-Übereinkommen nach Artikel 1 Nummer 21 beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Verfahren der Mitgliedstaaten wie auch der einschlägigen Verfahren innerhalb der IMO über die Modalitäten der Ratifikation dieser Übereinkünfte oder Protokolle und sorgt dafür, dass sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden.

▼M1

(4) Änderungen an den in Artikel 2 genannten internationalen Instrumenten können nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. November 2002 zur Einsetzung eines Ausschusses für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) [1] vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden.

▼B

Artikel 23

Ausschussverfahren

▼M1

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2099/2002 eingesetzten Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Vermeidung von Umweltverschmutzung durch Schiffe (COSS) unterstützt.

▼B

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf acht Wochen festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 24

Übergangsbestimmungen

(1) Bis zum 1. Februar 2002 können die Mitgliedstaaten für die Seeleute, die vor dem 1. August 1998 eine zugelassene Seefahrtzeit und ein zugelassenes Schulungs- und Ausbildungsprogramm oder einen zugelassenen Ausbildungskurs begonnen haben, weiterhin gemäß den Bestimmungen, die vor dem 1. Februar 1997 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 1. Februar 1997 Anwendung fanden.

(3) In den Fällen, in denen ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 11 die Gültigkeit der Befähigungszeugnisse erneuert oder verlängert, die ursprünglich von ihm nach den Bestimmungen erteilt worden sind, welche vor dem 1. Februar 1997 Anwendung fanden, liegt es im Ermessen des Mitgliedstaats, die auf den ursprünglichen Befähigungs-

[1] ABl. L 324 vom 29.11.2002, S. 1.

▼B

zeugnissen angegebenen Begrenzungen für die Tonnage wie folgt zu ersetzen:

1. „Bruttoraumgehalt von 200 Registertonnen“ durch „Bruttoraumzahl von 500“;

2. „Bruttoraumgehalt von 1 600 Registertonnen“ durch „Bruttoraumzahl von 3 000“.

Artikel 25

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die nach Maßgabe der Artikel 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18 Absätze 3 und 4, 19, 20, 21 und 24 und der Anhänge I und II festgelegten einzelstaatlichen Vorschriften zu verhängen sind, und sie treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen Anwendung finden. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam und angemessen sein und abschreckende Wirkung haben.

Artikel 26

Information der Kommission

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

Artikel 27

Aufhebung

(1) Die Richtlinie 94/58/EG, geändert durch die im Anhang III Teil A aufgeführte Richtlinie, wird unbeschadet der Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang III Teil B genannten Fristen für ihre Umsetzung aufgehoben.

(2) Bezugnahmen auf die Richtlinie 94/58/EG gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang IV zu lesen.

Artikel 28

Inkrafttreten

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

Artikel 29

Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

AUSBILDUNGSFORDERUNGEN DES STCW-ÜBEREINKOMMENS ENTSPRECHEND ARTIKEL 3

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

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

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

▼M4

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

▼B

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

   Funktionen:

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

   Verantwortungsebenen:

   1. Führungsebene
   2. Betriebsebene
   3. Unterstützungsebene

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

KAPITEL II

KAPITÄN UND DECKSBEREICH

Regel II/1

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

1. Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder mehr muss Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss

▼B

2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;

2.2. 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;

2.3. während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit Wachdienst auf der Brücke unter Aufsicht des Kapitäns oder eines befähigten Offiziers über einen Zeitraum von mindestens sechs Monaten abgeleistet haben;

2.4. die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst erfüllen;

2.5. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/1 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

Regel II/2

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

Kapitän und Erste Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 3 000 oder mehr

1. Jeder Kapitän und Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl von 3 000 oder mehr muss Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss

2.1. die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als nautischer Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder mehr erfüllen und eine zugelassene Seefahrtzeit in dieser Dienststellung abgeleistet haben, und zwar

2.1.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier mindestens 12 Monate;

2.1.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän mindestens 36 Monate; jedoch kann dieser Zeitraum auf nicht weniger als 24 Monate verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden;

2.2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Codes für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 3 000 oder mehr enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

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

3. Jeder Kapitän und Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl von 500 bis 3 000 muss Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.

4. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss

4.1. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier die Anforderungen für einen nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder mehr erfüllen;

4.2. für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän die Anforderungen für einen nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder mehr 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 werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden;

4.3. 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 Bruttoraumzahl von 500 bis 3 000 enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

▼B

Regel II/3

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

Nicht in küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe

1. Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 500, das nicht in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder mehr sein.

2. Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 500, das nicht in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 500 bis 3 000 sein.

In küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe

Nautischer Wachoffizier

3. Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl 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 Bruttoraumzahl von weniger als 500, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss

4.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;

4.2. Folgendes abgeschlossen bzw. abgeleistet haben:

4.2.1. eine besondere Ausbildung, einschließlich einer von der Verwaltung vorgeschriebenen angemessenen Seefahrtzeit, oder

4.2.2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Jahren im Decksbereich;

4.3. gegebenenfalls die anwendbaren Anforderungen der Regeln des Kapitels IV zur Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes in Übereinstimmung mit der Vollzugsverordnung für den Funkdienst erfüllen;

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

Kapitän

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

6. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl von weniger als 500, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss

6.1. das 20. Lebensjahr vollendet haben;

6.2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als nautischer Wachoffizier abgeleistet haben;

6.3. 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 Bruttoraumzahl 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 Schiffsarten von den Anforderungen einiger dieser Vorschriften befreien; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

▼B

Regel II/4

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

1. Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoraumzahl von 500 oder mehr 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

2.1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;

2.2. Folgendes abgeschlossen bzw. abgeleistet haben:

2.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit, und davon mindestens sechs Monate Ausbildung und Erfahrung, oder

2.2.2. eine besondere Ausbildung, entweder an Land oder an Bord von Schiffen, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit von mindestens zwei Monaten;

2.3. die in Abschnitt A-II/4 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

3. Die in den Unterabsätzen 2.2.1 und 2.2.2 vorgeschriebene 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 Schiffsmann 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 vor dem Inkrafttreten des STCW-Übereinkommens für den betreffenden Mitgliedstaat mindestens ein Jahr im Decksbereich Dienst getan haben.

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

2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;

2.2. eine Seefahrtzeit im technischen Bereich von mindestens sechs Monaten entsprechend Abschnitt A-III/1 des STCW-Codes abgeleistet haben;

2.3. eine zugelassene Schulung und Amtsbildung 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.

Regle 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

▼B

2.1. die Anforderungen für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines technischen Offiziers erfüllen und

2.1.1. 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

2.1.2. 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;

2.2. 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 Kilowatt muss Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss

2.1. die Anforderungen für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines technischen Wachoffiziers erfüllen und

2.1.1. 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

2.1.2. 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;

2.2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und die im 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 ordentlichen Befähigungszeugnisses sein.

2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muss

2.1. das 16. Lebensjahr vollendet haben;

2.2. Folgendes abgeschlossen bzw. abgeleistet haben:

2.2.1. eine zugelassene Seefahrtzeit, davon mindestens sechs Monate Ausbildung und Erfahrung oder

2.2.2. eine besondere Ausbildung, entweder an Land oder an Bord von Schiffen, davon eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens zwei Monaten;

▼B

2.3. die in Abschnitt A-III/4 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen erfüllen.

3. Die in den Unterabsätzen 2.2.1 und 2.2.2 vorgeschriebene 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 während der letzten fünf Jahre vor dem Inkrafttreten des STCW-Übereinkommens für den betreffenden Mitgliedstaat mindestens ein Jahr im Maschinenbereich Dienst getan haben.

KAPITEL IV

FUNKVERKEHR UND FUNKPERSONAL

Erläuterung

Die verbindlichen Bestimmungen für die Funkwache sind in der Vollzugsordnung für den Funkdienst und im SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung enthalten. Bestimmungen für die Instandhaltung von Funkanlagen sind im SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung und in den von der Internationalen Seefahrtsorganisation angenommenen Richtlinien enthalten.

Regel IV/1

Anwendung

1. Soweit in Absatz 3 nichts anderes vorgesehen ist, gelten die Bestimmungen dieses Kapitels für Funkpersonal auf Schiffen, die entsprechend den Vorschriften des SOLAS-Übereinkommens in seiner geänderten Fassung mit dem Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) betrieben werden.

2. Bis zum 1. Februar 1999 muss das Funkpersonal auf Schiffen, die den unmittelbar vor dem 1. Februar 1992 in Kraft befindlichen Bestimmungen des SOLAS-Übereinkommens entsprechen, die vor dem 1. Dezember 1992 in Kraft befindlichen Bestimmungen des STCW-Übereinkommens erfüllen.

3. Das Funkpersonal auf Schiffen, die die GMDSS-Bestimmungen in Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens nicht einhalten müssen, braucht die Bestimmungen dieses Kapitels nicht zu erfüllen. Das Funkpersonal auf diesen Schiffen muss jedoch die Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst befolgen. Die Verwaltung stellt sicher, dass die in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen entsprechenden Befähigungszeugnisse 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 auf einem Schiff, das verpflichtet ist, am GMDSS teilzunehmen, für den Funkdienst verantwortlich ist oder solchen ausführt, muss Inhaber eines von der Verwaltung in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilten oder anerkannten entsprechenden Befähigungszeugnisses für das GMDSS sein.

2. Außerdem muss jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis gemäß dieser Regel für den Dienst auf einem Schiff, das entsprechend dem SOLAS-Übereinkommen in seiner geänderten Fassung mit einer Funkanlage ausgerüstet sein,

2.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben

2.2. eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen haben und den in Abschnitt A-IV/2 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen entsprechen.

▼B

KAPITEL V

BESONDERE AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN FÜR DAS PERSONAL AUF BESTIMMTEN SCHIFFSTYPEN

Regel V/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren und Schiffsleuten auf Tankschiffen

1. Offiziere und Schiffsleute, denen besondere Aufgaben und Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Ladung und der Ladungseinrichtungen auf Tankschiffen zugewiesen wurden, müssen zusätzlich zu der in Regel VI/1 vorgeschriebenen Ausbildung einen zugelassenen Brandbekämpfungslehrgang an Land abgeschlossen haben und

1.1. mindestens drei Monate einer zugelassenen Seefahrtzeit auf einem Tankschiff abgeleistet haben, um ausreichende Kenntnisse sicherer Arbeitsmethoden zu erwerben, oder

1.2. 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 umfasst;

die Verwaltung kann jedoch auch eine kürzere Seefahrtzeit unter Aufsicht als den in Unterabsatz 1.1 vorgeschriebenen Zeitraum als ausreichend ansehen, sofern

1.3. der als ausreichend angesehene Zeitraum nicht weniger als einen Monat beträgt;

1.4. das Tankschiff eine Bruttoraumzahl von weniger als 3 000 hat;

1.5. die Dauer jeder Reise, für die das Tankschiff eingesetzt wird, nicht mehr als 72 Stunden beträgt;

1.6. die betrieblichen Merkmale des Tankschiffes und die Anzahl der Reisen sowie der im Verlauf des betreffenden Zeitraums abgeschlossenen Lade- und Löschvorgänge es ermöglichen, einen gleichwertigen Kenntnis- und Erfahrungsstand zu erwerben.

2. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite technische Offiziere und jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen und die Ladungssicherung bei der Beförderung und dem Umschlag der Ladung müssen zusätzlich zur Erfüllung der Anforderungen in den Unterabsätzen 1.1 oder 1.2

2.1. die Erfahrung besitzen, die ihren Aufgaben auf dem Typ von Tankschiff, auf dem sie Dienst tun, entsprechen und

2.2. ein zugelassenes besonderes Ausbildungsprogramm abgeschlossen haben, das zumindest die in Abschnitt A-V/1 des STCW-Codes genannten Bereiche umfasst, die ihren Aufgaben auf dem Öltankschiff, dem Chemikalientankschiff oder dem Flüssiggastankschiff, auf dem sie Dienst tun, entsprechen.

3. Innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des STCW-Übereinkommens für einen Mitgliedstaat kann davon ausgegangen werden, dass die Seeleute die Anforderungen des Unterabsatzes 2.2 erfüllen, wenn sie innerhalb der letzten fünf Jahre mindestens ein Jahr lang in entsprechender Dienststellung an Bord des betreffenden Typs von Tankschiff Dienst getan haben.

4. Die Verwaltungen stellen sicher, 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 in der Auslandfahrt Dienst tun. Die Verwaltungen entscheiden über die Anwendbarkeit dieser

▼B

Anforderungen für das Personal, das auf Schiffen in der Inlandfahrt Dienst tut.

2. Bevor ihnen Aufgaben an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen werden, müssen die Seeleute die in den Absätzen 4 bis 8 vorgeschriebene Ausbildung entsprechend ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und Verantwortlichkeiten abgeschlossen haben.

3. Seeleute, für die eine Ausbildung gemäß den Absätzen 4, 7 und 8 vorgeschrieben ist, müssen in Abständen von höchstens fünf Jahren an geeigneten Auffrischungslehrgängen teilnehmen ►M3 oder den Nachweis erbringen, dass sie innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre die vorgeschriebene Befähigungsnorm erlangt haben ◄.

4. Kapitäne, Offiziere und Sonstiges in Sicherheitsrollen geführtes Personal, das in Notfällen den Fahrgästen an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen Hilfe zu leisten hat, müssen die in Abschnitt A-V/2 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Ausbildung in der Führung von Menschenmengen abgeschlossen haben.

5. Kapitäne, Offiziere und Sonstiges für besondere Aufgaben 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 für Fahrgäste in den Fahrgasträumen an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen unmittelbare Dienstleistungen erbringt, muss die 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, denen die unmittelbare Verantwortung für das Ein- und Ausschiffen der Fahrgäste, das Laden, Löschen und Sichern der Fracht oder das Schließen der Ladepforten an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen ist, müssen die in Abschnitt A-V/2 Absatz 4 des STCW-Codes festgelegte zugelassene Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Widerstandsfähigkeit des Schiffskörpers abgeschlossen haben.

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 die in Abschnitt A-V/2 Absatz 5 des STCW-Codes festgelegte zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und menschlichem Verhalten abgeschlossen haben.

9. Die Verwaltungen stellen sicher, dass jeder Person, die nach dieser Regel als befähigt gilt, ein Urkundennachweis über die abgeschlossene Ausbildung augestellt wird.

▼M3

Regel V/3

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

1. Diese Regel findet auf Kapitäne, Offiziere, Schiffsleute und sonstiges Personal Anwendung, die auf Fahrgastschiffen in der Auslandsfahrt Dienst tun, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind. Die Verwaltungen entscheiden über die Anwendbarkeit dieser Anforderungen für das Personal, das auf Schiffen in der Inlandfahrt Dienst tut.

2. Bevor Seeleuten Aufgaben an Bord von Fahrgastschiffen zugewiesen werden, müssen sie die in den Absätzen 4 bis 8 vorgeschriebene Ausbildung entsprechend ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten abgeschlossen haben.

3. Seeleute, denen eine Ausbildung entsprechend den Absätzen 4, 7 und 8 vorgeschrieben ist, müssen in Abständen von nicht mehr als fünf Jahren einen entsprechenden Auffrischungslehrgang besuchen oder den Nachweis erbringen, dass sie innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre die vorgeschriebene Befähigungsnorm erlangt haben.

4. Das Personal, das in der Sicherheitsrolle eingetragen ist und in Notfällen den Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen Hilfe zu leisten hat, muss die in Abschnitt A-V/3 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Ausbildung in der Führung von Menschenmengen abgeschlossen haben.

5. Kapitäne, Offiziere und sonstiges für besondere Aufgaben und Verantwortlichkeiten an Bord von Fahrgastschiffen eingesetzte Personal müssen die

▼M3

in Abschnitt A-V/2 Absatz 2 des STCW-Codes festgelegte Einführungsausbildung abgeschlossen haben.

6. Das Personal, das für Fahrgäste in den Fahrgasträumen an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen unmittelbare Dienstleistungen erbringt, muss die in Abschnitt A-V/2 Absatz 3 des STCW-Codes festgelegte Sicherheitsausbildung abgeschlossen haben.

7. Kapitäne, Erste Offiziere und alle sonstigen Personen, denen die unmittelbare Verantwortung für das Ein- und Ausbooten der Fahrgäste zugewiesen ist, müssen die in Anschnitt A-V/3 Absatz 4 des STCW-Codes festgelegte Ausbildung in Fahrgastsicherheit abgeschlossen haben.

8. Kapitäne, Erste Offiziere, Leiter von Maschinenanlagen, Zweite technische Offiziere und alle Personen, die für die Sicherheit der Fahrgäste an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen Verantwortung tragen, müssen die in Abschnitt A-V/3 Absatz 5 des STCW-Codes festgelegte Ausbildung in Krisenbewältigung und in der Kenntnis menschlicher Verhaltensformen abgeschlossen haben.

9. Die Verwaltungen stellen sicher, dass jeder Person, die nach dieser Regel als befähigt gilt, ein Urkundennachweis über die abgeschlossene Ausbildung ausgestellt wird.

▼B

KAPITEL VI

AUFGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT NOTFÄLLEN, SICHERHEIT AM ARBEITSPLATZ, MEDIZINISCHER 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 Rettungsbootleute für Überlebensfahrzeuge, Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote

1. Jeder Bewerber um das Befähigungszeugnis eines Rettungsbootmannes für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote, außer für schnelle Bereitschaftsboote, muss

1.1. das 18. Lebensjahr vollendet haben;

1.2. eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten abgeleistet haben oder an einem zugelassenen Ausbildungskurs teilgenommen und eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens sechs Monaten abgeleistet haben;

1.3. die Befähigungsanforderungen für die in Abschnitt A-VI/2 Absätze 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

2.1. Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote sein;

2.2. an einem zugelassenen Ausbildungskurs teilgenommen haben;

2.3. die Befähigungsanforderungen für die in Abschnitt A-VI/2 Absätze 5 bis 8 des STCW-Codes aufgeführten Befähigungszeugnisse als Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote erfüllen.

Regel VI/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung in fortschrittlicher Brandbekämpfung

1. Seeleute, die zur Kontrolle von Brandbekämpfungsmaßnahmen bestimmt sind, müssen eine Weiterbildung in Brandbekämpfungsmethoden unter

▼B

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 Ausbildung in fortschrittlicher Brandbekämpfung in den Anforderungen für das zu erteilende Befähigungszeugnis nicht enthalten ist, muss ein besonderes Zeugnis bzw. ein Urkundennachweis darüber erteilt werden, dass der Inhaber an einem Ausbildungskurs in fortschrittlicher Brandbekämpfung teilgenommen 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 bestimmt sind, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Absätze 1, 2 und 3 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen für medizinische Erste Hilfe erfüllen.

2. Seeleute, die für die medizinische Fürsorge an Bord von Schiffen verantwortlich sind, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Absätze 4, 5 und 6 des STCW-Codes enthaltenen Befähigungsanforderungen für medizinische Fürsorge erfüllen.

3. In den Fällen, in denen eine Ausbildung in medizinischer Erster Hilfe oder medizinischer Fürsorge in den Anforderungen für das zu erteilende Befähigungszeugnis nicht enthalten ist, muss ein besonderes Zeugnis bzw. ein Urkundennachweis darüber erteilt werden, dass der Inhaber an einem Ausbildungskurs in medizinischer Erster Hilfe oder medizinischer Fürsorge teilgenommen hat.

KAPITEL VII

SONSTIGE BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE

Regel VII/1

Erteilung sonstiger Befähigungszeugnisse

1. Ungeachtet der in Kapitel II und III dieses Anhangs enthaltenen Anforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen können die Mitgliedstaaten beschließen, andere als die in den Regeln dieser Kapitel genannten Befähigungszeugnisse zu erteilen oder zu genehmigen, sofern folgende Bedingungen erfüllt werden:

1.1. Die auf den Befähigungszeugnissen und in den Vermerken anzugebenden miteinander verbundenen Funktionen und Verantwortungsebenen sind 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/3, A-III/4 und A-IV/2 des STCW-Codes ausgewählt und mit ihnen identisch;

1.2. die Bewerber haben eine zugelassene Schulung und Ausbildung abgeschlossen und erfüllen die in den einschlägigen Abschnitten des STCW-Codes vorgeschriebenen Anforderungen an die Befähigungsnormen, wie sie in Abschnitt A-VII/1 des STCW-Codes für die auf den Befähigungszeugnissen und in den Vermerken anzugebenden Funktionen und Ebenen aufgeführt sind;

1.3. die Bewerber haben eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet, die der Ausübung der auf dem Befähigungszeugnis anzugebenden Funktionen und Ebenen entspricht. Die Mindesdauer der Seefahrtzeit muss der Dauer der in Kapitel II und III dieses Anhangs vorgeschriebenen Seefahrtzeit entsprechen. Jedoch darf die Mindestdauer der Seefahrtzeit nicht kürzer sein als die in Abschnitt A-VII/2 des STCW-Codes vorgeschriebene;

1.4. die Bewerber für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses, die dazu bestimmt sind, die Aufgaben eines nautischen Wachoffiziers wahrzunehmen, müssen gegebenenfalls die anwendbaren Anforderungen der Regeln in Kapitel IV erfüllen, um den zugewiesenen Funkdienst in Übereinstimmung mit der Vollzugsordnung für den Funkdienst wahrnehmen zu können;

1.5. die Befähigungszeugnisse werden entsprechend den Anforderungen des Artikels 11 und den in Kapitel VII des STCW-Codes enthaltenen Bestimmungen erteilt.

▼B

2. Ein Befähigungszeugnis darf aufgrund dieses Kapitels nur dann erteilt werden, wenn der Mitgliedstaat die im STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Informationen der Kommission übermittelt hat.

Regel VII/2

Befähigungszeugnisse für Seeleute

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 sonstiger Befähigungszeugnisse

1. Ein Mitgliedstaat, der beschließt, sonstige Befähigungszeugnisse zu erteilen oder zu genehmigen, stellt sicher, dass die nachfolgenden Grundsätze beachtet werden:

1.1. Es darf nur dann ein System der Erteilung sonstiger Befähigungszeugnisse angewendet werden, wenn es einen dem in den anderen Kapiteln vorgesehenen zumindest gleichwertigen Grad an Sicherheit auf See gewährleistet und in Bezug auf Verschmutzung zumindest gleichwertige vorbeugende Wirkung entfaltet;

1.2. jede Regelung über die aufgrund dieses Kapitels erteilten sonstigen Befähigungszeugnisse muss die Austauschbarkeit dieser Befähigungszeugnisse mit den Zeugnissen vorsehen, die aufgrund der anderen Kapitel erteilt werden.

2. Der Grundsatz der Austauschbarkeit in Absatz 1 muss gewährleisten, dass

2.1. Seeleute, denen gemäß Kapitel II und/oder III, und Seeleute, denen gemäß Kapitel VII Befähigungszeugnisse erteilt werden, in der Lage sind, auf Schiffen Dienst zu tun, die entweder traditionelle oder andere Organisationsformen haben;

2.2. Seeleute nicht so für besondere Bordorganisationen ausgebildet werden, dass ihre Fähigkeit, ihre Fertigkeiten auch anderwertig anzuwenden, beeinträchtigt wäre.

3. Bei der Erteilung der Befähigungszeugnisse aufgrund dieses Kapitels müssen folgende Grundsätze berücksichtigt werden:

3.1. Die Erteilung sonstiger Befähigungszeugnisse darf an sich nicht dazu benutzt werden,

3.1.1. die Zahl der Besatzungsmitglieder an Bord zu verkleinern,

3.1.2. die Integrität des Berufs herabzusetzen oder die fachlichen Fertigkeiten der Seeleute abzubauen oder

3.1.3. die Zuweisung kombinierter Aufgaben als Wachoffizier im Deck- und Maschinendienst an einen einzelnen Inhaber eines Befähigungszeugnisses während einer bestimmten Wache zu rechtfertigen;

3.2. die Befehlsgewalt muss beim Kapitän liegen; die Rechtsstellung und die Autorität des Kapitäns und anderer darf durch die Anwendung einer Regelung für die Erteilung sonstiger Befähigungszeugnisse nicht nachteilig beeinflusst werden.

4. Die in den Absätzen 1 und 2 dieser Regel enthaltenen Grundsätze müssen sicherstellen, dass die Befähigung sowohl der nautischen Wachoffiziere als auch der technischen Offiziere erhalten bleibt.

▼M2

ANHANG II

KRITERIEN FÜR DIE ANERKENNUNG VON DRITTLÄNDERN, DIE BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE IM SINNE DES ARTIKELS 18 ABSATZ 3 BUCHSTABE a) ERTEILT HABEN ODER UNTER DEREN VERANTWORTLICHKEIT SOLCHE BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE AUSGESTELLT WURDEN

1. Das Drittland muss Vertragspartei des STCW-Übereinkommens sein.

2. Dem Drittland muss vom Schiffssicherheitsausschuss bescheinigt worden sein, dass es den Nachweis für die uneingeschränkte Anwendung der Bestimmungen des STCW-Übereinkommens erbracht hat.

3. Die Kommission muss mit Unterstützung der Agentur und gegebenenfalls unter Beteiligung der betreffenden Mitgliedstaaten durch Anwendung aller erforderlichen Maßnahmen, gegebenenfalls einschließlich der Inspektion von Einrichtungen und Verfahren, gewährleistet haben, dass den Anforderungen an das Niveau der Befähigung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und die Eintragung von Vermerken sowie die Führung der Liste ohne Einschränkungen entsprochen wird und dass im Einklang mit der Regel I/8 des STCW-Übereinkommens ein Qualitätssicherungssystem eingerichtet wurde.

4. Der Mitgliedstaat verhandelt zurzeit eine Vereinbarung mit dem betreffenden Drittland, die es verpflichtet, wesentliche Änderungen der Regeln für Ausbildung und Befähigungszeugnisse im Rahmen des STCW-Übereinkommens umgehend mitzuteilen.

5. Der Mitgliedstaat hat Maßnahmen ergriffen, mit denen sichergestellt wird, dass Seeleute, die Befähigungsnachweise für leitende Aufgaben zur Anerkennung vorlegen, über angemessene Kenntnisse der Seerechtsvorschriften des Mitgliedstaats verfügen, die für die Erfüllung der Aufgaben von Belang sind, deren Wahrnehmung den Betreffenden gestattet ist.

6. Wenn ein Mitgliedstaat die Prüfung der Einhaltung der Vorschriften durch ein Drittland mittels einer Bewertung bestimmter Ausbildungseinrichtungen ergänzen will, so geht er dabei gemäß den Bestimmungen des Abschnitts A-I/6 des STCW-Codes vor.

▼B

ANHANG III

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie mit ihrer Änderung

(wie in Artikel 27 bezeichnet)

Richtlinie 94/58/EG des Rates (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 28)

Richtlinie 98/35/EG des Rates (ABl. L 172 vom 17.6.1998, S. 1)

TEIL B

Liste der Umsetzungsfristen in nationales Recht

(wie in Artikel 27 bezeichnet)

Richtlinie	Letzter Termin zur Umsetzung
94/58/EG	31. Dezember 1995
98/35/EG	25. Mai 1999

▼B

ANHANG IV

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 94/58/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 2
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 4
Artikel 3a, Absatz 1, 2 und 3	Artikel 5, Absatz 1, 2 und 3
Artikel 3a, Absatz 4, Nummer 1	Artikel 5, Absatz 4, Buchstabe a)
Artikel 3a, Absatz 4, Nummer 2	Artikel 5, Absatz 4, Buchstabe b)
Artikel 3a, Absatz 5 und 6	Artikel 5, Absatz 5 und 6
Artikel 3a, Absatz 7, Nummern 1, 2 und 3	Artikel 5, Absatz 7, Buchstaben a), b) und c)
Artikel 3a, Absatz 8, 9 und 10	Artikel 5, Absatz 8, 9 und 10
Artikel 4, Buchstaben a) bis z)	Artikel 1, Nummern 1 bis 26
Artikel 4, Buchstabe aa)	Artikel 1, Nummer 27
Artikel 4, Buchstabe ab)	Artikel 1, Nummer 28
Artikel 4, Buchstabe ac)	Artikel 1, Nummer 29
Artikel 4, Buchstabe ad)	Artikel 1, Nummer 30
Artikel 4, Buchstabe ae)	Artikel 1, Nummer 31
Artikel 5	Artikel 6
Artikel 5a	Artikel 7
Artikel 5b, Absatz 1 und 2	Artikel 8, Absatz 1 und 2
Artikel 5b, Absatz 3, Nummern 1, 2 und 3	Artikel 8, Absatz 3, Buchstaben a) b) und c)
Artikel 5b, Absatz 4	Artikel 8, Absatz 4
Artikel 5c, Absatz 1, Nummern 1 bis 4	Artikel 9, Absatz 1, Buchstaben a) bis d)
Artikel 5c, Absatz 2, Nummern 1, 2 und 3	Artikel 9, Absatz 2, Buchstaben a), b) und c)
Artikel 5c, Absatz 3	Artikel 9, Absatz 3
Artikel 5d, Absatz 1 und 2	Artikel 10, Absatz 1 und 2
Artikel 5d, Absatz 3, Nummern 1 bis 5	Artikel 10, Absatz 3, Buchstaben a) bis e)
Artikel 5d, Absatz 4, Nummern 1 und 2	Artikel 10, Absatz 4, Buchstaben a) und b)
Artikel 5e, Absatz 1, Nummern 1 und 2	Artikel 11, Absatz 1, Buchstaben a) und b)
Artikel 5e, Absatz 2 bis 5	Artikel 11, Absatz 2 bis 5
Artikel 5f, Absatz 1, Nummern 1, 2 und 3	Artikel 12, Absatz 1, Buchstaben a) b) und c)
Artikel 5f, Absatz 2	Artikel 12, Absatz 2
Artikel 5g, Absatz 1, Nummern 1 bis 5	Artikel 13, Absatz 1, Buchstaben a) bis e)
Artikel 5g, Absatz 2	Artikel 13, Absatz 2
Artikel 5g, Absatz 3, Nummer 1	Artikel 13, Absatz 3, Buchstabe a)
Artikel 5g, Absatz 3, Nummer 1, Buchstabe 1.1 und 1.2	Artikel 13, Absatz 3, Buchstabe a), Ziffern i) und ii)
Artikel 5g, Absatz 3, Nummer 2	Artikel 13, Absatz 3, Buchstabe b)
Artikel 5h	Artikel 14
Artikel 6	Artikel 15
Artikel 7	Artikel 16
Artikel 8, Nummern 1, 2 und 3	Artikel 17, Buchstaben a), b) und c)
Artikel 8, Nummer 3, Buchstaben a) bis e)	Artikel 17, Buchstabe c), Ziffern i) bis v)
Artikel 8, Nummern 4, 5 und 6	Artikel 17, Buchstaben d) e) und f)
Artikel 9	Artikel 18
Artikel 10	Artikel 19
Artikel 10a	Artikel 20
Artikel 11	Artikel 21

▼B

Richtlinie 94/58/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 12	Artikel 22
Artikel 13	Artikel 23
Artikel 13a	Artikel 24
—	Artikel 25 ([1])
Artikel 14	Artikel 26
—	Artikel 27
—	Artikel 28
—	Artikel 29
Anhang I	Anhang I
Anhang II	Anhang II
—	Anhang III
—	Anhang IV

([1]) Richtlinie 98/35/EG, Artikel 2 Absatz 3.